



Carrera de Administración de Empresas

“Incidencia económica en la industria automotriz ecuatoriana por las medidas arancelarias a importaciones de CKD’s de vehículos, período 2013-2015”

Autor: Kiara Elizabeth Torbay Realpe

ktorbay@est.ups.edu.ec

Director: Karool Geovanna Heredia Castro

kheredia@ups.edu.ec

Resumen

La presente investigación exploró dos variables como son el conjunto de medidas arancelarias y no arancelarias tomadas por el Gobierno Ecuatoriano. El estudio es de tipo exploratorio, se utilizó el método cuantitativo, utilizando información estadística y el método cualitativo, realizando una entrevista al gerente de ventas del concesionario Chevrolet Vallejo Araujo, ubicado en la ciudad de Guayaquil. Como objetivo general se planteó determinar la incidencia de las medidas arancelarias y no arancelarias en la Industria automotriz Ecuatoriana para esclarecer el problema central que fue una disminución de la oferta nacional de vehículos, encarecimiento de los mismos y restricciones del crédito.

La población de estudio estuvo constituida por cuatro empresas automotrices, metodológicamente fue un estudio realizado con el método deductivo, de tipo exploratorio,

diseño cuantitativo, aplicación de técnicas de estudio documental y entrevista. La información cuantitativa se la obtuvo de fuentes como son Banco Central del Ecuador (BCE), Instituto Ecuatoriano de Estadísticas y Censos (INEC), Comité de Comercio Exterior (COMEX), Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE), TRADEMAP, Banco Mundial; entre las principales, se explicó e ilustró el conjunto de medidas aplicadas y la producción, mercado automotriz nacional y de exportación. La información cualitativa fue aportada mediante entrevista a un funcionario de la industria automotriz.

La problemática que se plantea en el actual estudio en el período 2013-2015 son los cambios generados que se han realizado al haber incorporado un conjunto de medidas tanto arancelarias como no arancelarias, canalizadas a desincentivar y limitar la importación de unidades, partes y piezas para el sector automotriz, a través de estas medidas se ha pretendido adicionar estándares de seguridad para las unidades que circulen en Ecuador.

Palabras claves: Ensambladoras de vehículos, medidas arancelarias, vehículos, importación de vehículos.



Business Administration Career

“Economic impact on Ecuadorian automotive industry because of tariff measures on CKD’s importations of vehicles, term 2013-2015”

Author: Kiara Elizabeth Torbay Realpe

ktorbay@est.ups.edu.ec

Director: Karool Geovanna Heredia Castro

kheredia@ups.edu.ec

Abstract

This research explored two variables such as the set of tariff and non-tariff measures taken by the Ecuadorian government. The study is exploratory, the quantitative method was used, using statistical data and the qualitative one, conducting an interview to the sales manager of Chevrolet Vallejo Araujo dealership located in the city of Guayaquil. As a general objective was planned to determine the incidence of the tariff and non-tariff measures in the Ecuadorian automotive industry to clarify the main problem that was a decrease in domestic supply of vehicles, rising them and credit restrictions.

The study population consisted of four automotive companies, methodologically was a study made of a deductive method, exploratory, quantitative design, implementation of

documental and interview study techniques. The quantitative information was obtained by sources like Central Bank of Ecuador (BCE), Ecuadorian Institute of Statistics and Census (INEC), Foreign Trade Committee (COMEX), Association of Automotive Companies of Ecuador (AEADE), TRADEMAP, World Bank; among the principal, it was explained and illustrated the group of applied measures and production, national automotive industry and exportation. The quantitative information was contributed by an interview to an employee of the automotive industry.

The automotive sector has a significant intervention in the country's economy, it should be reiterated that the auto industry has excelled in promoting other industries in the productive sector. In this way, the automotive sector incorporates different actors, both auto parts suppliers of parts and pieces firms; as for assemblers firms which are assigning productive chain standards.

The problem that arises in the current study in the period 2013-2015 are generated changes that have been made to have incorporated a set of both tariff and non-tariff channeled to discourage and limit imports of units and parts for the automotive sector, through these measures has sought to add safety standards for units operated in Ecuador.

Key words: Vehicles assemblers, tariff measures, vehicles, import of vehicle.

1. Introducción

La década del setenta trajo consigo algunos cambios en el horizonte ecuatoriano tanto en lo político como en lo económico. En lo político marcó el retorno al régimen democrático y en lo económico la incorporación del petróleo como nuevo rubro de producción y exportación del país. En ese contexto surgió la industria automotriz del Ecuador que tomó importancia en el año 1973, tiempo en el que se instaló la planta de AYMESA¹, en el año 1975 Omnibus BB Transportes S.A. En 1976 se instaló MARESA² y en el año 2012 se instaló en Ambato CIAUTO³. Adicionalmente, también en el año 2012 se instaló Thunder Cycles dedicada al ensamblaje de motocicletas. La amplia trayectoria de las primeras tres empresas instaladas en la década del setenta las ha posicionado en el mercado andino e inclusive en Centroamérica y el Caribe, por la calidad de sus productos. (PROECUADOR)

Según el Censo Económico del año 2010 realizado por el INEC⁴ existían 29.068 establecimientos dedicados a la industria automotriz en sus diferentes sectores tales como producción, comercio y servicios; las que generaban 84.155 plazas de trabajo directo que equivale al 1.5 % de la PEA⁵. (INEC, 2016)

En el año 2014 la producción nacional fue de alrededor 62.989 unidades, aportó con US\$ 116.4 millones por exportaciones (AEADE, 2015); adicionalmente, se produce localmente autopartes tales como acumuladores de batería, filtros de combustible, vidrios y parabrisas, forros para asientos, alfombras, llantas y neumáticos.

Como se indicó la industria es algo más que ensamble y consumo de vehículos, ya es parte relevante de la industria nacional y de las exportaciones de bienes manufacturados;

¹ Autos y Máquinas S. A.

² Manufacturas Armaduras y Repuestos del Ecuador

³ Ciudad del Auto

⁴ Instituto Ecuatoriano de Estadísticas y Censos

⁵ Población económicamente activa del país

todo ello indica que las medidas económicas que afecten a esta industria puede ocasionar efectos más amplios en la economía nacional. Por ello se plantea esta investigación que busca explorar la incidencia económica en la industria automotriz ecuatoriana por las medidas arancelarias a importación de CKD's, período 2013-2015. Para efectos de delimitación solo se centrará en el ensamble e importaciones de vehículos.

Conforme a los datos proporcionados por Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE) las ventas de vehículos, tanto importados como ensamblados en el país, bajó de 36.900 unidades, entre los primeros cuatro meses (enero a abril) del año pasado, a 32.920 en el mismo período del año 2015, la disminución fue del 10,7%. (El Comercio, 2015)

El principal problema que se aborda en el presente estudio en el período 2013-2015, es que se han incorporado un conjunto de medidas tanto arancelarias como no arancelarias orientadas a desincentivar y limitar la importación de unidades, partes y piezas para el sector automotriz, por medio de estas medidas se pretende incorporar estándares de seguridad para las unidades que circulen en Ecuador, introducción de contingentes para la importación y certificación de calidad en algunos casos, todo esto incidió en un encarecimiento de las unidades nuevas y afectaciones al comercio exterior.

En términos concretos el importador Automotores y Anexos S.A (AYASA), que distribuye las marcas Nissan y Renault indicó que el cupo de importación en monto se redujo de USD 92 millones a USD 50 millones. De igual forma, para Negocios Automotrices Neohyundai S.A., que comercializa la marca Hyundai, su cupo bajó de USD 82 millones a USD 46 millones. Es decir, un recorte del 44%. Mientras que para General Motors (Chevrolet), el cupo de importación de vehículos se redujo de USD 63 millones a USD 27 millones, es decir, un 57%. (Ecuador Times Net, 2015)

Para orientar esta investigación se plantearon las siguientes interrogantes:

- ¿Cuál ha sido el impacto en la aplicación de las medidas arancelarias y no arancelarias con respecto a las importaciones de partes o insumos de vehículos?
- ¿Cuáles son los objetivos de política económica que persigue el Ecuador a través de estas medidas?
- ¿Qué medidas similares se aplicaron en Ecuador a productos relacionados con la industria automotriz en Ecuador?

Se justifica el estudio por su conveniencia por la importancia que tiene la industria automotriz en la estrategia de reconversión de matriz productiva y por los importantes encadenamientos productivos locales y de alcance Latinoamericano en la producción de autopartes que ha ido creciendo.

2. Objetivos

2.1 Objetivo general

Determinar el impacto de las medidas arancelarias y no arancelarias en la Industria automotriz ecuatoriana.

2.2 Objetivos específicos

- Analizar la evolución de la Industria Automotriz en Ecuador, en los últimos tres años.
- Determinar los factores que han afectado a la Industria Automotriz.
- Identificar los efectos que ha generado esta medida de restricción en Ecuador.

3. Fundamentación teórica

El sector automotor tiene una intervención significativa en la economía del país, debido a los ingresos que genera en todas sus actividades económicas, se debe reiterar que la industria automotriz se ha destacado en promover a otras industrias del sector productivo. De esta manera, el sector automotriz incorpora a diferentes actores, tanto para las firmas autopartista proveedoras de partes y piezas; como también para las firmas ensambladoras que son las que asignan los estándares productivos de la cadena. El sector automotriz presenta una paralización de ventas por la aplicación medidas arancelarias y no arancelarias; para alcanzar una escala mínima, la industria automotriz ecuatoriana debe crecer en términos de rentabilidad para sus inversionistas y en términos de precios para el público; para ello el mercado interno es insuficiente por ser relativamente pequeño, requiere incorporar una demanda externa que sea diversificada en términos de países.

Según Carrillo D. (2009): *“Es importante mencionar que el aporte del sector automotriz a la economía nacional involucra a más de actividades productivas, a otras que se relacionan directamente como son: comercialización de vehículos y autopartes, mecánicas y talleres de servicio, producción de combustibles y lubricantes y las de servicios financieros y de seguros.”* (p.2)

Según Barzallo D., Marín S. (2012): *“En el Sector Automotriz un auto puede pagar hasta 87% de tributos, dado que el sector automotor aporta con impuestos y aranceles al Fisco, ocasionando que su precio se eleve, como, por ejemplo: Aranceles de importación, Tasas portuarias, Impuestos a los consumos especiales (ICE), Impuestos a las Ventas (IVA), Impuesto a la Salida de Capitales.”* (p.53)

Uno de los principales efectos en la baja de la producción nacional de vehículos fue el cierre del mercado venezolano y la disminución significativa del mercado colombiano, por ello las autoridades de comercio exterior en asocio con la industria automotriz nacional debe realizar una mesa de diálogo para establecer una estrategia conjunta para ampliar el mercado automotriz de la producción nacional e incluir a otros países sudamericanos y centroamericanos.

Según Pinzón M. (2009): *“Un tema que vale la pena nombrar es la situación política con Venezuela que tiene paralizadas las importaciones y adicional a esto las ventas en Ecuador están decreciendo. Además de la desaceleración de las ventas locales, la demora de Venezuela en establecer cupos para ensambladoras colombianas y restricciones del mercado ecuatoriano, tienen en apuros a la industria automotriz.”* (p.17)

3.1 Medidas arancelarias y no arancelarias

Así mismo, se utilizarán principios teóricos que avalan medidas arancelarias y no arancelarias.

3.1.1 Arancel

De igual manera, el gobierno ecuatoriano ha impuesto aranceles. Según Salvatore D. (1999): *“un arancel es un impuesto o gravamen aduanero fijado sobre la mercancía objeto de intercambio conforme cruza una frontera nacional”* (p.375)

Según Krugman P., Obstfeld M (2006): *“un arancel produce una diferencia entre los precios nacionales y extranjeros, aumentando el precio nacional, pero en menor cantidad que el tipo arancelario”* (p.256)

Los aranceles tienen como principal objetivo acrecentar la industria nacional, el comercio y así mismo, el precio interno del producto o bien de importación aumenta por el importe del arancel para el productor, como también para el consumidor.

3.1.2 Medidas no arancelarias

3.1.2.1 Cuotas de importación

Una cuota de importación o contingente radica en la limitación cuantitativa, la cual establece una reducción a la cantidad total de importaciones consentidas de un bien en un país, en un tiempo determinado. Esta restricción o limitación cuantitativa se la puede administrar a través de una cuota global o abierta.

Según Chacholiades M. (1994): *“una cuota global permite una determinada cantidad de importaciones por año, pero no específica de donde puede provenir el producto o quién está autorizado por su importación. Tan pronto como se importa la cantidad determinada, se prohíben las importaciones adicionales durante el resto del tiempo”* (p.321)

3.2 Comercio internacional

Según Ballesteros R. (2001): *“el comercio internacional es aquella actividad económica basada en los intercambios de bienes y servicios que lleva a cabo un determinado país con el resto de los países del mundo, regulado por normas internacionales o acuerdos bilaterales”* (p.11)

El comercio internacional permite que un país tenga una mayor cantidad y diversidad de productos, con mejor calidad y precio.

3.3 Importación

Según Hernández J., Galindo M. (2004): *“La importación consiste en introducir bienes y servicios del exterior al país. Es necesario señalar que puede ser de dos tipos, la definitiva y la temporal, la primera significativa que el bien se consume o se utiliza en el país que lo importa; en el segundo caso, el bien sufre modificaciones y es reexportado en un plazo determinado”*(p.89)

El objetivo principal de las importaciones es adquirir bienes o productos inexistentes en el país propio.

3.4 Entorno económico del Ecuador

Para entender el análisis de las medidas de comercio exterior es necesario reconocer el entorno macroeconómico en que ésta se desenvuelve, para ello se describe brevemente el contexto macroeconómico del Ecuador por medio de sus variables globales como el Producto Interno Bruto (PIB), PIB per cápita e inflación.

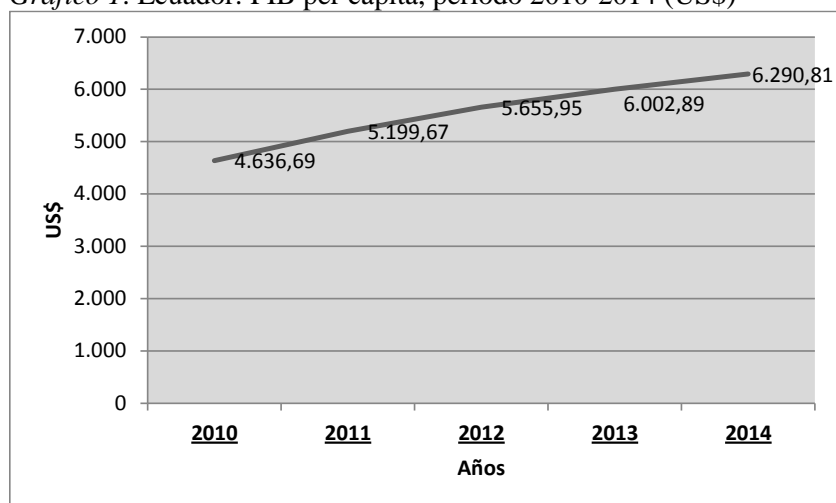
Durante el periodo 2010-2014 la economía al igual que los años precedentes mantuvo una tendencia creciente de su PIB que pasó desde US\$ 69.5 miles de millones en el año 2010 hasta US\$ 100'5 miles de millones en el año 2014 lo que significó un crecimiento anual promedio del 5.01 %, el mínimo se registró en el año 2010 y el máximo en el año 2011, a partir de ahí la tendencia ha sido la desaceleración del crecimiento. (Banco Mundial, 2015)

Tabla 1. Ecuador: PIB 2010-2014

Periodo anual	PIB US\$ Precios corrientes	Crecimiento anual del PIB
2010	69.555.367.000	3,53
2011	79.276.664.000	7,87
2012	87.623.411.000	5,22
2013	94.472.680.000	4,64
2014	100.543.173.000	3,80
Crecimiento promedio del periodo		5,01

Fuente: Datos.BancoMundial/Ecuador, 2015

Elaborado por: Kiara Torbay

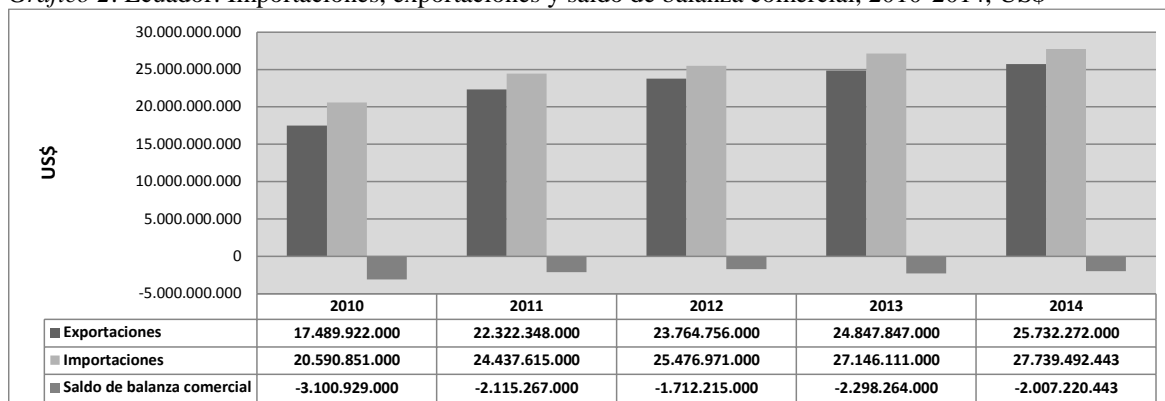
Gráfico 1. Ecuador: PIB per cápita, periodo 2010-2014 (US\$)

Fuente: Datos.BancoMundial/Ecuador, 2015

Elaborado por: Kiara Torbay

El incremento del PIB se evidencia en el incremento del PIB per cápita, mismo que durante el periodo 2010-2014 creció desde US\$ 4.639,69 hasta alcanzar US\$ 6.290,81, esto indica el crecimiento del poder adquisitivo de la población, misma que está directamente vinculada a crecimiento de la demanda, sobretodo de los denominados bienes superiores como es el vehículo de uso particular. (Banco Mundial, 2015)

Gráfico 2. Ecuador: Importaciones, exportaciones y saldo de balanza comercial, 2010-2014, US\$



Fuente: Datos.BancoMundial/Ecuador, 2015

Elaborado por: Kiara Torbay

Complementando los datos de crecimiento económico, el comercio exterior es parte fundamental de la economía del país; por el lado de las importaciones en el año 2010 fueron de US\$ 20.5 miles de millones mientras que las importaciones en el año 2014 fueron de US\$ 27.7 miles de millones generando una brecha de balanza comercial negativa de manera sostenida, misma que fue controlada por medio de un conjunto de medidas de comercio exterior de tipo arancelario y no arancelario. (Asamblea Nacional, 2010) También se incorporó una medida fiscal que encarecieron las importaciones como es el Impuesto a la Salida de Divisas que surgió por medio de la Ley Reformatoria para la Equidad Tributaria en el año 2007 con una tarifa del 0.5 %, luego en el 2010 fue del 2 % y en el año 2012 del 5% (Asamblea Nacional, 2007, Art. 162).

4. Metodología

4.1 Población y muestra

Conforme a los datos del Censo Nacional Económico 2010, se encuentran 29.068 asentamientos que son utilizados para realizar actividades de comercio automotriz, de estos el 70% pertenecen a asentamientos que se dedican a realizar mantenimiento y reparación de

vehículos y el 30% sobrante pertenece al grupo que realizan ventas de partes, piezas y accesorios de vehículos.

En Ecuador están registrados cuatro empresas ensambladoras de vehículos, la de más reciente constitución fue CYAUTO que tiene la marca Great Wall de origen chino y funciona en la ciudad de Ambato y que inició sus operaciones en el año 2015; el resto de empresas son de mayor antigüedad y produciendo marcas como KYA (AYMESA), Mazda producido por MARESA, Chevrolet ensamblada por Omnibus BB Transportes. (Ministerio de Industrias, 2016)

Tabla 2. *Empresas por ciudad y región.*

EMPRESA	CIUDAD SEDE	REGIÓN
AYMESA	Quito	Sierra
Omnibus BB Transportes S.A.	Quito	Sierra
MARESA	Quito	Sierra
CYAUTO	Ambato	Sierra

Elaborado por: Kiara Torbay

Fuente: Ministerio de Industrias

Por tratarse de una población muy reducida se levantó información del total de la población y se aplicará el método de muestreo aleatorio, el cual nos dice que todos los elementos o individuos tienen la misma probabilidad de ser seleccionados. (Universo Fórmulas)

4.2 Técnicas de investigación

El estudio es de tipo exploratorio, el cual dice que el primer nivel de conocimiento científico sobre un problema de investigación se logra a través de estudios de tipo exploratorio; tienen por objetivo, la formulación de un problema para posibilitar una investigación más precisa. (Gestiopolis, 2006)

Se utilizó el método cuantitativo utilizando información estadística, este método es aquel que se basa en los números para investigar, analizar y comprobar datos. (Gestiopolis, 2015)

Y por último se usó el método cualitativo, realizando una entrevista al gerente de ventas del concesionario Chevrolet Vallejo Araujo, ubicado en la ciudad de Guayaquil. La investigación cualitativa es un método científico empleado en diferentes disciplinas, especialmente en las ciencias sociales. La investigación cualitativa busca adquirir información en profundidad para poder comprender el comportamiento humano y las razones que gobiernan tal comportamiento. (Gestiopolis, 2015)

La información cuantitativa se la obtuvo de las dos variables estudiadas en esta investigación, que son las medidas arancelarias y no arancelarias. La información fue obtenida del Comité de Comercio Exterior (COMEX), Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI), Estadísticas de comercio exterior obtenidas de TRADEMAP⁶, y agregados macroeconómicos del país obtenido del Banco Central del Ecuador por medio de la base de datos del Banco Mundial.

Para las variables cuantitativas el análisis es documental de información estadística sobre agregados macroeconómicos, de importación del capítulo correspondiente a vehículos, partes y piezas, producción nacional de vehículos y resoluciones sobre comercio exterior. Otra técnica fue la entrevista al gerente de ventas del concesionario Chevrolet, que tuvo como objetivo ilustrar lo que se evidenció por medio de las estadísticas.

⁶ Estadísticas del Comercio para el Desarrollo Internacional de las Empresas, entidad de la Organización de Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo (UNCTAD)

4.3 Fuentes de investigación

Se revisaron las resoluciones del COMEX, estadísticas de importaciones y exportaciones tomadas de TRADEMAP para analizar los flujos de comercio exterior de las partidas relacionadas con el sector automotriz, la producción local de unidades y la comercialización de vehículos en el país. La información macroeconómica fue tomada de la página web del Banco Mundial, que condensa alrededor de 1300 indicadores sociales, económicos y ambientales de cada país.

La información sobre el sector automotriz fue tomada de los anuarios de la AEADE⁷. Los datos financieros de las empresas ensambladoras fueron tomados de Ekosnegocios⁸ que aglutina información oficial extraída de la Superintendencia de Compañías de las mil empresas más grandes del país.

5. Análisis de la evolución de la Industria Automotriz en Ecuador, en los últimos tres años

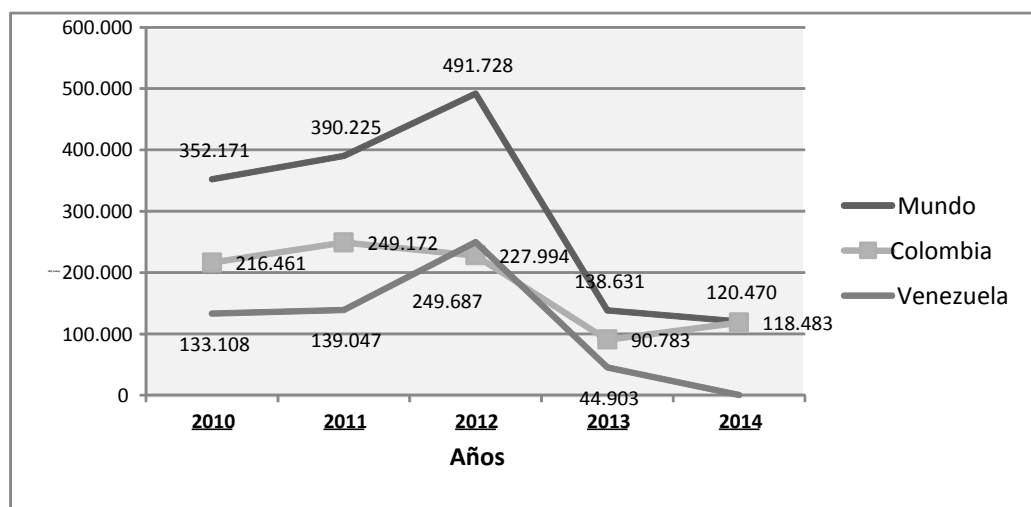
5.1 Evolución del comercio exterior del sector automotriz

La industria automotriz del Ecuador se complementa con la de Colombia y Venezuela donde tiene sus principales mercados, la importante baja de las exportaciones no se evidencia como algo estructural sino como más bien de tipo coyuntural, aunque es el resultado del alto riesgo de mercado de la automotriz ecuatoriana al tener concentrada sus exportaciones en dos países.

⁷ Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador

⁸ Página web de revista Ekos. Revista de negocios que brinda información estratégica para una efectiva toma de decisiones gerenciales.

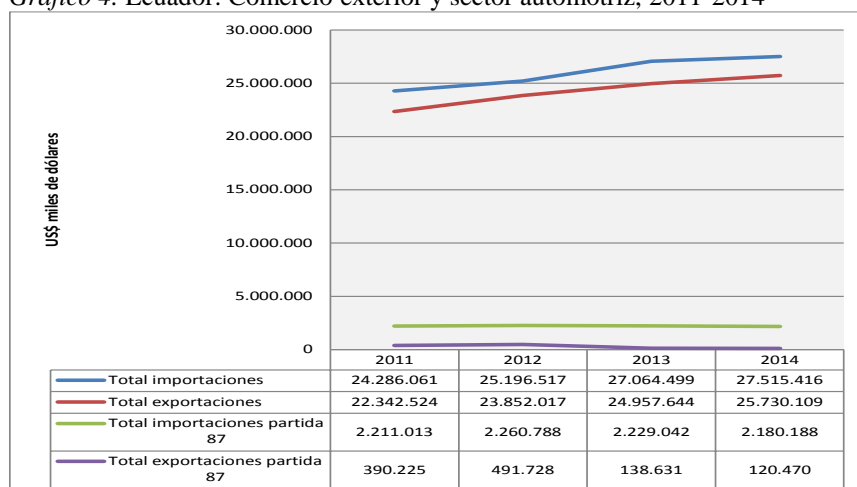
Gráfico 3. Ecuador: Exportaciones de vehículos, 2010-2014



Fuente: Trademap.org, 2016
Elaborado por: Kiara Torbay

Análisis: En los últimos años se ha agudizado la situación económica de Venezuela caracterizada por una tasa de crecimiento baja en el año 2013 (1.3 %) y negativa al 2014 (-4 %); contracción de sus importaciones totales por -10.3 en el año 2013 y -18.6 % en el año 2014 y una inflación oficial de dos cifras medio-altas del 40.6 % y 62.1 % en el 2013 y 2014 respectivamente; esta situación económica en Venezuela explicaría la caída de exportaciones ecuatorianas desde US\$ 249.6 en el 2012 hasta US\$ 44.9 en el 2013 y cero en el año 2014 lo que influyó en el total general exportado (figura 3).

Gráfico 4. Ecuador: Comercio exterior y sector automotriz, 2011-2014



Fuente: Trademap.org, 2016
Elaborado por: Kiara Torbay

Análisis: Con el conjunto de medidas tomadas existió un incremento en las importaciones globales, aunque con desaceleraciones, en el año 2011 Ecuador importó mercancías totales por US\$ 24'2 miles de millones y en el año 2014 fue de US\$ 27.5 miles de millones. En cuanto a las exportaciones estas crecieron desde US\$ 22.3 miles de millones en el año 2011 hasta US\$ 25.7 miles de millones en el año 2014 (figura 4).

En cuanto al comercio exterior del capítulo 87 que corresponde a vehículos, las importaciones pasaron desde US\$ 2.2 miles de millones en el año 2011 hasta US\$ 2.1 miles de millones en el año 2014; en esto se evidencia un claro represamiento e inclusive disminución del monto importado en este rubro. Por el lado de las exportaciones del mismo capítulo, estas pasaron desde US\$ 390.2 millones en el 2011, el 2011 crecieron hasta alcanzar US\$ 491.7 millones al 2014 cayeron hasta US\$ 120.4 millones (figura 4). (TRADEMAP, 2016).

La tabla 3 presenta un resumen de las importaciones del capítulo arancelario 87 que corresponde a vehículos con un detalle de las diferentes subpartidas que lo componen en que básicamente el 90 % del total comprende las primeras cinco presentadas que son la 8703 (automóviles), 8704 (transporte de mercancías), 8708 (partes y accesorios), 8701 (tractores) y 8711 (motocicletas).

La partida de mayor participación (34.1 %) fue la 8703, misma que durante el periodo 2013-2015 experimentó una sustantiva baja al final. En segundo lugar está la 8704 misma que si ha evidenciado un decrecimiento desde US\$ 564.8 millones hasta 376.5 millones. La partida 8708 que corresponde a partes y accesorios participó con el 17.73 %.

Tabla 3. Ecuador: Importaciones del capítulo arancelario 87, 2010-2015 (miles de US\$)

Código	Descripción del producto	2.010	2.011	2.012	2.013	2.014	2.015	Participación
TOTAL		2.360.927	2.225.512	2.260.788	2.228.828	2.180.189	1.536.657	100,0%
	Coches de turismo y demas vehiculos automoviles concebidos principalme	1.068.466	876.870	764.541	784.474	778.586	524.760	34,15%
'8703								
'8704	Vehiculos automoviles para el transporte de mercancías.	699.762	610.774	691.764	564.816	598.866	376.053	24,47%
	Partes y accesorios de vehiculos automoviles de las partidas 87.01 a 8	237.498	280.112	293.053	287.729	297.155	272.443	17,73%
'8708								
'8701	Tractores (excepto las carretillas tractor de la partida 87.09).	127.547	133.491	175.093	182.336	173.057	81.614	5,31%
	Vehiculos automoviles para el transporte de diez o mas personas, inclu	51.787	83.859	58.902	111.481	68.087	71.651	4,66%
'8702								
'8711	Motocicletas y triciclos, a motor (incluidos los de pedales), y veloci	64.725	85.316	106.131	106.556	113.563	66.090	4,30%
	Chasis de vehiculos automoviles de las partidas 87.01 a 87.05, equipad	45.189	59.598	54.910	73.926	65.191	63.811	4,15%
'8706								
'8705	Vehiculos automoviles para usos especiales, excepto los concebidos pri	17.552	42.590	54.261	38.448	20.521	22.734	1,48%
'8714	87.13.	13.884	14.855	17.106	19.477	23.329	22.179	1,44%
	Remolques y semirremolques para cualquier vehiculo; los demas vehiculo	9.982	13.577	17.409	22.056	15.194	11.494	0,75%
'8716								
'8712	reparto)	14.133	15.242	18.615	21.152	12.202	10.051	0,65%
	Carrocerías de vehiculos automoviles de las partidas 87.01 a 87.05, in	3.478	1.387	1.882	8.306	6.538	7.779	0,51%
'8707								
'8715	Coches, sillas y vehiculos similares para el transporte de niños, y su	3.733	3.783	4.315	4.180	5.217	4.610	0,30%
	Sillones de ruedas y demas vehiculos para invalidos, incluso con motor	2.902	3.545	1.621	1.240	1.624	1.083	0,07%
'8713								
'8709	Carretillas automovil sin dispositivo de elevacion del tipo de las uti	289	513	1.185	2.651	1.059	305	0,02%

Fuente: Trademap.org, 2016

Elaborado por: Kiara Torbay

Las subpartidas correspondientes a la partida 8708 que experimentó la mayor caída fue la 870899 que tuvo una participación en valor absoluto de US\$ 51.448 en el año 2013 y disminuyó a US\$ 49.089 en el año 2015.

Tabla 4. Ecuador: Importaciones de la partida 8708, 2010-2015 (miles de US\$)

Código	Descripción del producto	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Participación
Total subpartida 8708		237.499	280.113	293.054	287.729	297.155	272.442	100,00%
'870899	las demas partes y accesorios de vehiculos automoviles	48.320	58.022	58.443	51.448	55.433	49.089	18,02%
'870829	las demas partes y accesorios de carroceria, incluidas las cabinas, ex	28.372	35.882	38.126	38.360	38.130	36.416	13,37%
'870830	Partes y accesorios de vehículos automóviles de las partidas 8701 a 8705 : Frenos y servof	23.594	30.102	34.321	33.299	39.571	35.896	13,18%
'870880	amortiguadores de suspension, de vehiculos automoviles.	35.754	37.395	34.903	35.552	36.333	35.596	13,07%
'870893	embragues y sus partes, para vehiculos automoviles.	19.850	22.094	24.594	28.444	28.010	28.458	10,45%
'870870	ruedas y sus partes y accesorios de vehiculos automoviles.	28.738	32.801	36.702	33.038	35.522	27.658	10,15%
'870850	ejes con diferencial, incluso con otros organos de transmision, de veh	16.727	19.365	24.699	25.535	19.810	18.303	6,72%
'870840	cajas de cambio	9.843	13.689	11.678	12.513	13.456	11.061	4,06%
'870891	radiadores de vehiculos automoviles	8.426	9.751	9.256	10.036	10.691	10.285	3,78%
'870810	paragolpes o defensas y sus partes	7.710	9.258	9.432	8.764	10.508	9.432	3,46%
'870892	silenciadores y tubos de escape, de vehiculos automoviles.	4.101	3.499	3.641	3.945	4.197	3.651	1,34%
'870894	volantes, columnas y cajas de direccion, de vehiculos automoviles.	2.277	3.012	2.971	3.201	3.105	3.530	1,30%
'870821	cinturones de seguridad, de vehiculos automoviles	3.348	4.795	4.002	2.801	1.647	1.818	0,67%
'870895	Partes y accesorios de vehículos automóviles de las partidas 8701 a 8705 : Las demás parte	439	448	286	793	742	1.249	0,46%

Fuente: Trademap.org, 2016

Elaborado por: Kiara Torbay

6. Resultados

6.1 Determinar los factores que han afectado a la Industria Automotriz

6.1.1 Análisis de las medidas arancelarias y no arancelarias⁹

6.1.1.1 Medidas arancelarias

Una de las variables del estudio son el conjunto de medidas tomadas durante el período de referencia y que potencialmente incidieron en la industria automotriz, son las que a continuación se detallan (UNCTAD, 2012):

- COMEX: Agosto 31 del 2011, Resolución 24: Se reforma la Resolución 17 de agosto del 2011 (Art. 8). La regla general es que los CKD pagarán el 100 % del arancel consolidado, podrá disminuir en función del componente nacional incorporado al bien final (Art. 9).
- COMEX: marzo 27, 2012.- Resolución 51: Las importaciones correspondientes al capítulo arancelario 87 se registrarán en función de lo siguientes: Se permitirá importación de unidades nuevas o del año inmediato siguiente. Las partes y piezas de vehículos deberán ser nuevos. Las partes y piezas a importar deberán cumplir las normas aplicables para protección del medio ambiente.
- COMEX: Junio 11 del 2012 se emitió la Resolución 64, misma que modificó partidas arancelarias a CKd entre ellos el de motocicletas (8711) en función del porcentaje de producción ecuatoriano incorporado, según detalle establecido elaborado en función inversa, esto es que a medida que se incremente se disminuirá el arancel en un rango

⁹ A partir del año 2014 cada año se inician las resoluciones con el número 1.

desde el 30 % cuando el agregado nacional sea menor del 5% hasta un arancel de 5.25 % cuando el agregado nacional sea del 18 % en adelante.

- COMEX: Diciembre 29 del 2014.- Resolución 50¹⁰: Se aplica medida correctiva para importaciones de Colombia y Perú en conformidad con el artículo 98 del Acuerdo de Cartagena¹¹. Esta medida consiste en la aplicación de un derecho aduanero ad valorem del 7 % para importaciones de Perú y del 21 % para productor originarios de Colombia, en ningún caso el derecho aduanero podrá superar la tarifa arancelaria de nación más favorecida o diferimientos arancelarios vigentes. Aplica para declaraciones aduaneras con fecha desde el 5 de enero del 2015.
- COMEX: Marzo 6, 2015.- Resolución 10: Deja sin efecto resolución 50 del 2014.
- COMEX: Marzo 6, 2015.- Resolución 11: Establece sobretasa arancelaria para salvaguardar equilibrio de balanza de pagos del 45 % a subpartidas 87 correspondiente a vehículos y CKD.
- COMEX: Marzo 20, 2015.- Resolución 13: Exportadores de subpartidas correspondiente a vehículos y CKDs (entre otras) podrán obtener la devolución condicionada de tributos.

6.1.2 Medidas no arancelarias

- COMEX: Junio 11 del 2012.- Resolución 65: Modificación arancelaria a CKD con vigencia hasta el 31 de diciembre del 2014, se establece una restricción cuantitativa,

¹⁰ La resolución 10 de marzo 6 del 2015 la dejó sin efecto.

¹¹ El Artículo 98 del Acuerdo de Cartagena establece que si uno de los países miembros altera las condiciones normales de competencia, el país que se considere perjudicado deberá plantear el caso a la Secretaría General, una vez verificada la novedad, el país perjudicado podrá adoptar medidas compensatorias de carácter temporal, en ningún caso la medida podrá significar una baja de las importaciones de los niveles anteriores a la devaluación.

misma que está en función inversa con el porcentaje de componente nacional, los cupos utilizados importados y luego exportados deberán ser reasignados al cupo de la ensambladora (Art. 2). Las subpartidas pueden ser reasignadas al mismo importador (Art. 4). Proyecto de nuevos modelos que requieran importación deberá ser propuesto al comité del COMEX (Art. 6).

- COMEX: Junio 11 del 2012.- Resolución 66: Restricción cuantitativa a la importación de vehículos clasificados en las subpartidas 8703900091, 8704311090, 8704211090, 8703210090, 8703329090, 8703221090, 8703321090, 8703331090, 8703231090, 8703339090, 8703319090, 8703900099, 8703229090, 8703249090, 8703241090 y 8703239090, la restricción está en base a unidades y valor, su vigencia es hasta diciembre del 2014 (Art. 1). Se podrá reasignar subpartidas disponibles al mismo importador. La restricción no aplica a determinadas personas e instituciones según el Art. 6).
- COMEX: Junio 18 del 2012.- Resolución 68 Disposición aclaratoria: Se incluyen en el artículo primero de la Resolución 66 las subpartidas 8704.90-00.91 y 8704.90.00.99 a las que se les incorpora también una restricción cuantitativa anual de importación. El monto de la restricción las impondrá el COMEX luego de un análisis.
- COMEX: Julio 30 del 2012.- Resolución 77: El segundo artículo impone una cuota anual de importaciones de 2.465 CKD de vehículos para el plan gubernamental RENOVA¹²; la cantidad consumida del cupo asignado les será restituido en el siguiente año fiscal.

¹² Plan chatarrización de vehículos al final de su vida útil y financiamiento para renovación de unidad nueva.

- COMEX: Septiembre 10 del 2013.- Resolución 106: Se establece una nota complementaria en que se define al CKD (Art. 1). Establece una restricción cuantitativa a la importación de CKD de las subpartidas 8706-00-10-80 y 8706-00.21.80 de transporte de hasta cinco toneladas según importador y por cupo en valores (Art. 2).
- COMEX: Resolución 101: Se deroga Resolución 77, con respecto a la Resolución 66 se autoriza a la SENA E la renovación anual del cupo asignado por importadora.
- COMEX: Marzo 21 del 2014.- Resolución 11: Establece una restricción cuantitativa en términos de valor FOB y unidades para las importaciones del año 2014 a la empresa Ciudad del Auto Cia. Ltda.
- COMEX: Diciembre 29 del 2014.- Resolución 49: Se prorroga la vigencia de las Resoluciones 065 y 066 del año 2012 y 011-2014 hasta el 31 de diciembre del 2015 (Art. 1). Se concede un cupo para importación de vehículos eléctricos por hasta US\$ 25 millones FOB o 1000 unidades, lo que ocurra primero (Art. 2).
- COMEX: Mayo 5, 2015.- Resolución 19: Se modifica anexo 2 de Resolución 49 del año 2014 y se asigna un cupo global por importador.
- COMEX: Diciembre 30, 2015.- Resolución 50: Se asigna una cuota global para importación de vehículos por US\$ 655.680.927,37 y no superior a 84.555 unidades físicas según distribución por subpartidas y su vigencia será hasta diciembre 31 del 2016 (Art. 1).

6.1.3 Otras medidas

Junio 26 del 2012, se publicó en el Registro Oficial Suplemento No. 732 la Ley Orgánica para la Regulación de los Créditos para Vivienda y Vehículos, misma que establece lo siguiente: (Asamblea Nacional, 2012)

- En la rama de vehículos es aplicable para endeudamiento de un único vehículo de uso familiar o personal, créditos iniciales por monto de hasta cien salarios básicos unificados y cobertura de garantía prendaria o reserva de dominio sobre el vehículo (Art. 2).
- En caso de obligaciones declaradas de plazo vencido, esta se extinguirá por la entrega o dación en pago del vehículo, por lo que no existirá saldo que el deudor deberá cancelar al acreedor.

7. Identificar los efectos que ha generado esta medida de restricción en Ecuador

Como se revisó en el análisis anual de importaciones de la partida 8708 correspondiente a partes y piezas de vehículos, una comparación por periodos tomando el 2010-2012 y el 2013-2015 revela que en ambos crecieron en términos monetarios en un 5.76 %, los rubros que decayeron fueron la 870899 (-4.35 %), la 870880 (-0.53 %) y la 870870 (-2.06 %), el resto de partidas tuvieron crecimientos positivos.

En el año 2011 la Resolución 51 establece la autorización de importar partes y piezas solamente nuevos y en cumplimiento de normas de protección ambiental, esto generó un encarecimiento de la mercancía por la obligatoriedad de la tecnología incorporada para el cumplimiento de la normativa.

Entre las medidas determinantes está el incentivo establecido mediante la resolución No. 65 emitida en junio del 2012 en que se establece un arancel inverso al componente nacional de vehículos exportados, estableció mayores aranceles para menor porcentaje de componente nacional buscando impulsar el incremento de productos nacionales en el vehículo.

En el año 2014 la resolución 50 impuso una sobre tasa arancelaria a las importaciones procedentes de Colombia y Perú, importantes proveedoras de partes y piezas para la industria automotriz.

Una de las mayores caídas en las importaciones se produjo en el año 2015, el artifice fue la resolución 011 emitida en marzo 6 del mismo año en que se impuso una sobretasa arancelaria del 15 % a los CKD de las partidas 8701 al 8705, mismas que se importan por la partida 8708. No obstante que dicho arancel constituía crédito tributario para las unidades exportadas, encareció a las ensambladas para el mercado nacional.

Tabla 5. Ecuador: Importaciones de partida 8708, comparativo por periodos, (miles de US\$)

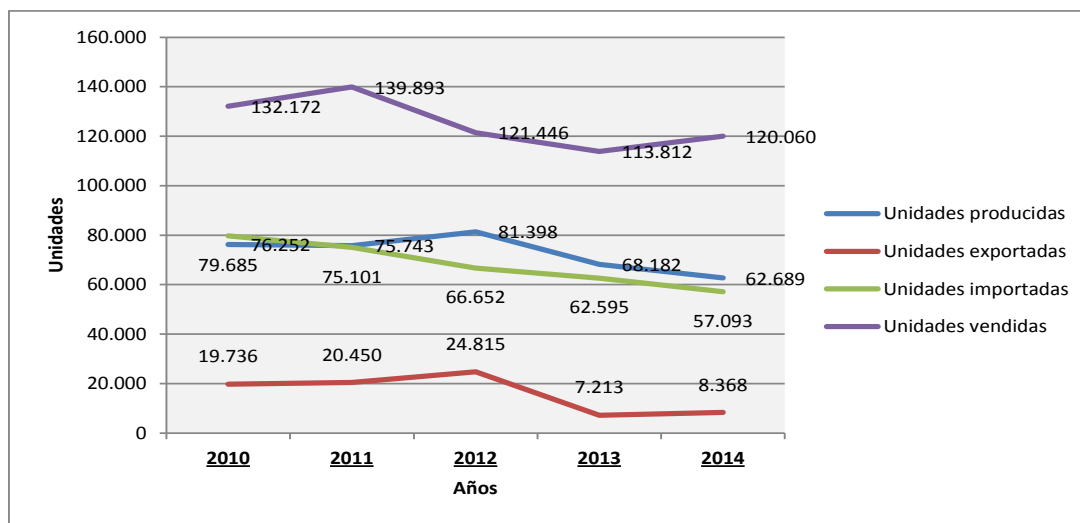
Código	Descripción del producto	Periodo 2010-2012	Periodo 2013-2015	Variación (%)
TOTAL PARTIDA 8708		810.666	857.326	5,76%
'870899	las demas partes y accesorios de vehiculos automoviles	164.785	155.970	-5,35%
'870829	las demas partes y accesorios de carrocería, incluidas las cabinas, ex	102.380	112.906	10,28%
'870830	Partes y accesorios de vehículos automóviles de las partidas 8701 a 8705 : Frenos y servof	88.017	108.766	23,57%
'870880	amortiguadores de susension, de vehiculos automoviles.	108.052	107.481	-0,53%
'870893	embragues y sus partes, para vehiculos automoviles.	66.538	84.912	27,61%
'870870	ruedas y sus partes y accesorios de vehiculos automoviles.	98.241	96.218	-2,06%
'870850	ejes con diferencial, incluso con otros organos de transmision, de veh	60.791	63.648	4,70%
'870840	cajas de cambio	35.210	37.030	5,17%
'870891	radiadores de vehiculos automoviles	27.433	31.012	13,05%
'870810	paragolpes o defensas y sus partes	26.400	28.704	8,73%
'870892	silenciadores y tubos de escape, de vehiculos automoviles.	11.241	11.793	4,91%
'870894	volantes, columnas y cajas de direccion, de vehiculos automoviles.	8.260	9.836	19,08%
'870821	cinturones de seguridad, de vehiculos automoviles	12.145	6.266	-48,41%
'870895	Partes y accesorios de vehículos automóviles de las partidas 8701 a 8705 : Las demás parte	1.173	2.784	137,34%

Fuente: Trademap.org,

Elaborado por: Kiara Torbay

8. Producción nacional y ventas locales de automóviles

Gráfico 5. Ecuador: Producción nacional, exportaciones, importaciones y ventas locales, 2010-2014 (unidades)



Fuente: AEADE, 2015: Anuario 2014, p. 62

Elaborado por: Kiara Torbay.

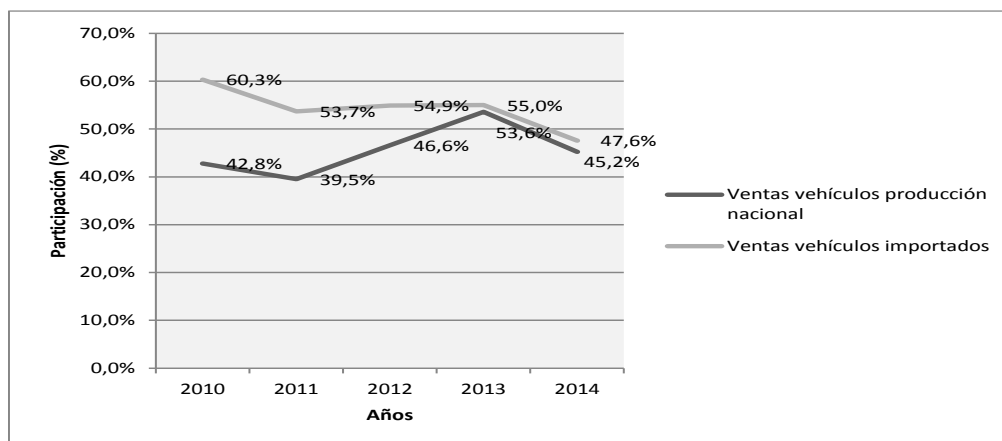
Análisis: Durante el periodo 2012-2014 el total de unidades vendidas del producto automotriz tuvo muy ligeras variaciones, en el 2012 la venta fue de 121.446 unidades y en el 2014 fue por 120.060 unidades; aunque la relación con períodos previos (2011-2012) si indican una baja cercana al 10 % en las ventas (Figura 5).

Una segunda reflexión es que las unidades producidas en el país se mantuvieron entre 81.398 en el año 2012 y 62.689 en el año 2014, cabe destacar que los años 2010 y 2011 los niveles estuvieron por debajo del 2012 (figura 5).

Como tercer punto del análisis es que efectivamente las unidades importadas disminuyeron de manera sostenida, al pasar desde 66.652 en el año 2012 hasta 57.0936 en el año 2014. Las unidades exportadas bajaron significativamente desde 24.815 hasta 8.368 como resultado del cese de exportaciones a Venezuela y disminución de ventas a Colombia (Figura 5).

Esto se corroboró en la entrevista en que se indicó que las importaciones descendieron por el cupo establecido en las resoluciones del COMEX que fue un límite en término de monto importado.¹³

Figura 6. Ecuador: Participación de vehículos nacionales e importados en las ventas locales, 2010-2014 (%)

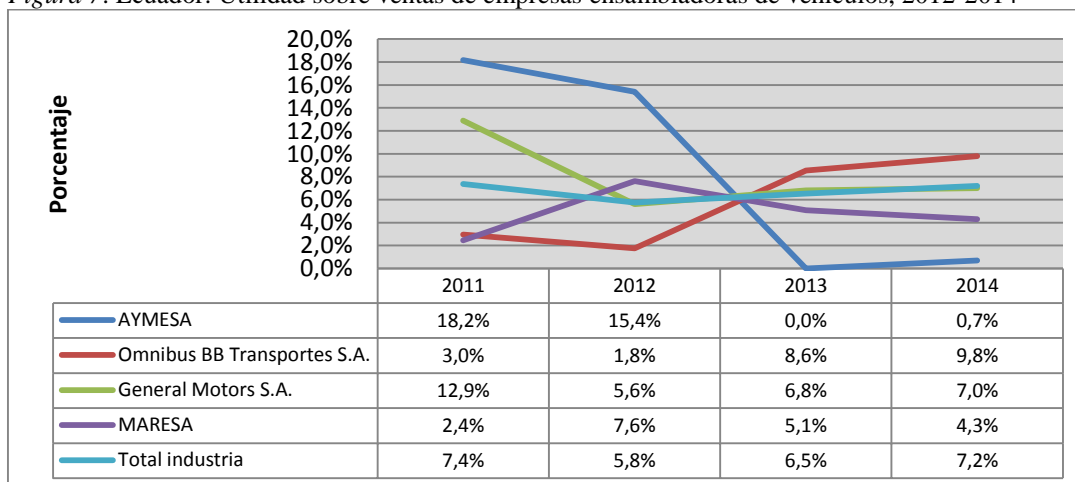


Fuente: AEADE, 2015: Anuario 2014, p.62

Elaborado por: Kiara Torbay.

Análisis: Uno de los resultados evidentes de los ajustes realizados desde las medidas de comercio internacional es que los vehículos importados disminuyeron la participación en las ventas locales que pasaron de ser el 60.3 % en el año 2010 hasta descender al 47.6 % en el año 2014, para beneficio de la producción nacional (figura 6).

Figura 7. Ecuador: Utilidad sobre ventas de empresas ensambladoras de vehículos, 2012-2014



Fuente: Ekosnegocios.com, 2016.

Elaborado por: Kiara Torbay

¹³ Entrevista a funcionario comercial de concesionario Chévrolet

Análisis: Complementando con las cifras de ventas un elemento adicional para el análisis es la participación de las utilidades en las ventas de la industria, misma que tuvo ligeras variaciones al pasar del 7.4 % al cierre del 2011 hasta ser del 7.2 % en el 2014, el período 2012 fue el más crítico.

En términos de cada empresa no fue tan prometedor, para AYMESA que ensambla las marcas Kia y Hyundai la utilidad descendió desde el 18.2 % de sus ventas hasta 0.7 % lo que indicaría que al año 2014 operó muy cerca de su punto de equilibrio financiero.

El segundo operador fue Omnibus BB Transportes ensambladora de la marca Chevrolet para quien sus ventas cayeron en 7% entre el 2012 al 2014, no así su tasa de utilidad sobre venta que creció desde el 3 % como estuvo en el 2011 hasta crecer sostenidamente cada año al 9.8 % en el año 2014. Por el contrario, para su empresa filial que es General Motors la tasa de utilidad sobre ventas cayó desde el 12.9 % al final del 2011 hasta el 7 % en el 2014.

Para MARESA que ensambló la marca Mazda y que suspendió sus operaciones en el año 2015 la utilidad creció desde el 2.4 5 en el 2011 hasta el 4.3 % en el 2014; el año 2012 en que se incorporaron las mayores medidas de comercio exterior para vehículos, su utilidad creció al 7.6 %.

Conclusiones

Una vez realizado el análisis se ponen a consideración las siguientes conclusiones:

- Durante el período 2012 al 2014 la venta de vehículos descendió desde 139.893 como se contabilizó en el 2011 hasta 120.060 unidades vendidas en el año 2014; las importaciones de vehículos contenidas en el capítulo arancelario 87 se contrajeron en alrededor de 1.4 % en el período. Las exportaciones de vehículos también se contrajeron significativamente a los dos únicos destinos que fueron Colombia y Venezuela; (AEADE, 2015, p.62) para el primer país en aproximadamente el 50 % y para el segundo en alrededor del 100 %.
- Durante el período 2012-2015 hubo una fuerte intervención gubernamental para restringir y limitar las importaciones y desincentivar la demanda de vehículos livianos para ello se emitieron un conjunto de resoluciones del COMEX, principalmente en la imposición de cupos tanto en número de unidades como en importaciones globales. Una medida de crédito con potencial incidencia en las ventas fue por la modificación legal de la Ley Orgánica que regula el crédito para vivienda y vehículos emitida en junio del 2012; por medio de ella se disminuye la cobertura de garantía para vehículos imponiendo que en caso de deuda vencida la recepción del vehículo en dación o pago extinga la obligación existente. (Ministerio de Comercio Exterior, 2016)
- Durante el período 2010-2012 las importaciones de CKD crecieron alrededor de un 20 % entre el 2010-2011, y al año 2012 se desaceleraron, se atribuye este comportamiento inicialmente a la incorporación de un requerimiento de licencia de importación (2011) y posteriormente en el año 2012 se incorporaron nuevas medidas

que contribuyeron al encarecimiento del rubro para el mercado nacional y por ende la disminución de la demanda que se evidenció en el siguiente período.

- En términos netos, durante el período analizado 2013-2015, las ensambladoras incrementaron sus ventas como resultado de un incremento del precio de vehículos que creció por encima de la inflación nacional. Esto también se reflejó en una mejor posición de la relación utilidad/venta de la industria que en general se mantuvo en el período, aunque por empresa hubo significativas diferencias donde la más beneficiada fue la ensambladora de la marca Chevrolet. En el ámbito tributario existió un incremento del Impuesto a la Renta causado por esta industria. En términos de unidades las ventas totales de vehículos en el país disminuyeron en 1.14 % (figura 8), la producción nacional disminuyó un 22.98 % pero principalmente por la disminución de las exportaciones que cayeron significativamente un 66.27 %.

Referencias bibliográficas

AEADE. (2015). *Anuario 2014*. Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. Quito: AEADE.

Asamblea Nacional. (2007). *Ley Reformatoria para la Equidad Tributaria en Ecuador*. Quito, Pichincha, Ecuador: Asamblea Nacional.

Asamblea Nacional. (2010). *Código de la Producción, Comercio e Inversiones*. Quito: Asamblea Nacional.

Asamblea Nacional. (26 de Junio de 2012). *Ley Orgánica para la Regulación de Créditos para Vivienda y Vehículos*. Quito, Pichincha, Ecuador: Registro Oficial Suplemento 732.

Banco Mundial. (2015). Recuperado el 20 de diciembre de 2015, de datos.bancomundial.org

BCE. (2013). *Producción Bruta provincial por industria*. Quito: BCE.

BCE. (2016). *Banco Central del Ecuador*. Recuperado el 20 de Febrero de 2016, de Inflación anual periodo 2010-2015: http://contenido.bce.fin.ec/resumen_ticker.php?ticker_value=inflacion

Dirección de inteligencia comercial e inversiones. (s.f.). *Proecuador*. Obtenido de Proecuador:http://www.proecuador.gob.ec/wpcontent/uploads/2013/07/PROEC_AS2013_AUTOMOTRIZ1.pdf

Ecuador Times Net. (2015). Cupo de importaciones a vehículos. *Ecuador Times.net*.

Ekosnegocios. (2015). *Ekosnegocios*. Recuperado el 4 de Febrero de 2016, de Industria Automotor:<http://www.ekosnegocios.com/empresas/Resultados.aspx?ids=228&n=Industria%20%20automotriz>

El Comercio. (17 de Mayo de 2015). Las ventas de autos bajaron 10,7% en 4 meses. *El Comercio.com*.

GESTIOPOLIS. (s.f.). Obtenido de <http://www.gestiopolis.com/tipos-estudio-metodos-investigacion/>

GESTIOPOLIS. (s.f.). Obtenido de <http://www.gestiopolis.com/tipos-estudio-metodos-investigacion/>

GESTIOPOLIS. (s.f.). Obtenido de GESTIOPOLIS: <http://www.gestiopolis.com/tipos-estudio-metodos-investigacion/>

INEC. (2016). *Instituto Ecuatoriano de Estadísticas y Censos*. Recuperado el 8 de junio de 2016, de Censo Nacional Económico: <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/censo-nacional-economico/>

INVERSIONES, D. D. (s.f.). *PROECUADOR*. Obtenido de PROECUADOR: http://www.proecuador.gob.ec/wp-content/uploads/2013/07/PROEC_AS2013_AUTOMOTRIZ1.pdf

Ministerio de Comercio Exterior. (2016). Recuperado el 1 de Junio de 2016, de <http://comex.comercioexterior.gob.ec/>

Ministerio de Industrias. (2016). *Ministerio de Industrias*. Recuperado el 8 de Junio de 2016, de Empresas ensambladoras: <http://www.industrias.gob.ec/wp->

content/uploads/downloads/2013/07/REGISTRO_ENSAMBLADORAS_2013_Acuerdo_12_392.pdf

PROECUADOR. (s.f.). Obtenido de PROECUADOR: http://www.proecuador.gob.ec/wp-content/uploads/2013/07/PROEC_AS2013_AUTOMOTRIZ1.pdf

TRADEMAP. (2016). *Estadísticas del Comercio para el Desarrollo Internacional de las Empresas*. Recuperado el 15 de Febrero de 2016, de http://trademap.org/Country_SelProductCountry_TS.aspx

Tribunal Andino. (2015). *Acuerdo de Integración Subregional Andino*. Recuperado el 20 de Junio de 2016, de http://www.tribunalandino.org.ec/sitetjca1/T_Acuerdo%20de%20Cartagena.pdf

UNCTAD. (2012). *Clasificación internacional de medidas no arancelarias*. Ginebra: UNCTAD.

UNIVERSO FÓRMULAS. (s.f.). Obtenido de UNIVERSO FÓRMULAS: <http://www.universoformulas.com/estadistica/inferencia/muestreo-aleatorio-simple/>

Anexos

Entrevista

1.- ¿Cuál es su nombre y que cargo desempeña en Chevrolet?

Mi nombre es Pablo Corozo Castro soy el actual gerente del departamento de ventas en la concesionaria Chevrolet Vallejo Araujo.

2.- ¿Qué tiempo tiene laborando en este lugar?

Me encuentro laborando en la marca Chevrolet 7 años.

3.- ¿Cuál es su opinión en representación de Chevrolet, con respecto a las restricciones a las importaciones de CKD'S que existen en la actualidad?

Actualmente nos está afectando a todos no tan solo a la marca Chevrolet, sino a todas las marcas en el sector automotriz, porque en este período el gobierno estableció un cupo similar al año anterior, bueno el problema que se presenta en realidad no es el cupo establecido, sino que los vehículos anteriormente costaban menos, pero ahora los vehículos cuestan más. Por ejemplo, si antes un vehículo costaba 15.000 dólares ahora cuesta 18.000 debido a los aranceles que existen actualmente, el vehículo al tener un mayor precio nos afecta directamente a nuestras ventas ya que por causa de esto vienen fluctuando.

4.- ¿Cómo asumió esto la Compañía Chevrolet?

Primero la marca lo asumió con un margen de descuento, debido a que los CKD'S o autopartes provienen de otros países, es decir se importan en su mayoría desde Colombia, otros desde Venezuela y China, aquí en Ecuador solo se ensambla, en este caso el descuento dependía de la fluctuación que tenga la moneda de cada país con respecto a nuestra moneda

que es el dólar, después Chevrolet notó que establecer este bono de descuento que servía para contrarrestar el bajón de las ventas no era muy conveniente y en la actualidad no existe ya ningún tipo de descuentos al momento de vender un vehículo.

Los vehículos se ensamblan en Ecuador son el aveo family, spark (la versión AC porque el spark versión estándar procede de Colombia y Venezuela), sail, aveo emotion, la dimmax también se ensambla aquí, que quede claro que estos carros son ensamblados y no fabricados en Ecuador, el componente de fabricación nacional es entre un 10% y un 7%, el resto es totalmente importado.

5.- Sabiendo que desde el año 2011 existen este tipo de restricciones a las importaciones de vehículos y CKD'S. ¿Cuál fue el boom que conmociono al mercado en el año 2015?

El tema es de carácter público, ya que sabemos que la economía en la actualidad no es buena, no tan solo para Ecuador sino para muchos otros países. Lo que a nosotros nos afecta es que el dólar se reevaluó, esto quiere decir que ahora 1 dólar cuesta más de lo que costaba antes, entonces obviamente para la compra a nosotros nos va a beneficiar, el problema es el siguiente, y es que el gobierno al ver que había un sobreendeudamiento de parte de los clientes estableció también restricciones a nivel crediticio, ejemplo si antes una institución bancaria te daba una tarjeta de crédito con 5.000 dólares ahora solo te da 3.000 dólares, si antes financiabas hasta 36 meses una tarjeta ahora únicamente es a 24 meses, si antes financiabas un vehículo a 60 meses en la actualidad se lo hace a 48 meses. Entonces en que nos ha afectado a nosotros, bueno es que si no hay financiamiento por parte de los bancos obviamente no va a ver liquidez para que la gente pueda adquirir un vehículo, ya que la mayor parte hablando de un 90% es financiado y el resto es ventas de contado.

Todo lo que últimamente ha hecho el gobierno nos afecta de forma negativa ya que al momento de no haber financiamiento no hay ventas, al momento de no haber ventas esto

genera una reducción de personal, como dije antes si no facturamos no vendemos entonces habrá un exceso de personal, todos somos afectados inclusive nuestros proveedores internos y externos al momento que dejamos de vender a estos proveedores también les dejamos de comprar, todo es una cadena. Nosotros como trabajadores no tenemos esperanzas tan alentadoras para este año 2016. Además que hay q ser realista que los vehículos no bajaran de precio, en Ecuador después de que un producto sube ya no baja y por lo consiguiente uno de los ingresos más importantes después de la caída del petróleo es la recaudación de impuestos, por lo tanto el gobierno no va a quitar los impuestos ya establecidos, ya que se vería afectado.

En todas las concesionarias ha habido reducción de personal no tan solo en Chevrolet sino también en Maresa Center, Automotores Continental, Induauto. Hubo una reducción de un 15% a 25%, el tema es muy delicado, muchas personas se están quedando sin empleo.

6.- ¿Cree usted que esto es una ventaja para la producción ecuatoriana?

Puede que sí, pero hay que ser realistas el nivel de tecnología no es el mejor que existe, lastimosamente como aquí no hay política seria, ni estabilidad económica los inversionistas no se arriesgan a invertir, de parte del gobierno no existen reglas claras. El tema vehicular no tan solo es en Chevrolet sino que es a nivel nacional, si usted se va a Mahindra podrá constatar que ellos vendían un promedio de 100 camionetas al mes, ahora lo que venden son 20 camionetas. Los vehículos han subido una barbaridad, un vehículo spark que podías adquirirlo en el año 2011 o 2012, costaba 10.500 dólares y en la actualidad ese mismo vehículo está en 14.500 dólares, un aveo family que llegó a 15.390 dólares, ahora está en 17.990. Estamos viendo que los aranceles que han puesto son bien elevados y nos afecta a todos y más al consumidor final.