

**UNIVERSIDAD POLITÉCNICA SALESIANA**

**SEDE QUITO**

**CARRERA: ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS**

**Trabajo de titulación previo a la obtención del título de: INGENIERA  
COMERCIAL**

**TEMA:**

**ANÁLISIS DE IMPACTO ECONÓMICO EN LAS EMPRESAS  
AUTOPARTISTAS ANTE LA REDUCCIÓN DE CUPOS DE IMPORTACIÓN  
DE CKD DE LAS ENSAMBLADORAS DE AUTOS DE AMBATO EN EL  
PERIODO 2012 - 2015**

**AUTORA:**

**VANESSA LISSETE ORTIZ TAFUR**

**TUTOR:**

**PEDRO HUMBERTO MONTERO TAMAYO**


**Quito, Diciembre de 2016**

## CESIÓN DE DERECHOS DE AUTOR

Yo, **Vanessa Lissete Ortiz Tafur**, con documento de identificación N° **172693731-9** manifiesto mi voluntad y cedo a la Universidad Politécnica Salesiana la titularidad sobre los derechos patrimoniales en virtud de que soy/somos autor/es del trabajo de grado/titulación intitulado: **"ANÁLISIS DE IMPACTO ECONÓMICO EN LAS EMPRESAS AUTOPARTISTAS ANTE LA REDUCCIÓN DE CUPOS DE IMPORTACIÓN DE CKD DE LAS ENSAMBLADORAS DE AUTOS DE AMBATO EN EL PERIODO 2012 - 2015"**, mismo que ha sido desarrollado para optar por el título de: Ingeniera Comercial, en la Universidad Politécnica Salesiana, quedando la Universidad facultada para ejercer plenamente los derechos cedidos anteriormente.

En aplicación a lo determinado en la Ley de Propiedad Intelectual, en mi condición de autor me reservo los derechos morales de la obra antes citada. En concordancia, suscribo este documento en el momento que hago entrega del trabajo final en formato impreso y digital a la Biblioteca de la Universidad Politécnica Salesiana.

Firma:



.....

Nombre: Vanessa Lissete Ortiz Tafur

Cédula: 172693731-9

Fecha: Noviembre del 2016

## DECLARATORIA DE COAUTORÍA DEL DOCENTE TUTOR/A

Yo, Pedro Humberto Montero Tamayo, declaro que bajo mi dirección y asesoría fue desarrollado el trabajo de titulación **“ANÁLISIS DE IMPACTO ECONÓMICO EN LAS EMPRESAS AUTOPARTISTAS ANTE LA REDUCCIÓN DE CUPOS DE IMPORTACIÓN DE CKD DE LAS ENSAMBLADORAS DE AUTOS DE AMBATO EN EL PERIODO 2012 - 2015”** realizado por Vanessa Lissete Ortiz Tafur, obteniendo un producto que cumple con todos los requisitos estipulados por la Universidad Politécnica Salesiana para ser considerados como trabajo final de titulación.

Quito, Noviembre 2016



Ing. Pedro Humberto Montero Tamayo

C.I.: 170472436-6

## ÍNDICE GENERAL

<b>1.</b>	<b>Introducción</b> .....	<b>1</b>
<b>2.</b>	<b>Métodos</b> .....	<b>2</b>
<b>3.</b>	<b>Fundamentos Teóricos</b> .....	<b>3</b>
<b>3.1.</b>	<b>Sector Automotriz</b> .....	<b>4</b>
<b>3.2.</b>	<b>Ensambladoras de Autos</b> .....	<b>5</b>
<b>3.3.</b>	<b>Empresas Autopartistas</b> .....	<b>7</b>
<b>4.</b>	<b>Análisis Situación Económica Período 2012 - 2015</b> .....	<b>8</b>
<b>4.1.</b>	<b>Salidas de efectivo</b> .....	<b>8</b>
<b>4.2.</b>	<b>Precio del barril de petróleo</b> .....	<b>9</b>
<b>4.3.</b>	<b>Cupos de importación de CKD</b> .....	<b>11</b>
<b>4.4.</b>	<b>Producción y ventas de vehículos nacionales</b> .....	<b>14</b>
<b>4.5.</b>	<b>Disminución de la demanda</b> .....	<b>19</b>
<b>5.</b>	<b>Resultados</b> .....	<b>19</b>
<b>5.1.</b>	<b>Empresa Autopartista INARECROM S.A.</b> .....	<b>19</b>
<b>5.2.</b>	<b>Empresa Autopartista ESPROM CIA. LTDA.</b> .....	<b>23</b>
<b>6.</b>	<b>Conclusiones</b> .....	<b>28</b>
<b>7.</b>	<b>Anexos</b> .....	<b>29</b>
<b>8.</b>	<b>Referencias bibliográficas</b> .....	<b>37</b>

## Índice de Figuras

<b>Figura No 1</b> Evolución del precio del petróleo (2012-2015).....	10
<b>Figura No 2</b> Producción de vehículos ensamblados (Periodo 2012-2015).....	16

## Índice de Tablas

<b>Tabla No 1</b> Ingresos Petroleros periodo 2012-2015.....	11
<b>Tabla No 2</b> Cupos de CKD permitidos para las ensambladoras en el año 2015 .....	13
<b>Tabla No 3</b> Producción Nacional de Vehículos por ensambladora en el periodo 2012-2015 (unidades).....	14
<b>Tabla No 4</b> Crecimiento y decrecimiento de la producción de vehículos de ensambladoras ecuatorianas (Porcentajes) .....	16
<b>Tabla No 5</b> Composición de las ventas en Ecuador de vehículos importados y producidos .....	17
<b>Tabla No 6</b> Balance General INARECROM S.A. ....	20
<b>Tabla No 7</b> Estado de Resultados INARECROM S.A.....	22
<b>Tabla No 8</b> Rentabilidad del Patrimonio INARECROM S.A.....	22
<b>Tabla No 9</b> Rentabilidad de las Ventas INARECROM S.A. ....	23
<b>Tabla No 10</b> Balance General ESPROM CIA. LTDA.....	24
<b>Tabla No 11</b> Estado de Resultados ESPROM CIA. LTDA. ....	25
<b>Tabla No 12</b> Rentabilidad del Patrimonio ESPROM CIA. LTDA. ....	26
<b>Tabla No 13</b> Rentabilidad de las Ventas ESPROM Cía. Ltda. ....	26

## **Resumen**

La investigación tiene como objetivo analizar desde una perspectiva económica cuál fue el impacto que ocasionó la reducción de cupos de importación de CKD sobre las PYMES autopartistas relacionadas a las ensambladoras. La metodología aplicada fue de tipo investigativa documental; la información seleccionada en primera instancia corresponde a datos estadísticos del directorio de empresas de la base de datos del INEC, también se analizaron los estados financieros de dos empresas autopartistas elegidas por el método aleatorio simple de un listado de proveedores que trabajan con la ensambladora CIAUTO en Ambato y se examinaron de forma financiera; este proceso arrojó como resultado que la aplicación de cupos de importación no fue el factor principal que afectó la economía de las empresas autopartistas, sino fueron todas las variables que forman parte de la recesión económica y el retraso en la asignación de cupos de importación de partes a ser ensambladas o como se lo conoce en inglés CKD.

### **Palabras Claves**

CKD, Análisis de impacto, ensambladoras, empresas autopartistas, cupos de importación.

## **Abstract**

The investigation has as objective analyze from an economic perspective which was the impact that caused the reduction of quotas of CKD's import on the “PYMES” auto parts related to the assembly. The methodology used was documentary research type; the information selected in the first instance corresponds to statistical data from directory companies database INEC, the financial statements of two auto parts companies chosen by simple random method of a list of suppliers who are related with CIAUTO assembly from Ambato and examined financial statements; this process yields as a results that the application of import quotas was not the main factor that affects the economy of auto parts companies, but were all variables that are part of the economic recession and the delay in the assignment of import quotas CKD's.

### **Key words**

CKD's, analysis of impact, assembly, auto parts companies, import quotas.

## 1. Introducción

Las primeras empresas ensambladoras de Ecuador tomaron participación en los años 70, siendo el *Condor* uno de los primeros automóviles<sup>1</sup> ensamblados por *Aymesa*<sup>2</sup> que inició sus operaciones en 1973, seguida en 1975 por GMC OBB<sup>3</sup>, un año más tarde en 1976 se crea *Maresa*<sup>4</sup> y por último en 2012 se funda la ensambladora *CIAUTO*<sup>5</sup> en la ciudad de Ambato, que empezaron sus operaciones en febrero del año 2013 y se producen modelos comercializados por la empresa *Ambacar* (Great Wall<sup>6</sup>). (Meléndez Sánchez, 2014, pág. 17)

Debido a la participación en la zona de libre comercio, las ensambladoras para ser acreedoras de las exoneraciones arancelarias<sup>7</sup> debían tener entre sus requisitos un mínimo porcentaje de componentes de producción nacional o de valor agregado, es por esta razón que las empresas autopartistas empezaron a tomar participación en la industria automotriz.

Las empresas autopartistas<sup>8</sup> proveen partes y piezas a las empresas ensambladoras de autos, además que forman parte del cambio de la matriz productiva. Estas empresas tienen una amplia gama de partes que fabrican; entre estos tenemos: baterías, vidrios, llantas, sellantes, bocinas, tapicería, discos de embrague, tanques de combustible, tambores, filtros de aire, filtros de aceite, silenciadores, cables eléctricos, partes de caucho, pastillas de freno, ceniceros, asientos de vehículos, parabrisas, varios.

---

<sup>1</sup>Primer automóvil ensamblado en Ecuador fue el Andino por Chevrolet

<sup>2</sup>Aymesa: Autos y Máquinas del Ecuador S.A.

<sup>3</sup>GMO BB: Omnibus BB Transportes S.A

<sup>4</sup>Maresa: Manufacturas, Armaduras y Repuestos Ecuatorianos S.A.

<sup>5</sup>CIAUTO: Ensambladora Ciudad del Auto Cía. Ltda.

<sup>6</sup>Great Wall: Marca de vehículos de China

<sup>7</sup>Exoneraciones arancelarias: para más información revisar la resolución No.65 del COMEX del 11 de junio de 2012

<sup>8</sup>Autopartistas: Son aquellas empresas fabricantes de partes y piezas para el ensamblaje de automóviles



Conforme se presentaron dificultades que incidieron en una contracción económica fue necesaria la aplicación de políticas proteccionistas para frenar las importaciones de CKD<sup>9</sup>, reduciendo los cupos de las mismas y gradualmente provocaron una desaceleración en las salidas de capital. Otro factor importante que insidió en ahondar el problema, fue la baja demanda debido a la desaceleración de en el crecimiento de la economía ecuatoriana.

La presente investigación se enfocó en realizar un análisis de impacto económico<sup>10</sup> del periodo 2012 – 2015, sobre como la contracción económica actual y la reducción de cupos de importación de CKD afectó a las empresas autopartistas de Ambato que se encuentran vinculadas con la industria del ensamblaje.

## **2. Métodos**

La presente investigación es de tipo documental, debido a que se establece y fundamenta en la información directa e indirecta que se ha vinculado con el tema, por medio de esto se ha podido verificar las teorías y su relación con los hechos reales, dejando a los hallazgos sentados para futuras investigaciones que sean de carácter descriptivo.

Para desarrollarla se utilizó los siguientes métodos: inductivo, histórico-lógico y analítico.

Las fuentes de información que se revisaron y analizaron fueron de tipo primaria (libros, artículos, tesis) y secundaria (bases de datos, listados de referencias públicas, boletines, revistas).

---

<sup>9</sup> CKD: Su traducción en inglés es “Car Completely Knockdown” o en español es Vehículo totalmente desarmado, para ensamble. Un CKD es el conjunto de piezas importadas de un auto que tienen como fin ser ensamblados.

<sup>10</sup> Impacto económico: es un efecto o suceso que puede influir positiva o negativamente en la producción o empleo de un país.

También se recopiló información por medio de una entrevista realizada al jefe de manufactura Juan Carlos Escobar de la empresa CIAUTO localizada en la provincia de Tungurahua.

Las variables que se utilizan en este trabajo son cuantitativas<sup>11</sup> y los valores que se encuentran son de tipo continuas<sup>12</sup> y discretas<sup>13</sup>. Partiendo de bases de datos se realizó un proceso de abstracción para llegar a obtener información específica sobre el tema de investigación, este proceso permitió llegar a un análisis de la situación económica de las PYMES<sup>14</sup> seleccionadas para observar cuales fueron sus principales cambios considerando como variables el factor económico y las medidas aplicadas por el gobierno en este sector productivo (reducción de cupos de importación y otros factores que desencadenaron estas decisiones).

Para esta investigación es importante reconocer cuáles son las variables dependientes e independientes. Las PYMES en este caso representan a una variable dependiente debido a que su comportamiento está en función a las interacciones y cambios que ocurren con las decisiones que el gobierno toma como evitar la salida de efectivo y dar prioridad a la producción nacional.

### **3. Fundamentos Teóricos**

Una de las políticas que inciden directamente sobre la importación de CKD son las salvaguardias que “... son medidas correctivas de carácter extraordinario que solo pueden adoptarse en situaciones de urgencia” (Sierralta Ríos, 2014, pág. 397)

---

<sup>11</sup> Cuantitativas: miden las magnitudes, valores, cantidades.

<sup>12</sup> Continuas: Valor que se pueden fraccionar o tomar en un rango

<sup>13</sup> Discretas: Solo hacen referencia valores enteros, no se pueden dividir. Ejemplo: número de alumnos.

<sup>14</sup> PYMES: Pequeñas y medianas empresas

CKD es una “... expresión usada en comercio internacional para expresar que viene en un kit (juego) el total de partes y piezas para armar completamente un vehículo.” (Comite Latinoamericano de Comercio Exterior, N/A)

Además, es importante explicar cómo se encuentra compuesta la industria automotriz y cuáles son sus ramas secundarias.

### **3.1. Sector Automotriz**

Tomando como punto de partida el análisis sectorial realizado por la Dirección De Inteligencia Comercial e Inversiones del Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones afirman que “El sector automotor tiene una participación importante en la economía del país debido a los ingresos que genera en todas las actividades económicas directas e indirectas que involucra” (2013, pág. 1)

Este es uno de los sectores que tiene aportes tributarios de “... alrededor de USD 400 millones, además de su impacto en la generación de empleo en las diferentes partes de la cadena” (Dirección de Inteligencia Comercial e Inversiones, 2013, pág. 1).

En la visita que se realizó a la ensambladora CIAUTO, se obtuvo una visión más amplia sobre el punto de inicio de la cadena de producción, ensamblaje, distribución y venta de este sector. Es necesario tener en cuenta que entre los participantes de este proceso intervienen las grandes, medianas y también las pequeñas empresas.

El sector automotriz es una pieza fundamental para incentivar el desarrollo de industrias complementarias como lo es la manufacturera en su clasificación CIUU<sup>15</sup> de cuatro dígitos donde se encuentran las empresas dedicadas a la fabricación de partes y piezas de autos que son objeto de la presente investigación.

### **3.2. Ensambladoras de Autos**

Las ensambladoras más destacadas en este sector son *OMNIBUS BB Transportes S.A.*, *Autos y Maquinas del Ecuador S.A.*, *Manufacturas Armaduras y Repuestos del Ecuador*, pues según el anuario de la *Asociación de empresas automotrices del Ecuador* (AEADE) produjeron 81.398 vehículos de los cuales 56.395 unidades cubrieron el consumo local (2012, pág. 13) y la más nueva que apareció en los últimos años es *Ciudad del Auto*.

Las tres ensambladoras nombradas inicialmente se encuentran localizadas en la Provincia de Pichincha en la ciudad de Quito, mientras que la última denominada también CIAUTO se localiza en la Provincia de Tungurahua, en la parte central del país.

“En febrero 2012 se instaló la ensambladora Ciudad del Auto (CIAUTO) en Ambato, siendo la cuarta del país. En este lugar se producen los modelos Haval H5 y la camioneta Wingle de la empresa Great Wall.” (Dirección de Inteligencia Comercial e Inversiones, 2013, pág. 6)

El sector automotriz ha derivado oportunidades de producción en la industria nacional, y las PYMES han sido favorecidas con la apertura e instalación de la ensambladora denominada CIAUTO en la ciudad de Ambato.

---

<sup>15</sup> CIUU: Es la clasificación industrial internacional uniforme, elaborada y divulgada por la oficina de estadísticas de la Organización de las Naciones Unidas (ONU); con el objeto de satisfacer las necesidades de los que buscan datos económicos, clasificados conforme a categorías de las actividades económicas comparables internacionalmente. (Sistema de Clasificaciones DIGESTYC, 2011)

Esta se encuentra ubicada en el sector de Unamuncho y aquí se producen o ensamblan las camionetas Wingle y los automóviles Haval H5 pertenecientes a la empresa china Great Wall. (PROECUADOR, 2013)

La persona que colocó en marcha a este nuevo motor económico, fue el gerente general de la empresa Ambacar, el señor Hernán Vásconez quien es la segunda generación de esta empresa, pues el fundador fue Francisco Vásconez, su padre. (PROECUADOR, 2013) Además, Ambacar cuenta con sucursales en casi todo el país.

Los trabajadores de esta ensambladora están encargados de incorporar los asientos, el chasis, las zapatas, los discos, las llantas, sistemas de frenos, tracción, escape, el guardachoque, motor, radio, batería, caja de cambios, la carrocería y otras partes.

El principal objetivo que se han planteado al instalar esta ensambladora es crear una cadena de producción, empezando con la producción de las distintas autopartes que proveen las PYMES pasando a la ensambladora y con la suma de sus esfuerzos obtener un producto final para la satisfacción del consumidor final o cliente.

Es importante denotar qué al incorporar componente nacional, las ensambladoras como Aymesa (Kia) y Maresa (Mazda) obtienen beneficios a nivel de impuestos y los productos al ser exportados tienen un mayor valor agregado.

Para la ensambladora ambateña la reducción de cupos fue un acontecimiento que generó mucha expectativa y preocupación, pues para el año 2013 tuvieron que esperar varios meses hasta que se les asigne una cantidad de importación, la misma que fue por 930 unidades cuando se dio la autorización. (El Universo, 2014)

### 3.3. Empresas Autopartistas

Son aquellas dedicadas a la fabricación de partes y piezas de vehículos, los mismos que son usados como componentes que forman parte del valor agregado nacional que cada auto posee.

Las PYMES dedicadas a la producción de autopartes según el análisis sectorial del INEC<sup>16</sup> realizado en 2012 dice que “De acuerdo a la distribución provincial, se tiene que el mayor número de establecimientos se encuentra en Guayas (27%), seguido de Pichincha (17%), Azuay (8,1%), Manabí (7,5%) y Tungurahua (4,5%).” (2012, pág. 2)

Con respecto a la distribución geográfica de estas empresas, podemos encontrarlas en un alto porcentaje en la ciudad de Quito ubicadas estratégicamente para reducir los costos de transporte y logística.

Por otra parte, tenemos a un grupo más pequeño, pero aun así significativo de proveedores de autopartes localizados en la Provincia de Tungurahua cercanas a la ensambladora ambateña CIAUTO. En esta provincia existen bajos costos y mano de obra calificada por lo que es un sitio oportuno para el desarrollo de la productividad local.

Por ejemplo, en esta provincia se encuentra la empresa ambateña ESPROM<sup>17</sup> que entre sus principales actividades tiene a la fabricación de asientos. Para esta autoparte se requiere de la creación de la estructura del asiento, la espuma para el relleno y el cuero para tapizar.

Aquí podemos ver que no solo participa la empresa autopartista sino también los pequeños comerciantes que proveen el cuero y esto relaciona a más personas y se cumple

---

<sup>16</sup> INEC: Instituto Nacional de Estadística y Censos

<sup>17</sup> ESPROM: Empresa dedicada principalmente a la fabricación de poliuretanos (esponjas)

el argumento presentado anteriormente sobre el involucramiento de actividades económicas directas e indirectas y la generación de plazas de empleo.

#### **4. Análisis Situación Económica Período 2012 - 2015**

Para el presente análisis se seleccionaron por ser de relevancia para el tema planteado las siguientes variables: salida de efectivo<sup>18</sup> por pago de importaciones, precio del barril de petróleo, producción y ventas de vehículos ensamblados (producción nacional), variación de los cupos de importación y medidas proteccionistas<sup>19</sup> del gobierno.

##### **4.1. Salidas de efectivo**

El presupuesto del Estado se ve afectado al existir una menor cantidad de dólares disponibles en el país, porque se provoca un desequilibrio en la balanza comercial cuando las exportaciones son menores que las importaciones y hay más salidas de efectivo que entradas por las ventas al exterior.

La restricción de importaciones, que entró en vigencia el 10 de diciembre mediante la Regulación 116 del Comité de Comercio Exterior (Comex), puede tener una filosofía de cambio de la matriz productiva, pero sobre todo constituye una respuesta de último momento a la persistente salida de dólares por desbalance comercial y la consiguiente desmonetización de la economía dolarizada del Ecuador. (Vela, 2014, pág. 12)

---

<sup>18</sup> Salidas de efectivo: son desembolsos de efectivo

<sup>19</sup> Medidas proteccionistas: según Luis Quiroz son medidas que los países utilizan para proteger a la producción nacional, imponiendo limitaciones a la entrada de productos extranjeros similares o iguales mediante la aplicación de aranceles a la importación, encareciendo así dichos productos de modo que no sea rentable. (Quiroz, 2012)

Uno de los mayores problemas con respecto a la forma de generar ingresos por parte del gobierno, es que se enfoca en una *economía extractiva*<sup>20</sup> y les resulta complicado buscar métodos diferentes a los tradicionales. Según el Plan Nacional del Buen Vivir 2013-2017:

[...] es crítico con el hecho de que el país tiene una producción primaria, con poco valor agregado, por lo que busca estimular la incorporación de valor agregado para los productos de exportación y habla de fomentar la producción nacional, con un puntal fundamental como la política de sustitución de importaciones. (Vela, 2014, pág. 12)

“El Ecuador, al estar dolarizado, perdería competitividad por precios en sus exportaciones y le sería más barato importar desde los países de la región, lo cual sería poco favorable”. (Vela, 2014, pág. 17)

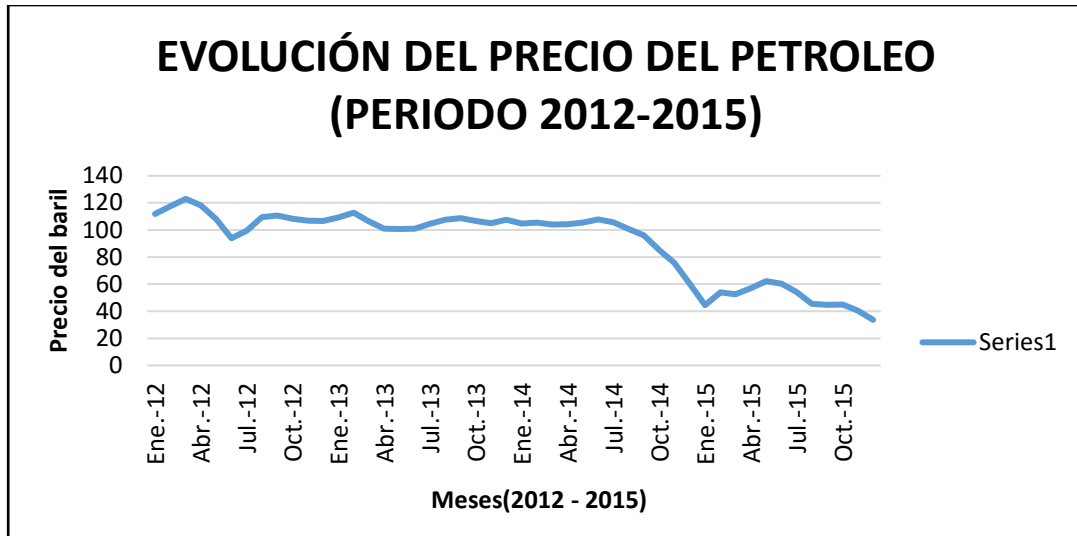
#### **4.2. Precio del barril de petróleo**

Una de las variables más críticas que se consideró necesario entender, fue la incidencia del precio del petróleo en ese periodo. Al ser el principal ingreso del gobierno es importante comprender cuales fueron las fluctuaciones que se presentaron.

---

<sup>20</sup> Economía Extractiva: es una economía que se sustenta en extraer los recursos de la tierra, pero no pasa a una etapa de transformación del producto porque no se le da un valor agregado.





**Figura No 1** Evolución del precio del petróleo (2012-2015)

Nota: información adaptada a la investigación de Datos Macro. (Datos Macro, 2016) Autora: V. Ortiz, 2016.

En la Figura No 1, el precio del petróleo llegó a un promedio de USD 120, su precio máximo (al alza) en los primeros meses de 2012, con leves fluctuaciones a la baja bordeando los USD 90 dólares, pero en el mismo año se recuperó.

Para el año 2013, el precio del barril de petróleo se mantuvo en un constante cambio, pero con precios sobre los USD 90 y USD 100, por lo cual no existían todavía síntomas de una probable caída del precio del barril de petróleo y la demanda se encontraba sobre el punto de equilibrio. Por esta razón la economía ecuatoriana todavía se encontraba en teoría estable y sin cambios bruscos.

Pero en el año 2014 revisando el histórico de precios podemos observar como la tendencia fue a la baja y a partir del mes de abril cae constantemente la demanda, por ello a finales ese mismo año se toca el precio crítico de USD 56 para el petróleo de Brent y el de WTI llega aproximadamente a los USD 52, siendo uno de los precios más bajos desde mayo de 2009.

En el año 2015 según información obtenida de la página *Investing.com*<sup>21</sup>, la caída de los precios del barril de petróleo fue desastrosa pues de USD 62 en mayo siguió bajando a los USD 54 y para llegar al mes de diciembre cerró con un precio mínimo de USD 33, con lo cual se hizo más evidente la situación de recesión que se vivía y estaban inmersas las economías a nivel mundial, siendo Ecuador parte de este domino.

**Tabla No 1** Ingresos Petroleros periodo 2012-2015

<b>AÑO</b>	<b>INGRESOS PETROLEROS</b>
2012	12.220 Millones de dólares
2013	11.433 Millones de dólares
2014	10.906 Millones de dólares
2015	5.980 Millones de dólares

Nota: Ingresos petroleros reflejados en la balanza comercial. Fuente: Información tomada de Boletín Mensual de comercio Exterior de Proecuador y de El Comercio. (El Comercio, 2015) Autora: V. Ortiz, 2016.

En la tabla No 1, se puede analizar que con la reducción reflejada en los ingresos del gobierno cada año se fueron tomando medidas para prevenir este declive y muchos sectores productivos del país fueron afectados.

### **4.3. Cupos de importación de CKD**

El sector automotriz y sus subsectores como es el autopartista acataron los diversos mandatos y resoluciones que se impusieron para frenar la desaceleración de la economía ecuatoriana.

Organismos gubernamentales como el Comité de Comercio Exterior (COMEX) han buscado métodos para reducir esta desaceleración. Como consecuencia de esta toma

<sup>21</sup> Es una página web con datos financieros y económicos en tiempo real, se encuentra en la siguiente dirección para mayor información ingrese al siguiente URL <http://es.investing.com/commodities/crude-oil-historical-data>

de decisiones se han aplicado medidas para evitar este golpe económico se han desprendido varias medidas como es la aplicación de limitaciones en los cupos de importación.

Los cupos de importación hacen referencia a valores sean unitarios o monetarios de un bien específico que una empresa puede importar según el organismo regulador lo permita.

El organismo que se encuentra a cargo de esto es el COMEX, “que aprueba las políticas públicas nacionales en materia de política comercial, es un cuerpo colegiado de carácter intersectorial público, encargado de la regulación de todos los asuntos y procesos vinculados a esta materia”. (Comité de Comercio Exterior, 2013, pág. 1)

El COMEX por medio de la "Resolución No. 65 publicada en el Registro Oficial Suplemento No. 730 del 22 de junio de 2012, aprobó una restricción cuantitativa anual a la importación de CKD de vehículos" (Serrano y Asociados, 2015, pág. 4)

Esta restricción fue aplicada tanto para la importación de vehículos ensamblados como de kits de ensamblaje o CKD, dentro de ellos ingresaron todas las casas comerciales y empresas ensambladoras.

Debido a que este estudio se realizó en la provincia de Tungurahua en la ciudad de Ambato, es importante tener en cuenta cual fue el cupo de importación de CKD que aprobó el COMEX para el año que empezaron con sus actividades la ensambladora CIAUTO, la misma que por medio de alianzas estratégicas con empresas ubicadas en la misma provincia y otras empezó su marcha y la generación de pedidos a las empresas autopartistas para el proceso de ensamblaje de vehículos.

La resolución 106-2013 emitida por el COMEX, señala que el cupo de importación de permitido para CIAUTO fue de \$6,138.000 expresado en valor FOB o máximo 930 unidades para el año 2013. (Comité de Comercio Exterior, 2013, pág. 2)

En la tabla No 2 se presenta de manera detallada los cupos de importación de CKD que fueron aprobados por el COMEX en el año 2015 en la resolución No. 050-2015.

**Tabla No 2** Cupos de CKD permitidos para las ensambladoras en el año 2015

ENSAMBLADORA IMPORTADORA	DOLARES FOB	UNIDADES
	CKD	CKD
AYMESA S.A.	\$ 47.931.719,32	6948
OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A.	\$ 243.000.000,00	37246
MARESA S.A.	\$ 42.218.371,34	10736
CIAUTO CIA. LTDA.	\$ 25.988.882,78	3937

Nota: Cupos de importación de CKD aprobados por el COMEX Fuente: Resolución No. 050 – 2015 del COMEX Autora: V. Ortiz, 2016.

Juan Carlos Escobar, jefe de manufactura de CIAUTO en la entrevista que se realizó en las instalaciones de CIAUTO (Ver entrevista completa en Anexo A), hizo hincapié en el mayor problema que la ensambladora tuvo para iniciar sus operaciones, el problema verdadero fueron los tiempos de espera hasta que las resoluciones sean emitidas más no exactamente las medidas adoptadas por la delimitación de cupos de importación de CKD.

A pesar de las demoras en la aprobación y emisión de la resolución de cupos de importación de CKD, las empresas de autopartes siguieron funcionando.

Pero estas medidas de limitación y restricción de cupos para la importación de CKD se impusieron por razones que el gobierno analizó eran oportunas y necesarias.

Según la revista gestión las razones que el gobierno tuvo para llegar a esta decisión en inicio estaban radicadas en reducir los niveles de contaminación.

Otra razón aún más relevante era la necesidad de equilibrar la balanza comercial no petrolera que hasta el año 2013 venía siendo desfavorable. (Meléndez Sánchez, El sector automotriz empeñado en su sobrevivencia, 2013, pág. 33)

#### **4.4. Producción y ventas de vehículos nacionales**

Tomando como eje el análisis sectorial realizado en el año 2012 y 2013 por el MIPRO<sup>22</sup>, desde la visión macroeconómica la producción de bienes en un país las exportaciones de productos no tradicionales fueron del 56.4% que se traduce en cinco puntos porcentuales más que el año 2011.

“Entre los productos industrializados que presentaron un mayor crecimiento (valor FOB) se destacan los vehículos tuvieron una participación del 37.6% en el año 2012...” (Ministerio de Industrias y Productividad, 2013, pág. 18)

La producción nacional de vehículos se encuentra liderada por cuatro ensambladoras, que han tenido cambios representativos durante los años 2012, 2013, 2014 y 2015 con respecto a la porción de producción de automóviles ensamblados en el país.

**Tabla No 3** Producción Nacional de Vehículos por ensambladora en el periodo 2012-2015 (unidades)

<b>ENSAMBLADORAS</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
<b>AYMESA</b>	<b>18613</b>	14131	10075	6666
<b>CIAUTO</b>	-	745	1183	1806
<b>MARESA</b>	<b>9826</b>	1717	5990	5680
<b>OMNIBUS BB</b>	<b>52959</b>	44494	46624	36580
<b>TOTAL PRODUCIDO</b>	<b>81399</b>	<b>61087</b>	<b>63872</b>	<b>50732</b>

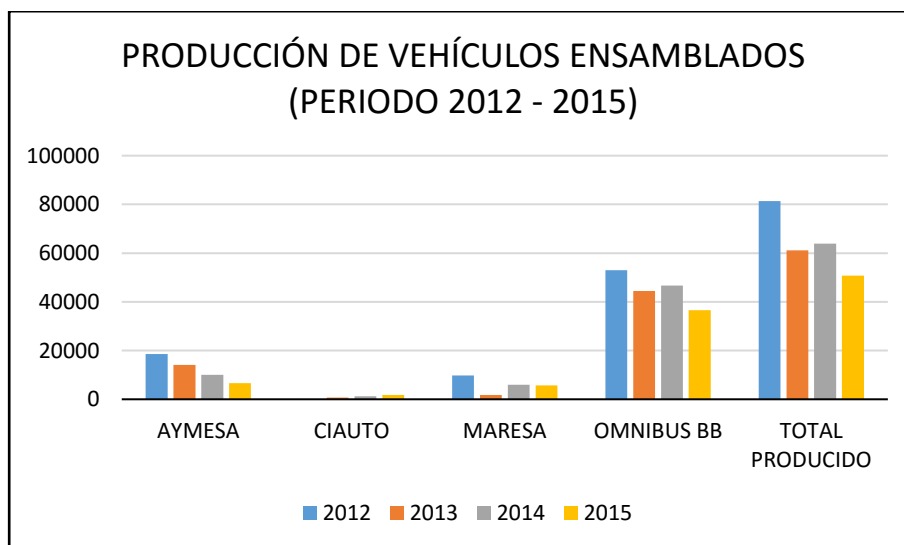
<sup>22</sup> MIPRO: Ministerio de industrias y productividad

Nota: Vehículos producidos por las ensambladoras ecuatorianas de 2012 hasta 2015 Fuente: Información tomada del Anuario 2015 (AEADE - Asociación de empresas automotrices del Ecuador, 2015) publicado por la AEDE. Autora: V. Ortiz, 2016.

Como se presenta en la tabla No. 3, las cuatro empresas ensambladoras más representativas del país y entre ellas la nueva participante de este segmento radicada en la provincia de Tungurahua, es CIAUTO que en el periodo estudiado ha sido la única que ha mantenido una producción prácticamente constante.

Esta situación fue confirmada por el jefe de manufactura de CIAUTO, quien añadió que el mejor año para la utilización de su capacidad productiva fue 2014, debido a que operaron en un 80% que representan 24 unidades producidas por turno. Entre las unidades que se produjeron entre 2013 y 2014 están las camionetas Wingle de motor 2.2 y los Haval H5. Para finales de 2015 se empezó a ensamblar el modelo denominado M4 que tiene un precio de venta al público de USD 18.000 siendo este un precio atractivo.

Lo denotado anteriormente generó como consecuencia una reducción en los pedidos que esta ensambladora realizaba a sus proveedores de autopartes e incluso generó ciclos de pausa en las solicitudes de los diferentes bienes que adquirirían de la PYMES.



**Figura No 2** Producción de vehículos ensamblados (Periodo 2012-2015)

Fuente: Información tomada del Anuario 2015 (AEADE - Asociación de empresas automotrices del Ecuador, 2015). Autora: V. Ortiz, 2016.

El gráfico anterior muestra como la producción se ha ido reduciendo en los casos de las ensambladoras con más años en este segmento del mercado automotriz y un alza favorable para la ensambladora ambateña CIAUTO.

Para entender mejor el crecimiento o decrecimiento resultante en el periodo estudiado a continuación se analizó la siguiente tabla.

**Tabla No 4** Crecimiento y decrecimiento de la producción de vehículos de ensambladoras ecuatorianas (Porcentajes)

<b>ENSAMBLADORAS</b>	<b>2012-2013</b>	<b>2013-2014</b>	<b>2014-2015</b>
<b>AYMESA</b>	-24%	-29%	-34%
<b>CIAUTO</b>	0%	59%	53%
<b>MARESA</b>	-83%	249%	-5%
<b>OMNIBUS BB</b>	-16%	5%	-22%
<b>TOTAL</b>	-25%	5%	-21%

Nota: Comparación del crecimiento y decrecimiento de la producción de vehículos de ensambladoras ecuatorianas.  
Fuente: Información tomada del Anuario 2015 (AEADE - Asociación de empresas automotrices del Ecuador, 2015). Autora: V. Ortiz, 2016.

En la tabla No 4, se presenta una comparación de los periodos estudiados para analizar cuál ha sido el crecimiento o decrecimiento de la producción de vehículos ensamblados en Ecuador.

El periodo comprendido entre 2012 y 2013 está marcado principalmente por el decrecimiento de en la producción de las ensambladoras Aymesa, Maresa y Omnibus BB del 24%, 83% y 16%.

En los años 2013 y 2014 tanto Maresa como Omnibus BB tienen un crecimiento en su producción del 249% y del 5%. Además, CIAUTO al iniciar sus operaciones llega a un crecimiento del 59%, pero Aymesa presenta un decrecimiento del 29%.

Para la transición del año 2014 al 2015 varias de las ensambladoras tuvieron un decrecimiento. Decreció Aymesa en un 34%, Maresa en 5% y Omnibus BB al 22%. Por el contrario, la ensambladora Ambateña CIAUTO creció en 53%.

Es importante denotar que CIAUTO era una ensambladora nueva y su producción tuvo una tendencia de crecimiento sostenida en los años 2013 a 2014 del 59% con 1183 unidades producidas frente a las 745 unidades del año 2013 aunque la industria tuvo un decaimiento en su crecimiento, la ensambladora ambateña en el periodo 2014 a 2015 tuvo un crecimiento del 53% pasando de las 1183 unidades a 1806.

Estas cifras se explican como producto de la situación económica del país y también la decisión de limitar los cupos de importación influyeron para que se genere un decrecimiento en el volumen de producción de las ensambladoras del país.

**Tabla No 5** Composición de las ventas en Ecuador de vehículos importados y producidos

<b>AÑO</b>	<b>VEHÍCULOS ENSAMBLADOS LOCALMENTE</b>	<b>VEHÍCULOS IMPORTADOS</b>	<b>VENTAS TOTALES DE VEHÍCULOS POR AÑO</b>	<b>% VEHÍCULOS ENSAMBLADOS LOCALMENTE POR AÑO</b>	<b>% VEHÍCULOS IMPORTADOS POR AÑO</b>
<b>2012</b>	56395	65051	121446	46,44%	53,56%
<b>2013</b>	55509	58303	113812	48,77%	51,23%
<b>2014</b>	61855	58205	120060	51,52%	48,48%
<b>2015</b>	43962	37347	81309	54,07%	45,93%

Nota: Comparación de las ventas de autos importados y producidos en Ecuador Fuente: Información tomada del Anuario 2015 (AEADE - Asociación de empresas automotrices del Ecuador, 2015). Autora: V. Ortiz, 2016.



En la tabla No 5, se presenta cómo estuvieron compuestas las ventas tanto de vehículos importados como de vehículos ensamblados localmente, adicional a los montos presentados en dólares se analizó por cada año de manera comparativa la participación en ventas de las ensambladoras y empresas importadoras por medio de porcentajes para observar cómo han ido variando año tras año.

Para el año 2012, la producción nacional abasteció al 46,44% representado por 56395 unidades de consumo local, mientras que para el año 2013 atendió el 49% de la demanda ecuatoriana siendo 55509 las unidades vendidas.

A pesar que estos porcentajes demuestren que la participación de las ventas de vehículos producidos y ensamblados en el país a primera vista han crecido, esta inferencia es incorrecta pues existió un decrecimiento en las unidades producidas e importadas.

Este fenómeno se produce por el ingreso de las medidas de protección como son las salvaguardas y la definición de los cupos de importación de CKD para las ensambladoras, al igual que la repartición de cupos de importación de vehículos para las empresas comercializadoras. El COMEX con la resolución N° 51 en el año 2014 impuso un “arancel mínimo del 14,38% para la importación de CKD’s de automóviles y SUV’s de gasolina con cilindraje superior a 1500 cc”. (AEADE - Asociación de empresas automotrices del Ecuador, 2014, pág. 16)

Debido a estas medidas los precios de los vehículos tanto importados como ensamblados localmente se elevaron para evitar sobrepasar su punto de equilibrio y no incurrir en una pérdida y así mantener un margen de contribución. Al existir una contracción económica se han aplicado políticas proteccionistas para frenar las

importaciones de CKD, reduciendo los cupos de las mismas gradualmente para desacelerar las salidas de capital, pero las medidas desembocaron en la suspensión de proyectos de varias empresas alineadas a esta industria.

#### **4.5. Disminución de la demanda**

Otro factor importante que insidió en ahondar el problema, es la baja demanda debido a la desaceleración que vive la economía ecuatoriana, un ejemplo puntual de empresas que suspendieron las actividades por estas causas fue la ensambladora Maresa en diciembre de 2015.

A pesar de que muchas empresas de autopartes han podido seguir funcionando inclusive con estas reducciones, otras se vieron obligadas a cambiar de estrategias, pues no contaban con un mercado al que atender.

### **5. Resultados**

Se realizó un análisis financiero a dos empresas autopartistas para profundizar sobre cómo fueron afectadas las empresas autopartistas de Ambato. Para ello se realizó una recopilación y búsqueda de los estados financieros de las empresas seleccionadas fueron INARECROM S.A. y ESPROM CIA LTDA.

#### **5.1. Empresa Autopartista INARECROM S.A.**

Fue fundada en 1977 por Carlos Cruz López y empezó como:

[...]un pequeño taller artesanal, con maquinaria y herramienta cien por ciento manual y una infraestructura reducida, su primer producto fue un espejo retrovisor para bus, iniciativa que surgió al encontrar que en el mercado local sólo había

productos extranjeros, esto sirvió de base para desarrollar otros productos relacionados con el sector carrocero. (INARECROM, 2016)

“Posteriormente la empresa se diversifica y crea su línea de accesorios para vehículos, artículos nuevos e innovadores para el mercado, como son los guardachoques delanteros y posteriores, Roll bar, estribos, resonadores etc.” (INARECROM, 2016)

“Por la gran acogida que se obtuvo, surgió la necesidad de crecer y en 1.987 se adquiere nueva maquinaria, por consiguiente tecnología y un nuevo local, ubicado en la Panamericana norte Km. 5 1/2 en el sector de El Pisque.” (INARECROM, 2016)

A partir de esta fecha la Empresa inicia sus actividades como una compañía familiar denominada INARECROM S. A., implementando una moderna planta de cromo y níquel para brindar el mejor servicio a la localidad, además de otros recubrimientos como el galvanizado, tropicalizado y pintura electrostática de toda clase de partes y piezas metálicas. (INARECROM, 2016)

A continuación, en la tabla No 6, se presenta un extracto del estado de resultados de la empresa INARECROM S.A. correspondiente a los años 2013, 2014 y 2015, de los mismos que se ha realizado una comparación para determinar su comportamiento.

**Tabla No 6** Balance General INARECROM S.A.

<b>BALANCE GENERAL</b>	<b>2012*</b>	<b>2013</b>	<b>%</b>	<b>2014</b>	<b>%</b>	<b>2015</b>	<b>%</b>
<b>ACTIVO CORRIENTE</b>		517138,27	80%	623975,88	82%	684526,84	82%

<b>ACTIVO NO CORRIENTE</b>		131989,87	20%	135123,44	18%	149458,73	18%
<b>TOTAL ACTIVO</b>		649128,14	100%	759099,32	100%	833985,57	100%
<b>PASIVO CORRIENTE</b>		124395,62	19%	133117,43	18%	128542,49	15%
<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>		226226,44	35%	245622,57	32%	253303,58	30%
<b>TOTAL PASIVO</b>		350622,06	54%	378740	50%	381846,07	46%
<b>PATRIMONIO NETO</b>		298506,08	46%	380359,32	50%	452139,5	54%

Nota: \*Las actividades económicas de CIAUTO empezaron en 2013 a pesar de ser fundada en 2012.

Fuente: Información tomada de la Superintendencia de Compañías Autora: V. Ortiz, 2016.

El efectivo y sus equivalentes disminuyó casi a la mitad en los años 2014 y 2015 comparado con el 2013 debido a que existe un exceso de efectivo y se invirtieron estos valores en activos financieros.

Las cuentas por cobrar se elevaron debido al incremento de ventas y la optimización de los costos que se obtuvo en el año 2014. El activo corriente a partir del año 2014 aumenta debido al incremento de las ventas y por lo tanto también sus cuentas por cobrar.

El nivel de inventarios para el año 2014 y 2015 disminuyen lo cual se atribuye a un mejor manejo del mismo y una optimización en costos de mantenimiento.

El activo no corriente, en el 2014 se observa incremento que se explica por la sustitución de una máquina. Pero en 2015 hay una declinación por efecto de la aplicación de la depreciación. Producto de los movimientos antes descritos se ve que el activo total no tiene mayores variaciones entre los diferentes años.

El endeudamiento a corto plazo tuvo una disminución considerable comparando el año 2013 al 2014, aunque para el año 2015 se puede evidenciar un incremento que se justifica con el traspaso de la deuda a largo a plazo a la de corto plazo.

Resultado de los movimientos antes descritos se ve que el pasivo total no tiene mayores variaciones entre los diferentes años.

El capital tuvo incremento importante en 2015 comparado al mínimo que se mantuvo en los años 2013 y 2014. La reserva facultativa y estatutaria tuvo una variación importante pues de 2013 que correspondía su valor al 13% del activo total se redujo a 0 en los años siguientes.

**Tabla No 7 Estado de Resultados INARECROM S.A.**

ESTADO DE RESULTADOS INARECROM	2013	%	2014	%	2015	%
<b>VENTAS</b>	728,314.48	<b>100%</b>	798,136.08	<b>100%</b>	808,548.73	<b>100%</b>
(-) COSTO DE VENTAS	(451,229.36)	<b>-62%</b>	(434,176.23)	<b>-54%</b>	(447,662.16)	<b>-55%</b>
<b>= UTILIDAD BRUTA EN VENTA</b>	<b>277,085.12</b>	<b>38%</b>	<b>363,959.85</b>	<b>46%</b>	<b>360,886.57</b>	<b>45%</b>
(-) GASTOS DE ADMINISTRACION Y VENTAS	(248,007.75)	<b>-34%</b>	(241,663.17)	<b>-30%</b>	(265,373.89)	<b>-33%</b>
<b>= TOTAL GASTOS</b>	<b>(248,007.75)</b>	<b>-34%</b>	<b>(241,663.17)</b>	<b>-30%</b>	<b>(265,373.89)</b>	<b>-33%</b>
<b>= UTILIDAD OPERATIVA</b>	<b>29,077.37</b>	<b>4%</b>	<b>122,296.68</b>	<b>15%</b>	<b>95,512.68</b>	<b>12%</b>
(.) GASTOS FINANCIEROS Y OTROS	-	<b>0%</b>	-	<b>0%</b>	-	<b>0%</b>
+ OTROS INGRESOS	13,393.11	<b>2%</b>	23,361.52	<b>3%</b>	13,092.69	<b>2%</b>
<b>= UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>42,470.48</b>	<b>6%</b>	<b>145,658.20</b>	<b>18%</b>	<b>108,605.37</b>	<b>13%</b>

Nota: \*Las actividades económicas de CIAUTO empezaron en 2013 a pesar de ser fundada en 2012.  
Fuente: Información tomada de la Superintendencia de Compañías Autora: V. Ortiz, 2016.

En la tabla No 7, el Costo de venta en el año 2014 disminuye comparado con el año 2013 donde este rubro es superior. Las Ventas para el año 2014 se incrementaron y en el 2015 crecieron en un porcentaje mínimo.

**Tabla No 8 Rentabilidad del Patrimonio INARECROM S.A.**

RENTAB. DEL PATRIMONIO	2013		2014		2015	
<b>UTILIDAD ANTES DE IMP.</b>	42.470,48	14%	145.658,20	38%	108605,37	24%
<b>PATRIMONIO NETO</b>	298.506,08		380.359,32		452139,5	

Nota: Resultado de la rentabilidad del patrimonio en el periodo investigado. Fuente: Información obtenida de la Superintendencia de Compañías. Autora: V. Ortiz, 2016.

La rentabilidad del patrimonio en la tabla No 8, ha ido en aumento año tras año, lo que significa un beneficio mayor para los socios.

### **Rentabilidad en Ventas**

**Tabla No 9** Rentabilidad de las Ventas INARECROM S.A.

<b>RENTAB. DE LAS VENTAS</b>	<b>2013</b>		<b>2014</b>		<b>2015</b>	
<b>UTILIDAD ANTES DE IMP.</b>	42.470,48	6%	145.658,20	18%	108605,37	13%
<b>VENTAS</b>	728.314,48		798.136,08		808.548,73	

Nota: Resultado de la rentabilidad de las ventas en el periodo investigado. Fuente: Información obtenida de la Superintendencia de Compañías. Autora: V. Ortiz, 2016.

La rentabilidad en la tabla No 9, sobresale en el año 2014 donde duplica al año 2013 y es notable el incremento en comparación a los otros años.

### **5.2. Empresa Autopartista ESPROM CIA. LTDA.**

Fundada en el año de 1991 y son parte de la industria dedicada a la producción del poliuretano en Ecuador. El objetivo primordial que tiene esta empresa es el de cumplir eficientemente con las necesidades de sus clientes y asesorar de la mejor manera posible a quienes se encuentren interesados en la utilización de esponjas y demás productos de poliuretano (ESPROM, 2014).

Los poliuretanos que fabrican principalmente "...son del tipo flexible (esponjas), piel integral, poliuretano rígido y aislamientos. Estos productos tienen múltiples aplicaciones dentro de la industria automotriz, de muebles, refrigeración y en otras industrias". (ESPROM, 2014)

"La elaboración de esponja preformada de poliuretano es la principal actividad de la empresa, obteniendo un producto de excelentes características, con cualidades técnicas acordes los más altos estándares de calidad...". (ESPROM, 2014)

Los productos de poliuretano son manufacturados bajo rigurosos parámetros de calidad, utilizando para ello máquinas inyectoras de alta presión con la más alta tecnología, y materias primas importadas que cumplen con las normas internacionales de calidad y cuidado del medio ambiente. Tenemos integrado un laboratorio técnico, en el que se realiza el control y revisión de las especificaciones de calidad requeridas, que garantizan la calidad del producto. (ESPRON, 2014)

Esta empresa forma parte del Parque Industrial de Ambato, cuentan con un área de 6.000 m<sup>2</sup> de terreno, y moderna infraestructura, lo cual les permite abastecer a la demanda no solo del sector automotriz sino también a todos los sectores que requieran de los productos que tienen en sus líneas de producción.

**Tabla No 10** Balance General ESPROM CIA. LTDA

<b>BALANCE GENERAL</b>	<b>2012*</b>	<b>2013</b>	<b>%</b>	<b>2014</b>	<b>%</b>	<b>2015</b>	<b>%</b>
<b>ACTIVO CORRIENTE</b>		495.946,47	40%	478.369,04	47%	638.747,61	55%
<b>ACTIVO NO CORRIENTE</b>		758.128,23	60%	549.411,23	53%	520.665,53	45%
<b>TOTAL ACTIVO</b>		1.254.074,70	100%	1.027.780,27	100%	1.159.413,14	100%
<b>PASIVO CORRIENTE</b>		668.190,55	53%	414.553,36	40%	845.103,92	73%
<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>		366.206,82	29%	535.371,06	52%	9.026,94	1%
<b>TOTAL PASIVO</b>		1.034.397,37	82%	949.924,42	92%	854.130,86	74%
<b>PATRIMONIO NETO</b>		219.677,33	18%	77.855,85	8%	305.282,28	26%
<b>TOTAL PASIVO + PATRIMONIO</b>		1.254.074,70	100%	1.027.780,27	100%	1.159.413,14	100%

Nota: \*Las actividades económicas de CIAUTO empezaron en 2013 a pesar de ser fundada en 2012.

Fuente: Información tomada de la Superintendencia de Compañías Autora: V. Ortiz, 2016.

En la tabla No 10, las cuentas por cobrar subieron debido al incremento de ventas que se obtuvo en el año 2014. El activo corriente entre los años 2013 y 2014 aumenta debido al incremento de las ventas y por tanto de las cuentas por cobrar. Para el año 2015 aparecen rubros importantes en las cuentas de inventarios que determinan el aumento del activo corriente en comparación al año 2014.

El activo no corriente, presenta una declinación de año a año por efecto de la aplicación de la depreciación. Producto de los movimientos antes descritos se ve que el activo total no tiene mayores variaciones entre los diferentes años. El endeudamiento con Instituciones Financieras a corto plazo tuvo una disminución considerable comparando el año 2013 al 2014, aunque para el año 2015 se puede evidenciar un incremento que se justifica con el traspaso de la deuda a largo a plazo a la de corto plazo.

Resultado de los movimientos antes descritos se ve que el pasivo total no tiene mayores variaciones entre los diferentes años. El capital tuvo incremento importante en 2015 comparado al mínimo que se mantuvo en los años 2013 y 2014. La reserva facultativa y estatutaria tuvo una variación importante pues de 2013 que correspondía su valor al 13% del activo total se redujo a 0 en los años siguientes.

**Tabla No 11** Estado de Resultados ESPROM CIA. LTDA.

ESTADO DE RESULTADOS ESPROM	2013	%	2014	%	2015	%
<b>VENTAS</b>	724,195.06	100%	1,236,560.88	100%	1,282,372.20	100%
(-) COSTO DE VENTAS	(615,205.59)	-85%	(921,852.38)	-75%	(926,245.89)	-72%
<b>= UTILIDAD BRUTA EN VENTA</b>	<b>108,989.47</b>	15%	<b>314,708.50</b>	25%	<b>356,126.31</b>	28%
(-) GASTOS DE ADMINISTRACION Y VENTAS	(56,180.32)	-8%	(249,135.40)	-20%	(298,678.40)	-23%
<b>= TOTAL GASTOS</b>	<b>(56,180.32)</b>	-8%	<b>(249,135.40)</b>	-20%	<b>(298,678.40)</b>	-23%
<b>= UTILIDAD OPERATIVA</b>	<b>52,809.15</b>	7%	<b>65,573.10</b>	5%	<b>57,447.91</b>	4%
(.) GASTOS FINANCIEROS Y OTROS	(2,131.82)	0%		0%		0%
+ OTROS INGRESOS	-	0%	1,007.47	0%	-	0%
<b>= UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>50,677.33</b>	7%	<b>66,580.57</b>	5%	<b>57,447.91</b>	4%

Nota: \*Las actividades económicas de CIAUTO empezaron en 2013 a pesar de ser fundada en 2012.

Fuente: Información tomada de la Superintendencia de Compañías Autora: V. Ortiz, 2016.

En la tabla No 11, se puede ver que el costo de venta en el año 2013 fue mayor a los años siguientes pero esta disminución en los años posteriores se traslada a los gastos de administración y ventas.



Las Ventas tuvieron un incremento importante para el año 2014 y en 2015 el crecimiento fue mínimo.

### Rentabilidad del Patrimonio

**Tabla No 12** Rentabilidad del Patrimonio ESPROM CIA. LTDA.

<b>RENTAB. DEL PATRIMONIO</b>	<b>2013</b>		<b>2014</b>		<b>2015</b>	
<b>UTILIDAD ANTES DE IMP.</b>	50.677,33	23%	66.580,57	86%	57447,91	19%
<b>PATRIMONIO NETO</b>	219.677,33		77.855,85		305282,28	

Nota: Resultado de la rentabilidad del patrimonio en el periodo investigado. Fuente: Información obtenida de la Superintendencia de Compañías. Autora: V. Ortiz, 2016.

En la tabla No 12, se evidencia que en el año 2014 la rentabilidad del patrimonio incrementó comparado con los otros años, pero a la vez es importante destacar que el patrimonio en este año se redujo.

### Rentabilidad de las Ventas

**Tabla No 13** Rentabilidad de las Ventas ESPROM Cía. Ltda.

<b>RENTAB. DE LAS VENTAS</b>	<b>2013</b>		<b>2014</b>		<b>2015</b>	
<b>UTILIDAD ANTES DE IMP.</b>	50.677,33	7%	66.580,57	5%	57447,91	4%
<b>VENTAS</b>	724.195,06		1.236.560,88		1.282.372,20	

Nota: Resultado de la rentabilidad de las ventas en el periodo investigado. Fuente: Información obtenida de la Superintendencia de Compañías. Autora: V. Ortiz, 2016.

Los indicadores obtenidos en la tabla No 13, reflejan que las ventas han ido decayendo cada año debido a la disminución de la demanda y la contracción económica.

Como resultado de los indicadores de rentabilidad del patrimonio sobre la utilidad se puede distinguir que el año con mayor rentabilidad fue el 2014 en donde todavía los síntomas de contracción económica no eran muy notables.

La rentabilidad en ventas tuvo declinaciones a os largo de los años, lo que significa que a pesar que las ventas incrementaban no generaban el suficiente valor.

Después de estos análisis podemos conectar como la crisis económica se refleja en las actividades productivas de la rama principal de las empresas que conforman el sector automotriz y extiende su efecto de desaceleración a las empresas de los sectores relaciones como son las PYMES autopartistas.

## 6. Conclusiones

Al finalizar esta investigación se llegó a las siguientes conclusiones:

La variación de los cupos de importación no fue el factor más importante para que la producción y ventas de las empresas autopartistas disminuyeran su crecimiento económico.

La contracción económica y la constante salida de dólares por la cantidad de importaciones, fue el motivo por el cual se limitaron los cupos de importación y se emitieron las salvaguardas con el fin de que el país mantenga sus niveles de flujo de efectivo aceptables y se incentive a la producción nacional de vehículos.

La demora en la definición y aprobación en un tiempo razonable de los cupos de importación de CKD provocó que la empresa ensambladora ambateña *CIAUTO* retrasara los pedidos de componente nacional de autopartes.

Es importante destacar que los cupos para las ensambladoras no disminuyeron, se redistribuyeron entre las empresas que mantienen la actividad, además los desfases en las finanzas de las empresas autopartistas se superarán una vez que los cupos de importación se definan a tiempo para que se puedan realizar los pedidos y poner en marcha estos trabajos.

Las empresas autopartistas ante la disminución de la demanda por la demora en los pedidos programados por las ensambladoras debido a la falta de definición de los cupos de importación de CKD, optaron por diversificar sus líneas de producción e invertir en nuevos proyectos.

En resumen, los cupos de importación de CKD no fueron el mayor impacto para las empresas autopartista.

## **7. Anexos**

### **Anexo A**

#### **ENTREVISTA**

**Entrevistado: Juan Carlos Escobar, Jefe de manufactura de la planta**

**Entrevistadora: Vanessa Lissete Ortiz Tafur**

**Hora: 10h14 a.m.**

**Día: Jueves**

**Fecha: 7 de julio de 2016**

**Lugar: Ambato, Planta ensambladora de CIAUTO en Unamuncho**

Vanessa Ortiz: ¿Desde qué año empezaron las operaciones?

Juan Escobar: La planta empezó sus operaciones el 10 de febrero de 2013.

V.O.: En si ¿Fue fundada en 2012?

J.E.: Conformada en 2012 y las operaciones empezaron en febrero 2013.

V.O.: ¿A de qué año se empezaron a ensamblar autos con partes y piezas de producción nacional?

J.E.: Empezamos a hacerlo fue desde la primera unidad ensamblada en cuanto fueron con partes y piezas de producción nacional los primeros vehículos que ensamblaron, que ensamblamos fueron la camioneta Wingle con motor 2.2 básicamente e inmediatamente

el siguiente modelo que entro es el vehículo SUV es un h5, un Haval h5 y luego fuimos incorporaron muchos más modelos.

V.O.: ¿Esos serían los modelos que ensamblan aquí en CIAUTO?

J.E.: Los modelos básicos dentro de cada, este momento luego para finales del 2015 implementamos un proceso más o varios procesos para ensamblar el modelo de vehículo M4, dentro de cada vehículo hay varias versiones entonces no son solo los tres modelos que acabamos de mencionar.

V.O.: Es una gama más amplia de lo que deriva cada uno.

J.E.: Claro por ejemplo hay en camionetas hay camionetas diésel camionetas gasolina, dentro de camionetas hay dentro diésel y gasolina tenemos cabinas simples y cabinas dobles y dentro de esas tenemos 4x4 y 4x2 entonces la gama se extiende. Algo parecido ocurre con el h5 tenemos: h5 con motores normales y h5 con motores turbo, dentro de los turbo tenemos los 4x2 y tenemos 4x4 entonces la gama se extiende.

V.O.: ¿Cuáles son las partes y piezas en sí de producción nacional que forman parte de cada auto? Digamos un modelo específico.

J.E.: Hablemos de la camionetas, en la camioneta ponemos mmm ballestas fabricadas en Cuenca, las ballestas son parte del sistema de suspensión posterior del, la camioneta, ponemos el eje cardan, ponemos el eje diferencial, el eje de transmisión posterior, ponemos llantas locales, ponemos baterías locales, ponemos sistemas de escape locales, ponemos asientos locales, ponemos el radio que es fabricado ensamblado en Cuenca y otra serie de elementos pequeños que también aportan al contenido nacional por ejemplo manuales, moquetas, tips de seguridad, fluidos y otros elementos más.

V.O.: En global ¿Qué porcentaje vendría a ser ese?

J.E.: Estamos con un mmm, dependiendo, haber en el Ecuador todavía no está clara cuál es la fórmula de medición de componente local todavía las entidades del gobierno no se ponen de acuerdo como medir entonces hay metodologías en las que tú haces el cálculo y consideras solo lo económicamente que has puesto ahí y te sale un número, si es que consideras todo incluido mano de obra, materia prima te sale otro número. Eso es con el cálculo del M.O.E. que es el que estamos utilizando estamos en un promedio de 20% en todos los vehículos, esto como promedio pero hay vehículos en los que hemos llegado hasta el 22% y en el M4 que es el último vehículo que estamos ensamblando esperamos llegar hasta al 25% de integración local.

V.O.: ¿Entre sus principales proveedores quienes estarían?

J.E.: Tenemos Vandervill con ballestas, tenemos [...] Indima e Indapart con sistemas de escape para diferentes tipos de modelos, asientos con ESPROM de aquí de Ambato, llantas con Continental de Cuenca, radios con MP3 de Cuenca, moquetas con Seleri de Quito y otros elementos más que se me escapan por ejemplo la batería fabricada por Tecnova en Guayaquil, creo que están la mayor parte mm de los elementos que hemos incorporado en las camionetas de los más importantes los que más aporte han tenido al componente local es el eje diferencial y cardan de DANA es una multinacional que tiene oficinas, talleres en Quito entonces creo que en general esos son algunos de los proveedores. Tenemos muchísimos más que ponen componentes locales pequeños que no los estamos mencionando, pero son alrededor de 25 proveedores que nos dan componente local.

V.O.: ¿Cómo describirían sus actividades entre el periodo que empezaron su actividad que sería 2013 hasta 2015 y este año lo que ha ido?

J.E.: Bueno las actividades desde el punto de vista de producción ha sido fluctuante, fluctuante porque interviene mucho lo que ocurre en el entorno, hay muchos temas de impuestos de cupos de asignación de especialmente de asignación y no asignación de cupos la reducción del mercado entonces todas esas cosas han hecho que la capacidad de la planta no se utilice en su totalidad estamos utilizando apenas entre el 20% y 25% de la capacidad planta.

V.O.: Y su inversión inicial de 10 millones me parece que fue o un poco más

J.E.: La inversión total este momento de la planta está alrededor de 25 millones de dólares.

V.O.: Solo hasta este año sabía que era de 10 millones. ¿Cree que el incremento de cupos de importación mejoraría sus niveles de producción?

J.E.: [...] el nivel de producción está atado al mercado entonces lo que se necesita para subir los niveles de producción en este momento no es tanto el mirar el cupo sino el mirar cómo hacer que la economía vuelva a ser como hace dos años, es decir que la gente tenga poder adquisitivo entonces la restricción este momento no está en los cupos la restricción está en el mercado entonces [...] la restricción está en el mercado nosotros podemos hacer con la capacidad instalada muchos más vehículos, podemos hacer 30 vehículos por turno pero como te digo la restricción es macro externa, es mercado.

V.O.: Correcto. Siguiendo con esto ¿Antes de la reducción de cupos de importación y el incremento de porcentajes de salvaguardia cuál era su promedio de vehículos ensamblados diariamente?

J.E.: Con nuestra expectativa de producción llegamos y llegamos a hacerlo, no fue solo expectativa a finales del 2014 estuvimos haciendo 25 unidades en un solo turno y estábamos ocupando por así decirlo el 80% de la capacidad en un turno, pero acercándonos al 30% de la capacidad total de la planta en 3 turnos.

V.O.: ¿Cuáles son los factores que han incidido para que esta industria allá sido afectada y sus niveles de producción hayan ido fluctuando?

J.E.: Bueno tienes varias cosas, el tema de salvaguardias, el tema de cupo, la no definición de la medición de componente local, eso también es algo que afecta mucho porque no se tiene una línea clara por donde actuar, la reducción del poder adquisitivo de las personas es otra de las cosas que han influenciado en la baja de producción básicamente.

V.O.: [...] Tomando como base que sus costos son unos y su utilidad antes que existiera esta contracción era otra ¿Sus niveles, no niveles más bien dicho su margen de contribución, su margen de ganancia ha tenido que disminuirse por ese tema?

J.E.: Es que necesariamente ha habido que topar los precios, digo precios no costos porque hay muchos costos fijos y se ha tenido que topar los precios para que, seguir siendo atractivos para el mercado entonces obviamente creo que todos por las circunstancias económicas que vive el país han tenido que tocar los precios y reducir sus márgenes, por supuesto esto también es relevante porque una empresa es viable en el tiempo siempre y cuando tenga, sea rentable para poder seguirse manteniendo en el tiempo.

V.O.: ¿Para continuar con sus operaciones a pesar de la contracción económica actual han aplicado alguna estrategia tomado algún plan de acción para no verse totalmente afectados?



J.E.: En el mmm anteriormente habíamos mencionado el tema de los costos nosotros en la planta tenemos muchos costos, costos fijos hay maquinas en algunas de las plantas que no las podemos apagar las 24 horas del día entonces eso es algo que la usemos, produzcamos o no vamos a tener que pagar por decir energía eléctrica entonces mientras más produzcamos ese costo de energía que es fijo lo prorratamos o se lo divide a mayor cantidad de unidades entonces que es lo que estamos haciendo a pesar del momento económico no muy alentador estamos trabajando en nuevos proyectos pensando en que es lo que la gente luego va a poder adquirir, que es lo que el pueblo ecuatoriano va a poder adquirir. Estamos trabajando en nuevos proyectos para afrontar la crisis. Normalmente diríamos estamos en crisis no vamos a hacer inversiones y nos quedamos quietos. Pero quedarnos quietos significa...

V.O.: Hundirnos

J.E.: Hundirnos es como estar en el agua, si te quedas quieto te hundes entonces ahora lo que estamos es trabajando en nuevos proyectos para mitigar el impacto de la crisis.

V.O.: Con respecto a lo que son sus proveedores ¿Tienen entre sus proveedores PYMES que sean de aquí locales de aquí, de Ambato?

J.E.: Si tenemos varios proveedores PYMES ESPROM está en el parque industrial de Ambato, ellos antes creo que una gran parte de su trabajo era hacer asientos para buses ahora aparte de eso tienen una línea de ensamblaje de asientos y de forros de cuero para CIAUTO, Muebles León que tradicionalmente había hecho muebles fabrica el parachoques para nosotros, hay otra empresa que es Auplatec que esta, hace partes plásticas inyecta plástico que nos entrega la base de la batería, en temas de refrigerantes

también los compramos aquí en Ambato entonces hay proveedores que dan materiales directos como los que ya he mencionado pero también hay muchos proveedores que nos dan materiales indirectos por ejemplo: tenemos que comprar guaipe, tenemos que comprar una serie de cosas para los vehículos y lo hacemos todo en Ambato.

V.O.: Usan básicamente el mercado que tienen disponible [...] y se genera desde ahí se podría decir la cadena de valor.

J.E.: Es correcto pero no se genera desde ahí, se genera de mucho más atrás por ejemplo: la empresa que nos entrega los asientos ESPROM ellos tienen que comprar insumos en el extranjero para hacer la esponja, tienen que comprar vinil en Cuenca para los asientos, tienen que comprar cuero aquí en Ambato y en Cuenca pero estos a la vez tienen otros, sus proveedores el que le dio el cuero seguramente va a tener que comprar el cuero para procesar lo que va a hacer en algún camal y eso seguramente es de alguna persona que está en el campo una ganadería, un campesino. Entonces la cadena no es solo con nuestro proveedor inmediato hay una cadena mucho más larga.

V.O.: La parte casi intermedia es esta, porque después vendría la parte de lo que es la venta, satisfacción del cliente. [...] En sí ¿Cómo fueron afectados los proveedores con esta contracción si hubo una reducción de insumos y demás?

J.E.: Claro es que es directamente proporcional nosotros bajamos la producción los proveedores tienen que bajar la producción para ellos puede resultarles mucho más crítico porque son proveedores son PYMES más pequeñas que no pueden soportar estar paradas mucho tiempo por decir tenían instalada una capacidad para hacer 12 kits de asientos

diarios y luego les bajamos a 6, entonces hay gente que salió afectada en la mitad de esto y lo mismo hacia atrás en el resto de la cadena que habíamos hablado.

V.O.: ¿Y tal vez en este proceso hubieron algunos proveedores que tuvieron que?

J.E.: ¿Se los dejamos de comprar?

V.O.: Sí

J.E.: No, a ninguno hemos seguido comprándoles, pero ellos también tienen que hacia sus adentros mirar si es que el proyecto les sigue siendo viable económicamente, si sus costos están siendo absorbidos o están dentro o estos contenidos dentro de su precio, es un tema bien complejo [...] pasa incluso por mirar si es que va a seguir siendo viable o no el proyecto.

V.O.: Claro, si vale la pena la inversión todavía o ya llegar al punto del margen de quiebre.

J.E.: Exactamente, de donde ya están por abajo del punto de equilibrio.

V.O.: Creo que con eso tendría toda la información que necesito muchas gracias por la ayuda.

J.E.: Con mucho gusto.

## 8. Referencias bibliográficas

- AEADE - Asociación de empresas automotrices del Ecuador. (2012). *www.aeade.net*. Recuperado el 13 de Noviembre de 2016, de *www.aeade.net*: <https://docs.google.com/viewer?a=v&pid=sites&srcid=ZGVmYXVsdGRvbWFpbnxhZWFKZWVjdWFkb3J8Z3g6MWFiMzZjNjY1MWY0Y2JmNw>
- AEADE - Asociación de empresas automotrices del Ecuador. (2014). *www.aeade.net*. Recuperado el 13 de Agosto de 2016, de *www.aeade.net*: <https://docs.google.com/viewer?a=v&pid=sites&srcid=ZGVmYXVsdGRvbWFpbnxhZWFKZWVjdWFkb3J8Z3g6M2JiZjM1NTUyNzZjY5Ng>
- AEADE - Asociación de empresas automotrices del Ecuador. (2015). *www.aeade.net*. Recuperado el 14 de Septiembre de 2016, de *www.aeade.net*: <https://docs.google.com/viewer?a=v&pid=sites&srcid=ZGVmYXVsdGRvbWFpbnxhZWFKZWVjdWFkb3J8Z3g6NTc4N2JmMTRIMWM0YTlZnQ>
- Ambacar.com. (14 de Mayo de 2016). *Ambacar.com*. Recuperado el 14 de Agosto de 2016, de Ambacar.com: <http://www.ambacar.com/historia.html>
- Araujo, A. (05 de Enero de 2015). *EL comercio*. Recuperado el 14 de Mayo de 2016, de EL comercio: <http://www.elcomercio.com/actualidad/ecuador-restringe-importaciones-autos-2015.html>
- Comité de Comercio Exterior. (Septiembre de 2013). *Comercioexterior.gob.ec*. Recuperado el 30 de Julio de 2016, de Comercioexterior.gob.ec: <http://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/2013/09/RESOLUCION-106-CIAUTO.pdf>
- Comité de Comercio Exterior. (2016). *ComercioExterior.gob.ec*. Recuperado el 20 de Junio de 2016, de ComercioExterior.gob.ec: <http://www.comercioexterior.gob.ec/comex/>
- Comite Latinoamericano de Comercio Exterior. (N/A). *Arancelar.com*. Recuperado el 05 de Octubre de 2016, de Arancelar.com: <http://www.arancelar.com/dorado/materialver.php?pagi=20>
- Datos Macro. (julio de 2016). *Datos Macro*. Recuperado el 10 de julio de 2016, de Datos Macro: <http://www.datosmacro.com/materias-primas/opec?anio=2012>
- Dirección de Inteligencia Comercial e Inversiones. (Julio de 2013). *PROECUADOR*. Recuperado el 10 de Abril de 2016, de PROECUADOR: [http://www.proecuador.gob.ec/wp-content/uploads/2013/07/PROEC\\_AS2013\\_AUTOMOTRIZ1.pdf](http://www.proecuador.gob.ec/wp-content/uploads/2013/07/PROEC_AS2013_AUTOMOTRIZ1.pdf)
- El Comercio. (9 de Octubre de 2014). *El Comercio*. Recuperado el 10 de Abril de 2016, de El Comercio: <http://www.elcomercio.com/deportes/industria-automotriz-ecuador-autopartes-carburando.html>

- El Comercio. (23 de Mayo de 2015). *El comercio*. Recuperado el 30 de Septiembre de 2016, de El comercio: <http://www.elcomercio.com/actualidad/ingresos-petroleo-ecuador-economia-preelectoral.html>
- El Comercio. (05 de Enero de 2015). *El Comercio*. Recuperado el 16 de Julio de 2016, de El Comercio: <http://www.elcomercio.com/actualidad/ecuador-restringe-importaciones-autos-2015.html>
- El Universo. (08 de Enero de 2016). *El Universo*. Recuperado el 17 de Julio de 2016, de El Universo: <http://www.eluniverso.com/noticias/2016/01/08/nota/5331094/menos-cupo-importar-carros-mas-ensamblar>
- ESPROM. (2014). *ESPROM.COM*. Recuperado el Julio de 2016, de ESPROM.COM: <http://esprom.com/quienes-somos/rese%C3%B1a-hist%C3%B3rica.html>
- Expreso.ec. (14 de Marzo de 2014). *Expreso.ec*. Recuperado el 14 de Mayo de 2016, de Expreso.ec: [http://expreso.ec/historico/la-unica-ensambladora-de-ambato-en-riesgo-DVGR\\_5858019](http://expreso.ec/historico/la-unica-ensambladora-de-ambato-en-riesgo-DVGR_5858019)
- Finger, J. M., & Nogués, J. (2005). *Salvaguardias y antidumping en la liberalización comercial de América Latina: combatiendo el fuego con fuego*. Siglo Veintiuno.
- González Serna, J. (2009). *Manual de fórmulas financieras*. México: Alfa Omega.
- Grupo Enroke. (2012). *Grupo Enroke*. Recuperado el 10 de Abril de 2016, de Grupo Enroke: <http://www.grupoenroke.com/index.php/proyecto-pymes/46-que-son-las-%20pymes>
- INARECROM. (2016). *INARECROM*. Recuperado el Agosto de 2016, de INARECROM: <http://inarecrom.com/portal/index.php/quienes-somos>
- INEC. (01 de Noviembre de 2012). *inec.gob.ec*. (N. Angulo, Ed.) Recuperado el 12 de Noviembre de 2016, de [inec.gob.ec](http://www.inec.gob.ec): <http://www.inec.gob.ec/inec/revistas/info7.pdf>
- Meléndez Sánchez, Á. (Julio de 2013). *Revista Gestion*. Recuperado el 30 de Julio de 2016, de Revista Gestion: [http://www.revistagestion.ec/wp-content/uploads/2013/07/219\\_005.pdf](http://www.revistagestion.ec/wp-content/uploads/2013/07/219_005.pdf)
- Meléndez Sánchez, Á. (Noviembre de 2014). *Revista Gestión*. Recuperado el 08 de Mayo de 2016, de Revista Gestión: <http://www.revistagestion.ec/wp-content/uploads/2014/11/245-Tema-Central1.pdf>
- Metalmecanica. (Junio de 2014). *metalmecanica.com*. Recuperado el 07 de Mayo de 2016, de [metalmecanica.com](http://www.metalmecanica.com): <http://www.metalmecanica.com/temas/Se-busca-auto-100-nacional-en-el-2018-en-Ecuador+98053>

- Ministerio de Industrias y Productividad. (febrero de 2013). *Revista País Productivo*. Recuperado el 26 de Julio de 2016, de Revista País Productivo: <http://www.industrias.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2013/02/revista4.pdf>
- Molina Carrasco, J. (2015). *Revista Gestion*. Obtenido de Revista Gestion: [http://www.revistagestion.ec/wp-content/uploads/2013/07/173\\_005.pdf](http://www.revistagestion.ec/wp-content/uploads/2013/07/173_005.pdf)
- Morone, G. (2012). *Métodos y técnicas de la investigación*. Recuperado el 29 de Junio de 2016, de [http://biblioteca.ucv.cl/site/servicios/documentos/metodologias\\_investigacion.pdf](http://biblioteca.ucv.cl/site/servicios/documentos/metodologias_investigacion.pdf)
- Nacional, A. (2015). *Código Orgánico de la Producción COPCI*. Pudeleco.
- Paspuel, W. (2015). *El Comercio*. Recuperado el 30 de Julio de 2016, de El Comercio: <http://edicionimpresa.elcomercio.com/es/06230000f42442cc-0994-48c0-b245-d7a2d1e4c074>
- Paul A. Samuelson, W. D. (2010). *Economía con aplicaciones a Latinoamérica*. México: Mc Graw Hill.
- Pinto, W. (20 de Marzo de 2014). *El Universo*. Recuperado el 12 de Mayo de 2016, de El Universo: <http://www.eluniverso.com/noticias/2014/03/20/nota/2406616/ensambladora-ambato-espera-definicion-cupo>
- PROECUADOR. (19 de Febrero de 2013). Recuperado el 04 de Octubre de 2016, de <http://www.proecuador.gob.ec/2013/02/19/la-ensambadora-ciauto-opera-en-ambato/>
- PROECUADOR. (Enero de 2016). *Boletín mensual de Comercio Exterior*. Recuperado el 15 de Octubre de 2016, de <http://www.proecuador.gob.ec/wp-content/uploads/2016/01/ENE.pdf>
- Quiroz, L. (15 de Mayo de 2012). <http://www.puce.edu.ec/economia/efi>. Recuperado el 12 de Noviembre de 2016, de <http://www.puce.edu.ec/economia/efi/index.php/economia-internacional/14-competitividad/17-introduccion-a-las-medidas-proteccionistas-y-sus-ventajas>
- Serrano y Asociados. (16 de Enero de 2015). *asose.org*. Recuperado el 30 de Julio de 2016, de asose.org: <http://asose.org/boletines/2015/Enero%2015%20al%2031%20-%202015.pdf>
- Sierralta Ríos, A. (2014). *Comercio Internacional Dumping-Subvenciones-Salvaguardias*. Colombia: Universidad de Medellín.
- Sistema de Clasificaciones DIGESTYC. (2011). <http://aplicaciones.digestyc.gob.sv/Clasificadores/Default.aspx>. Recuperado el

30 de Julio de 2016, de  
<http://aplicaciones.digestyc.gob.sv/Clasificadores/Default.aspx>:  
<http://aplicaciones.digestyc.gob.sv/Clasificadores/Sistema/Informacion/CLAEES/InformacionCLAEES.aspx>

Vela, M. (Marzo de 2014). *Revista gestión*. Recuperado el 19 de Septiembre de 2016, de Revista gestión: <http://www.revistagestion.ec/wp-content/uploads/2014/03/Importaciones.pdf>