



República del Ecuador

Universidad Tecnológica Empresarial de Guayaquil – UTEG
Facultad de Estudios de Postgrados

Tesis en opción al título de Magister en:
Finanzas con mención en tributación

Tema de Tesis:
Política pública e industrial ecuatoriana y su incidencia en las ventas del
sector automotriz periodos 2016 al 2019.

Autor:
Winston André Neira Almeida

Director de Tesis:
Msc. Cesar Gabriel Llaguno Vera

Noviembre 2021
Guayaquil - Ecuador

DECLARACIÓN EXPRESA

“La responsabilidad del contenido de esta tesis de grado, me corresponde exclusivamente; y el patrimonio intelectual de la misma a la UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA EMPRESARIAL DE GUAYAQUIL”

WINSTON ANDRE NEIRA ALMEIDA
ING. ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS
CI: 0922501416

DEDICATORIA

A DIOS

Por haberme dado fuerzas y Salud para seguir adelante durante este proceso académico, que en algún momento se ve complicado por diferentes razones, por ello le doy gracias por su bendición.

A MI MADRE

Por haberme apoyado durante tantos años y haberme alentado siempre a conseguir mis objetivos, sin duda es gracias a ella que he llegado hasta esta etapa tan importante, por siempre estar ahí cuando más la necesitaba, le dedico este trabajo.

A MIS MAESTROS

Por su apoyo, motivación y tiempo al momento de compartir sus conocimientos en las diferentes clases y colaborar con mi formación profesional.

A todas aquellas personas que han sido parte fundamental en mi vida va dedicado este trabajo, todos han sido importantes en mi vida para superar todos los obstáculos que se pusieron en mi camino, gracias a ellos estoy muy cerca de cumplir mi objetivo y sin su ayuda no hubiera llegado hasta aquí por ellos Gracias.

AGRADECIMIENTO

Mi agradecimiento principalmente a todas aquellas personas que forman parte de mi vida, mi familia: A mi Madre que siempre me apoyo durante este proceso tan importante dándome fortaleza en momentos difíciles y alentándome siempre a seguir adelante, aunque el camino haya sido complicado, ella siempre estuvo ahí aconsejándome e inculcándome valores, sin los cuales no sería la persona que soy ahora.

A mis amigos y compañeros de clases que colaboraron para llegar hasta este último paso para convertirse en Magister, mi agradecimiento para ellos por haberme ayudado de muchas formas en esta etapa final.

A mis profesores y tutores que fueron fuentes de conocimiento y piezas fundamentales en este proceso, a ellos mis sinceros agradecimientos ya que fueron guías durante estos años de estudio.

A la Universidad Tecnológica Empresarial de Guayaquil por haberme dado la oportunidad de formarme académicamente durante estos años.

RESUMEN

El sector automotriz en el Ecuador tiene un papel significativo en la economía del país, debido a los ingresos que generan todas sus actividades relacionadas, desde la venta de vehículos hasta la venta de repuestos. El sector automotriz necesita políticas públicas que le permitan un mejor desarrollo. Sin embargo, durante los últimos años, los diferentes gobiernos, no han implementado políticas que permitan que el sector se desarrolle, lo que está creando una disminución en el aporte económico al país. El objetivo de este estudio es verificar las políticas públicas implementadas durante los últimos años y compararlas con la cantidad de ventas de vehículos y así determinar la incidencia de las políticas públicas en el sector automotriz. Con este fin, la pregunta de la investigación es ¿Hasta qué punto las políticas públicas implementadas en el país han favorecido el crecimiento del sector automotriz? La pregunta se responde a través una investigación cuyo diseño fue no experimental, en el que se analizaron datos estadísticos de ventas de aquellas actividades relacionadas al sector automotriz en los últimos años y políticas públicas implementadas durante los periodos analizados, dando como resultado un incremento en las ventas del sector automotriz, específicamente en las ventas de vehículos, resultado de políticas públicas destinadas a la venta de vehículos y no necesariamente al sector automotriz. Se deben implementar políticas que favorezcan a todo el sector automotriz y no solo a ciertas actividades del sector.

Palabras Clave: Sector automotriz, Políticas públicas, Gobierno, Economía, Vehículos.

ABSTRACT

The automotive sector in Ecuador plays a significant role in the country's economy, due to the income generated by all its related activities, from the sale of vehicles to the sale of spare parts. The automotive sector needs public policies that allow it to develop better. However, in recent years, the different governments have not implemented policies that allow the sector to develop, which is creating a decrease in the economic contribution to the country. The objective of this study is to verify the public policies implemented in recent years and compare them with the number of vehicle sales and thus determine the impact of public policies in the automotive sector. To this end, the research question is to what extent have the public policies implemented in the country favored the growth of the automotive sector? The question is answered through an investigation whose design was non – experimental, in which statistical data of sales of those activities related to the automotive sector in recent years and public policies implemented during the periods analyzed, resulting in an increase in the sales of the automotive sector, specifically in vehicle sales, the result of public policies aimed at the sale of vehicles and not necessarily to the automotive sector. Policies should be implemented that favor the entire automotive sector and not only certain activities in the sector.

Key Words: Automotive sector, Public policies, Government, Economy, Vehicles.

ÍNDICE

DEDICATORIA	III
RESUMEN	V
ABSTRACT	VI
INTRODUCCIÓN	1
CAPÍTULO I: MARCO TEÓRICO CONCEPTUAL	2
ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN	2
ANTECEDENTES INTERNACIONALES.....	2
POLÍTICAS PÚBLICAS ORIENTADAS AL SECTOR AUTOMOTRIZ.....	3
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	3
FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	6
OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN	6
OBJETIVO GENERAL	6
OBJETIVOS ESPECÍFICOS	6
OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES	7
MARCO REFERENCIAL DE LA INVESTIGACIÓN.....	9
IMPORTANCIA DE LAS POLÍTICAS PÚBLICAS.....	11
OBJETIVOS DE LAS POLÍTICAS PÚBLICAS	12
OBJETIVOS MÁS USUALES DE LAS POLÍTICAS PÚBLICAS	12
TIPO DE POLÍTICAS PÚBLICAS.....	14
CICLO DE LAS POLÍTICAS PÚBLICAS	14
SECTOR AUTOMOTRIZ.....	16
ACTUALIDAD DEL SECTOR AUTOMOTRIZ	16
DISEÑO DEL SECTOR AUTOMOTRIZ	20
PRODUCCIÓN EN MASA	21
LA INDUSTRIA MODERNA	21
CONSOLIDACIÓN	22
PROCESOS DE MANUFACTURA	23
ORGANIZACIÓN DE VENTAS Y SERVICIOS	25
POLÍTICAS PÚBLICAS EN ECUADOR DENTRO DEL SECTOR AUTOMOTRIZ	26
POLÍTICA INDUSTRIAL.....	29
POLÍTICAS INDUSTRIALES ADOPTADAS EN OTROS PAÍSES	30
DEBATES SOBRE PROCESO	35
VENTAS EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ	36

CUOTAS PERJUDICAN EL MERCADO DE VEHÍCULOS TERMINADOS EN ECUADOR	38
INDUSTRIA AUTOMOTRIZ	41
PRODUCTO INTERNO BRUTO	43
SALVAGUARDIAS	43
LA PRIMERA SALVAGUARDIA	44
SALVAGUARDIAS 2015	44
CUOTA O LIMITACIÓN CUANTITATIVA.....	45
LEY ORGANICA DE SOLIDARIDAD Y CORRESPONSABILIDAD CIUDADANA	46
CONTRIBUCIONES SOLIDARIAS TEMPORALES	46
IMPUESTOS DEL SECTOR AUTOMOTRIZ.....	46
VALOR A PAGAR POR UN VEHÍCULO EN ECUADOR	48
CAPÍTULO II, MARCO METODOLÓGICO	49
CAPÍTULO III, RESULTADOS Y DISCUSIÓN	51
ANÁLISIS DE RESULTADOS	54
ANÁLISIS DE VENTAS	54
ANÁLISIS DE LAS EXPORTACIONES.....	55
ANÁLISIS DE LA PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS	55
ANÁLISIS DE LAS IMPORTACIONES.....	56
ANÁLISIS FISCAL.....	58
ANÁLISIS GENERAL	58
CORRELACIÓN DE MERCADO DE VEHÍCULOS Y POLÍTICAS PÚBLICAS..	59
VENTAS POR MARCA	62
CAPÍTULO IV, CONCLUSIONES	64
RECOMENDACIONES	66
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	68

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Operacionalización de Variables	7
Tabla 2 Tipo de Políticas Públicas.....	13
Tabla 3 Empresas Ensambladoras.....	42
Tabla 4 Marcas Ensambladas	42
Tabla 5 Ventas Mensuales y Anuales	51
Tabla 6 Exportaciones Mensuales y Anuales	51
Tabla 7 Importación de Vehículos	52
Tabla 8 Mercado de Vehículos.....	52
Tabla 9 Empleos Generados.....	52
Tabla 10 Tributos Pagados	53
Tabla 11 Venta de Vehículos	54
Tabla 12 Exportaciones de Vehículos	55
Tabla 13 Producción de Vehículos.....	55
Tabla 14 Importaciones de Vehículos	56
Tabla 15 Ventas por Marca	62

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Ilustración 1 Ciclo de Políticas Públicas	14
Ilustración 2 Valor a Pagar por Vehículos.....	48
Ilustración 3 Correlación Mercado de Vehículos y Políticas.....	59
Ilustración 4 Escala de Tiempo Políticas Públicas.....	59
Ilustración 5 Ventas en Unidades.....	63

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo de investigación denominado “Política pública e industrial ecuatoriana y su incidencia en las ventas del sector automotriz periodos 2016 al 2019” es un análisis de las ventas del sector automotriz en los años 2016 al 2019 y políticas públicas vigentes durante los periodos mencionados.

En la actualidad el sector automotriz es un pilar importante en la economía del Ecuador, las ventas e importación de vehículos permiten una recaudación tributaria considerable y el establecer políticas públicas que alienten el sector permitirá incrementar el Producto Interno Bruto del país (PIB).

El objetivo de esta investigación es conocer la situación real de las ventas del sector automotriz durante los años 2016, 2017, 2018 y 2019, años en el que se establecieron diversas políticas públicas y así verificar el impacto de las mismas en la economía del Ecuador. En la investigación se analizan estadísticas en cuanto a las ventas de vehículos, incremento del PIB, importaciones y exportaciones y las políticas públicas que inciden directamente en el sector automotriz.

Finalmente, se establece un criterio u opinión respecto a la implementación de las políticas, sus resultados, se recomienda la continuidad o no de las mismas y se determina políticas públicas destinadas y orientadas al sector automotriz, considerando su importancia en la economía del Ecuador.

CAPÍTULO I: MARCO TEÓRICO CONCEPTUAL

ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN

En la historia se han tomado diversas políticas a nivel mundial para incentivar las ventas en el sector automotriz y estas han evolucionado con el paso de los años, combinándose, modificándose y ajustándose con otro tipo de políticas con el fin de adaptarse a la situación económica y social de cada país y ser más efectivas al momento de implementarse.

Es claro que una política podría considerarse positiva y de gran beneficio para el sector automotriz en un país, sin embargo, en otro país dicha política podría no funcionar y es que una comparación entre estados probablemente no funcione, ya que las ventas del sector dependen no solo una política, dependen de varios factores que no necesariamente se relacionen al sector automotriz.

Si no se implementan políticas innovadoras que incentiven el sector automotriz, el Ecuador debería aprovechar antecedentes de países con economías similares y adoptar políticas que hayan funcionado en dichos países y aplicarlas, con sus respectivas modificaciones o ajustes de acuerdo a la situación económica.

El sector automotriz es importante para el crecimiento económico del Ecuador y las políticas públicas que se implementen deben tener un análisis previo a fondo que permita un incentivo al sector, para lo cual debemos tomar en cuenta antecedentes nacionales e inclusive antecedentes internacionales que probablemente estén más avanzados en este rubro.

ANTECEDENTES INTERNACIONALES

De acuerdo con el ranking mundial de la Organización Internacional de Constructores de Automóviles (OICA), integrado por 40 países, los 10 países con mayor producción y ventas de vehículos son: China, Estados Unidos, Japón, Alemania Corea del Sur, India, Brasil, México, Tailandia y Canadá (Orús, 2019).

Teniendo en cuenta este antecedente, se debe preguntar cómo China logró convertirse en el país número uno en producción y ventas en el sector automotriz, y si podríamos adoptar alguna política al Ecuador.

POLÍTICAS PÚBLICAS ORIENTADAS AL SECTOR AUTOMOTRIZ

CHINA



- 1.- Reducciones impositivas para vehículos de ahorro de combustible.
- 2.- Incentivos para la adquisición de vehículos en las zonas rurales.

ESTADOS UNIDOS



- 1.- Incentivos para los fabricantes de vehículos y la instalación de fábricas ensambladoras.
- 2.- Acuerdos con países para la fabricación y venta de partes y piezas de vehículos.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

La construcción de la Política Industrial tuvo dos etapas, la primera tuvo el apoyo de la Corporación Andina de Fomento (CAF) y la Comisión Económica para América y el Caribe (CEPAL) quienes a través de una asistencia técnica colaboraron con la identificación de los ejes principales para el diseño de la política industrial. Para lo cual se contó con la participación del sector público y privado de quienes se obtuvo los insumos para determinar los problemas y necesidades de los sectores productivos.

La política industrial es un componente básico de las estrategias de desarrollo productivo. El desarrollo implica un balance entre Estado y mercado, entre sector público y agentes privados. La política industrial en la que este artículo se enfoca se entiende como el conjunto de acciones gubernamentales que permiten la generación de capacidades de producción y tecnológicas en industrias consideradas estratégicas (Chang, 2004), además de ello la política industrial permite superar obstáculos específicos y debilidades estructurales, lo que conduce al desarrollo económico, ante posibles fallas del mercado.

El objetivo principal que tiene la Política Industrial Ecuatoriana es cambiar el patrón de especialización primario exportador de la economía ecuatoriana hacia el fomento de actividades con ventajas comparativas dinámicas, generadoras de mayor valor agregado, que propendan a la generación de empleo de calidad, impulsen encadenamientos productivos, desarrollen tecnología e innovación que eleve los niveles de productividad, competitividad sistemática y reactive la demanda interna, procurando el cuidado del ambiente y el uso racional de los recursos naturales (MIPRO, 2014)

En el año 2010 de acuerdo a la información del Censo Nacional Económico (INEC), existían 29,068 establecimientos económicos dedicados a actividades de comercio automotriz, de los cuales el 70% correspondía a establecimientos que realizaban mantenimiento y reparación de vehículos automotores, mientras que el 30% restante se dedicaba a la venta de partes, piezas y accesorios de vehículos; venta al por menor de combustibles y venta de vehículos.

Si tomamos como referencia los últimos diez años, la industria automotriz ha sufrido cambios constantes que han incidido directamente en el sector, Por ejemplo, un auto nuevo tipo sedán económico que hace diez años costaba \$12.000 actualmente cuesta \$17.990 al 2017, según cálculos de la AEADE, que tiene más de cien afiliados. El último anuario de este gremio detalla algunas de las causas de este aumento: el arancel para vehículos que va del 35% al 40%, un impuesto de consumos especiales del 5% al 35%, el impuesto a la salida de divisas (ISD) del 5%, más el IVA, que hoy es del 12%, sin embargo, durante los periodos analizados la tarifa del IVA era del 14%.

Tomando en cuenta la implementación de nueva documentación para transparentar el proceso de compra-venta de vehículos usados, establecido por el Servicio de Rentas Internas. Las introducciones de este tipo de políticas públicas significaron una carga tributaria que va del 57% al 92%, según el costo del vehículo y sus características. Si realizamos una comparación con países cercanos como Colombia y Perú que tienen características económicas similares a la del Ecuador esta carga va del 16% al 70% y del 18% al 24% (AEADE, 2017).

En la actualidad, la contribución de la industria automotriz tiene un gran peso en el aparato económico nacional. De acuerdo a información del Censo Económico 2010 se tienen 90,012 personas ocupadas, de las cuales el 83% son hombres y el 17% mujeres. En los establecimientos de comercio se encuentran ocupadas 84,155 personas, en manufactura 5,194 y en servicios 663.

Según datos obtenidos de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE), en el año 2011 se consiguió el record histórico de ventas, alcanzando las 12.266 unidades de ventas de vehículos a nivel nacional, año en el cual no existían gran cantidad de políticas que afectaran el sector automotriz. Sin embargo, las ventas de vehículos disminuyeron con el pasar de los años, alcanzando en el año 2015 su peor registro con solo 5330 unidades vendidas, como consecuencia de la implementación de medidas tributarias y económicas incorporadas con el objetivo de disminuir las importaciones de vehículos y otorgar facilidades para que el mercado de ensamblaje de vehículos en el Ecuador se abra espacio.

Pese a que la idea de implementar una industria ecuatoriana de ensamblaje de vehículos es positiva, la implementación agresiva de políticas restrictivas al mercado de importación de vehículos, provocó una caída de la venta de los mismos en gran medida. La implementación de este tipo de políticas que incentivan nuevos procesos, en este caso el ensamblaje de vehículos, debe ser insertada de manera gradual y deber ir acompañado de un mejoramiento en la cultura del país.

Hay que preguntarse hasta qué punto las políticas públicas han incentivado la industria automotriz, teniendo en cuenta los factores antes mencionados. En los últimos años con el fin de mejorar la producción y ensamblaje nacional de vehículos, se han establecido distintas medidas tales como IVA, aranceles o cupos de importación que influyen en el incremento del precio final de venta del vehículo, que en teoría tendrían como consecuencia una disminución en las ventas.

Debido a esto, se realizará esta investigación, para que así se pueda conocer la situación real de las ventas de vehículos durante los periodos mencionados, y así verificar el impacto de las políticas aplicadas al sector, teniendo en cuenta a los contribuyentes con la actividad económica de venta de vehículos, según el Servicio de Rentas Internas.

En la investigación se analizará estadísticas en cuanto a las ventas de vehículos producidas en los años 2016, 2017, 2018 y 2019 con el fin de compararlas y poder determinar con certeza si existen o no cambios radicales a partir de la implementación las políticas públicas.

FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

¿Qué efectos han tenido la política pública e industrial en las ventas del sector automotriz durante los periodos 2016 al 2019?

OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

OBJETIVO GENERAL

Determinar el impacto de la política pública e industrial en las ventas del sector automotriz en los periodos 2016 al 2019.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Verificar la evolución de las ventas en el sector automotriz durante los periodos 2016 al 2019.
- Identificar las políticas públicas implementadas durante los periodos 2016 al 2019.
- Analizar la incidencia del sector automotriz en la economía del Ecuador mientras las políticas estuvieron vigentes.

OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES

Tabla 1 Operacionalización de Variables

Objetivos Específicos	Variables	Conceptualización	Dimensiones	Indicadores	Fuentes	Técnicas
1.- Verificar la evolución de las ventas en el sector automotriz durante los periodos 2016, 2017, 2018 y 2019	Ventas del Sector Automotriz	La industria automotriz es un conjunto de compañías y organizaciones relacionadas en las áreas de diseño, desarrollo, manufactura, marketing y ventas de automóviles. Es uno de los sectores económicos más importantes en el mundo por ingresos.	Venta de Vehículos	Venta de vehículos en los periodos analizados.	AEADE (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador)	Análisis Documental / Estadísticas – ventas del sector
2.- Identificar las políticas públicas implementadas durante los periodos 2016, 2017, 2018 y 2019	Ley de Solidaridad y Corresponsabilidad Ciudadana	La Ley Solidaria estableció una serie de contribuciones que debía realizar la ciudadanía y la empresa privada para financiar la reconstrucción del desastre provocado por el terremoto del 16 de abril del 2016.	Disposiciones solidarias	Medidas tributarias implementadas que incidan en las ventas del sector automotriz	Registro Oficial de la Ley Solidaria y su reglamento	Análisis Documental / Disposiciones Tributarias

<p>3.- Analizar la incidencia del sector automotriz en la economía del Ecuador mientras la ley estuvo vigente.</p>	<p>Impacto en la economía del Ecuador</p>	<p>El sector automotriz 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. Sólo en el caso de impuestos se estima que son alrededor de USD 400 millones, además de su impacto en la generación de empleo.</p>	<p>-</p>	<p>Sector automotriz y su nivel de participación en la economía del Ecuador</p>	<p>Superintendencia de Compañías – AEADE – Servicio de Rentas Internas (Sector Automotriz)</p>	<p>Análisis Documentales / Estadísticas – Correlación de ventas del sector automotriz y Economía del Ecuador.</p>
--	---	---	----------	---	--	---

Tabla 1: Operacionalización de Variables
Elaborado por: Neira, A (2021)

MARCO REFERENCIAL DE LA INVESTIGACIÓN

Jessica Arias (2019) indica que la investigación propone un análisis comparativo del Sector Automotriz ecuatoriano frente al de otros países como Perú, Chile y Colombia. El fin es identificar un comportamiento que caracterice la evolución del mercado nacional. Para lograrlo, se analizó la estructura, institucionalidad, participación y competencias de los actores estudiados.

El objetivo de la tesis es resaltar particularidades, desde la comparación, a través de un trabajo descriptivo y correlacional que permita detectar las potencialidades en la toma de decisiones de gestión dentro de un sector de la economía ecuatoriana cuyos objetivos contribuyen a la generación de riqueza del país, ya que el sector automotriz ecuatoriano promueve otras actividades al configurar varios encadenamientos productivos que incentivan el crecimiento económico.

El desarrollo del análisis comienza con una reseña histórica que conduce al análisis estadístico y documental, y que se refuerza con los puntos de vista de varios actores relacionados al sector de estudio. Se concluye que esta industria, frente a otras, posee un alto valor agregado, incentiva la tecnología y articula diversos sectores, razón por la cual se deduce que tiene un gran potencial para favorecer la diversificación de la matriz productiva del país.

Saida Tinizhañay (2017) demuestra que La importancia de este análisis radica en poder utilizar como modelo de estudio para dar a conocer que la imposición de Políticas Proteccionistas en Ecuador ayuda a disminuir las Importaciones e incentivar la producción nacional en la economía del país, permitiendo prever decisiones futuras del Gobierno en caso de presentar crisis económica por las medidas entrada masiva de productos extranjeros o situaciones externas favorecieron a los bienes del sector textil, bebidas alcohólicas y vehículos que aprovecharon el proteccionismo y lograron ser competitivos en el mercado al satisfacer la demanda interna.

Además, se demuestra en qué forma el Gobierno Ecuatoriano utiliza la aplicación de éstas medidas para mantener los niveles de crecimiento, debido a la situación

externa que afronta por la caída del precio del petróleo y de las devaluaciones de moneda que tienen países vecinos. Los resultados de este análisis demuestran que el Estado si cumplió con el objetivo propuesto al disminuir las Importaciones y redujo el déficit de la Balanza Comercial, tomando en cuenta que se debe analizar las partidas arancelarias ya que materias primas esenciales para la producción mantienen una sobre tasa.

Cindia Lema (2019) en su trabajo final indica que, la industria automotriz local no cubre la demanda de vehículos, ya que se considera que casi 90% del parque automotor es importado y apenas el 10% nacional. Es por esto, por lo que la reducción de cupos de importación, el incremento de los porcentajes de Impuesto a los Consumos Especiales, la aplicación de salvaguardias; son políticas que buscan cambiar esta figura mejorando la competitividad de los ensambladores locales, sin embargo, esta dependencia significó un escenario negativo cuando el Gobierno Nacional impulsó aranceles que afectaron la entrada del producto importado, llevando a una concesionaras a cubrir su punto de equilibrio.

La relación mostrada entre variables de producción, exportación y comercialización, influyen de manera directa en el resultado de la recaudación tributaria, por ende, el Estado tomó una mala decisión en influir en este mercado, porque un nivel de ventas bajo significa menos dinero en impuestos, por lo tanto, a raíz de esta comprobación se recomiendan políticas más flexibles, aperturar mercados e impulsar la industria de partes y piezas.

POLÍTICAS PÚBLICAS

Las políticas públicas son las encargadas de determinar el futuro del sector, alentándolas mediante incentivos o hipotecándolas al establecer políticas restrictivas, dependiendo de las aspiraciones del país y hacia dónde quiere llegar.

“También las políticas públicas se resumen en la capacidad que tiene un gobierno para intervenir racionalmente en la solución de problemas de carácter público” (Parsons, 2006).

Ambos autores coinciden en que las decisiones serán tomadas por los gobiernos de turno, los que no da a entender que estas acciones realizadas por cada gobierno están encaminadas a solucionar temas específicos previamente identificados y se dan con el único fin de solucionar estas problemáticas en el corto o largo plazo, siempre buscando el beneficio de la población y del país.

“Una política pública se define como una decisión permanente caracterizada por una conducta consistente y la repetitividad por parte tanto de aquellos que la elaboran como de aquellos que se atienen a ella” (Sánchez, 2002).

“La política pública real lucha por el poder en función de intereses y ventajas, se expresa y genera en el proceso de la elaboración de políticas, de esta manera deben estar enfocadas en periodos largos buscando el bien común de la sociedad, ya que el pueblo es quien las necesita” (Villanueva, 1993).

Otro enfoque a las políticas públicas es la importancia de la sociedad en las mismas, ya que las políticas derivan de una necesidad solicitada por una sociedad, de allí deriva la implementación o no de políticas que busquen solucionar las necesidades requeridas, sin embargo, no toda necesidad del pueblo producirá la inserción de alguna política.

IMPORTANCIA DE LAS POLÍTICAS PÚBLICAS

“Definir bien las políticas y su buena ejecución fortalece la democracia y mejora la gobernabilidad, en el entendido de que se propicia el bienestar de las mayorías” (Pacheco, 2014).

“Es fundamental diseñar y ejecutar políticas públicas que colaboren a un desarrollo más inclusivo e integrado” (Monge, 2015).

La importancia de políticas públicas apropiadas se refleja en el bienestar de la sociedad, el establecer normas o reglamentos que efectivamente brinden soluciones a problemas específicos permitirá el mejoramiento de la sociedad.

No solo se trata de crear soluciones a los problemas de un país, se trata de verificar consecuencias de la implementación de dichas políticas.

OBJETIVOS DE LAS POLÍTICAS PÚBLICAS

“Hay un gran conjunto de Políticas Públicas que en cierto momento se vuelven objeto de incidencia de las organizaciones, dado que se constituyen en potencias aliadas o declaradas amenazas al cumplimiento de sus respectivas agendas. Con esto nos referimos a los intereses que predominan en cada grupo, los cuales lógicamente no quieren verse afectados. La participación ciudadana en distintos momentos, es una de las maneras de contar con Políticas Públicas socialmente relevantes”. (López, 2003).

La mejor manera de contar con políticas públicas eficientes es incluir en la formulación de estas políticas a la ciudadanía. La participación ciudadana ayudara a la solución de problemas que no sean solo parches o cortinas de humo que oculten el problema parcialmente, es decir deben ser soluciones a largo plazo, sin embargo, es necesario verificar y crear consensos en todas las áreas que intervienen en el problema, ya que para cierto sector la política insertada puede ser positiva, pero para otro sector puede ser perjudicial.

“El objetivo de las políticas públicas es que sean el instrumento efectivo para la construcción del Estado constitucional de derechos y justicia que dé sustento al Buen Vivir, deben ser formuladas en conformidad con un enfoque basado en derechos humanos” (Constitución, 2008)

OBJETIVOS MÁS USUALES DE LAS POLÍTICAS PÚBLICAS

Al visualizar los objetivos de las políticas públicas es claro la necesidad de la unión entre pueblo y estado para el cumplimiento de los objetivos propuestos, cada quien cumpliendo su rol y en el momento adecuado aportando a la propuesta de la política pública. Siendo los siguientes:

- Asegurar la soberanía alimentaria y energética.
- Incentivar la Producción nacional.
- Asegurar la adecuada distribución del ingreso y la riqueza nacional.
- Mantener la estabilidad económica.
- Incentivar la productividad.
- Impulsar el pleno empleo y valorar todas las formas de trabajo, con respecto a los derechos laborales.
- Respetar la naturaleza
- Disminuir la Pobreza
- Promover la integración entre regiones en lo económico, social y cultural.

Tabla 2 Tipo de Políticas Públicas

LAS POLÍTICAS PÚBLICAS SON DE CUATRO TIPOS:	Regulatorias
	Distributivas
	Redistributivas
	Políticas constituyentes

Tabla 2: Tipo de Políticas Públicas
Fuente: (Barco, 2011)

TIPO DE POLÍTICAS PÚBLICAS

Regulatorias: Aquellas orientadas principalmente a lograr la realización de conductas deseadas o la no realización de conductas indeseadas. El énfasis está aquí en un enfoque conductual de las decisiones de los sujetos. Tal es el caso de las políticas de tránsito terrestre. El recientemente aprobado Reglamento de Tránsito no sólo plantea alternativas de solución al caos vehicular promoviendo y sancionando conductas en autos, sino también en las personas.

Distributivas: Aquellas destinadas a prestar bienes o servicios a los ciudadanos. El énfasis está en el “delivery” de servicios públicos, tales como los servicios de salud, educación y seguridad.

Redistributivas: Cuando se trata de políticas que recaudan de algunos para entregar a otros, en particular, por su condición de pobreza o vulnerabilidad. Los programas sociales son parte de las políticas redistributivas.

Constituyentes: Cuando modifican la organización misma del Estado. El caso más claro en nuestro país es el de las políticas de la descentralización.

CICLO DE LAS POLÍTICAS PÚBLICAS

Ilustración 1 Ciclo de Políticas Públicas



Gráfico 1: Ciclo de Políticas Públicas
Fuente: (Barco, 2011)

“La agenda es el instrumento de política pública que contiene la visión de desarrollo para el área y define los lineamientos, principios y acciones que en conjunto permitirán el logro de esas políticas de desarrollo en los sectores coordinados” (Semplades, 2011).

En la agenda se establecerán el problema a resolver, la urgencia del mismo y determinación o no como prioritario, posibles soluciones y tiempo de implementación.

“En la formulación de las políticas públicas (Diseño) se debe evaluar y jerarquizar las alternativas de solución al problema planteado, a la selección de la alternativa a implementar, la oportunidad de desarrollo y la modalidad y tiempo a implementar” (Semplades, 2011).

Se establecerá y especificará la alternativa más viable al problema, una vez consideradas todas las alternativas posibles, basada en los recursos económicos, físicos, humanos y tecnológicos.

“La implementación de políticas públicas es el conjunto de acciones que están destinadas a alcanzar los objetivos propuestos por la política. En síntesis, es la puesta en práctica, la realización concreta de la política”. (Amoletto, 2008)

En esta etapa se realizarán todas las gestiones, llámese resoluciones, decretos o normas que permitirán llevarse a cabo las políticas públicas previamente establecidas como alternativa de solución.

“El seguimiento de las políticas públicas consiste en un proceso sistemático de supervisión de la ejecución de actividades, en sus diversas dimensiones, con el objeto de suministrar a los ejecutores responsables de la política información sobre la marcha de las actividades con miras a introducir ajustes y correcciones que aseguren el logro de los objetivos”. (Amoletto, 2008)

En la etapa final se realizará el seguimiento respectivo a la política implementada con el propósito de evaluar los resultados obtenidos a partir de su inserción con el fin de establecer las correcciones necesarias o en el peor de los casos erradicarlas.

SECTOR AUTOMOTRIZ

El sector automotriz tiene una intervención significativa y fundamental para el crecimiento y desarrollo económico y social del país, debido a los ingresos que genera en todas sus actividades, vía aranceles e impuestos y a la contribución del desarrollo nacional con inversiones, tecnología y generación de puestos de trabajos.

“La importancia del sector automotor en el desarrollo del país es reconocida por su influencia en varios entornos. El sector genera una importante contribución a la economía del país en aranceles, impuestos y generación de empleo”. (Business, 2021)

En el Ecuador existen muchos sectores que crean fuertes fluctuaciones dentro de la economía ecuatoriana, uno de estos sectores es “el sector automotriz”, el mismo que ha sido de gran importancia para la generación de aportes a la economía nacional, como también por la generación de empleo.

Es importante destacar que el sector automotriz no solo son ventas de vehículos, este se divide en: Comercialización de vehículos y autopartes y piezas, mecánicas, talleres de servicio, producción y de seguros y servicios financieros.

ACTUALIDAD DEL SECTOR AUTOMOTRIZ

“El cliente no está seguro de poder pagar las mensualidades”. (Vásquez, 2016)

Para Fernando Vásquez, Representante de Importadora Tomebamba de la ciudad de Cuenca, durante el último año los clientes no se arriesgan a comprar

un vehículo, debido a que la mayoría de clientes adquieren sus vehículos mediante préstamos, ya que no cuentan con la seguridad de poder realizar los pagos debido a la situación económica que atravesaba el país en el año 2016.

“Solo compran quienes tienen poder adquisitivo, el resto no quiere endeudarse”.
(Cuenca, 2016)

Rubén Cuenca, Gerente de Distribuidora de Nissan y Renault señala que antes de la Ley Solidaria y Corresponsabilidad Ciudadana los clientes tenían la tendencia de comprar a crédito y durante la Ley la mayoría lo hacía al contado, lo que quería decir que solo compraban quienes tenían la capacidad monetaria, el resto no quería arriesgarse con préstamos en instituciones financieras o comerciales debido a la situación económica del país.

“Las ventas se reactivaron”. (Molina, 2017)

El Director Ejecutivo de la Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana (CINAE) establece que se debe hacer una evaluación de la carga tributaria, ya que, pese a la baja venta de vehículos, cuando se realizó una reducción temporal de los tributos, provocó baja de precios lo cual reactivó las ventas en el sector automotriz.

“Hay un entorno mucho más favorable para ofrecer mejores condiciones económicas a quienes quieren adquirir un vehículo. No son únicamente bienes de consumo. Un camión o un vehículo de carga en términos generales, es un bien de capital para la industria de la construcción, es uno de los factores de competitividad nacional.” (Baldeón, 2017)

El Presidente Ejecutivo de la AEADE en una entrevista realizada por el diario el Telégrafo el 14 de junio de 2017 compartió aspectos sobre la situación actual del sector una vez culminada la Ley de Solidaridad y Corresponsabilidad Ciudadana establece que las nuevas condiciones del mercado brindarán una mejor expectativa al sector y pronta recuperación, paulatina y progresiva.

La industria automotriz comprende una amplia gama de empresas y organizaciones involucradas en el diseño, desarrollo, fabricación, comercialización y venta de vehículos de motor. Es uno de los sectores económicos más grandes del mundo por ingresos. La industria automotriz no incluye industrias dedicadas al mantenimiento de automóviles luego de la entrega al usuario final, tales como talleres de reparación de automóviles y estaciones de servicio de combustible para motores.

La palabra automotriz proviene del griego autos (uno mismo) y del latín motivos (de movimiento), refiriéndose a cualquier forma de vehículo autopropulsado. Este término, según lo propuesto por Elmer Sperry (1860-1930), entró en uso por primera vez con referencia a los automóviles en 1898. (Carrillo, 2018)

El sector de la automoción busca nuevos materiales ligeros y sus tecnologías de fabricación para reducir el peso de las estructuras y aumentar su resistencia simultáneamente. Esta necesidad coincide con las medidas de protección del medio ambiente y la necesidad de reducción de energía. Las aleaciones de aluminio (Al) se utilizan ampliamente en la industria automotriz debido a su peso ligero, facilidad de mecanizado y propiedades de resistencia aceptables.

La unión de aleaciones de Al generalmente se realiza mediante remachado mecánico, soldadura por arco, soldadura fuerte, soldadura por fricción- agitación, soldadura por láser y soldadura por arco / láser híbrida. Durante las últimas cuatro décadas, la soldadura láser se ha convertido en una de las principales tecnologías para la unión de materiales metálicos.

La soldadura láser ha atraído el interés de los investigadores y la industria a través de la amplia gama de aplicaciones que permitió esta tecnología. La soldadura láser es rápida y genera bajas distorsiones térmicas. Sin embargo, la soldadura por láser de aleaciones de Al a menudo da como resultado una cantidad significativa de porosidad, por lo tanto, resistencias de unión muy bajas, típicamente del 50 al 75% de la del material original. (Jimenez, 2016)

La porosidad y el agrietamiento en caliente son los defectos más predominantes en las uniones soldadas con láser en las aleaciones de Al y están estrechamente relacionados con la limpieza de la superficie antes de la soldadura.

A lo largo de los años, la preparación de la superficie se ha realizado mediante decapantes químicos, arenado y raspado mecánico, para reducir la porosidad que se origina en las capas de hidróxido en la superficie de las aleaciones metálicas. Además de las desventajas ambientales y operativas de la limpieza química, este proceso también puede tener efectos perjudiciales sobre el material de base dependiendo de su composición química y tratamiento de la superficie.

El raspado mecánico y el pulido con chorro de arena crean una limpieza desigual y dañan gravemente la superficie de soldadura, y posteriormente pueden causar grandes tasas de rechazo de los productos finales, especialmente cuando se requiere precisión.

La soldadura por láser está bien establecida en la industria automotriz y el estado de la superficie juega un papel clave en la calidad de la soldadura. El problema típico con la soldadura por láser es la porosidad del cordón de soldadura, que se debe principalmente a los contaminantes y lubricantes a base de hidrocarburos en la superficie del sustrato.

La industria del automóvil es una fuerza industrial y económica importante en todo el mundo. Fabrica 60 millones de automóviles y camiones al año, y son responsables de casi la mitad del consumo mundial de petróleo. La industria emplea a 4 millones de personas directamente y muchas más indirectamente. (Suarez, 2017)

A pesar de que muchas grandes empresas tienen problemas de exceso de capacidad y baja rentabilidad, la industria automotriz conserva una influencia e importancia muy fuertes. La industria también proporciona empleos bien remunerados con buenos beneficios, tiene fuertes vínculos con las industrias proveedoras (lo que le da un papel sobredimensionado en el desarrollo

económico) y tiene una fuerte influencia política.

El poder de los vínculos viene dado por el siguiente ejemplo real pero anónimo de impactos económicos pronosticados de una planta de ensamblaje automotriz propuesta:

DISEÑO DEL SECTOR AUTOMOTRIZ

Industria automotriz, todas aquellas empresas y actividades involucradas en la fabricación de vehículos automotores, incluyendo la mayoría de componentes, como motores y carrocerías, pero excluidos neumáticos, baterías y combustible. Los principales productos de la industria son los automóviles de pasajeros y las camionetas, incluidas las camionetas, camionetas y vehículos deportivos utilitarios. Los vehículos comerciales (es decir, camiones de reparto y grandes camiones de transporte, a menudo llamados semis), aunque importantes para la industria, son secundarios.

El diseño de vehículos automotores modernos se discute en los artículos automóvil, camión, autobús y motocicleta; Los motores de automoción se describen en motores de gasolina y motores diésel. El desarrollo del automóvil está cubierto por el transporte, historia de: El surgimiento del automóvil.

La historia de la industria del automóvil, aunque breve en comparación con la de muchas otras industrias, tiene un interés excepcional debido a sus efectos en la historia del siglo XX. Aunque el automóvil se originó en Europa a finales del siglo XIX, Estados Unidos dominó por completo la industria mundial durante la primera mitad del siglo XX mediante la invención de técnicas de producción en masa. En la segunda mitad del siglo, la situación cambió drásticamente cuando los países de Europa occidental y Japón se convirtieron en importantes productores y exportadores. (Roxborough, 2017)

PRODUCCIÓN EN MASA

La contribución destacada de la industria automotriz al avance tecnológico fue la introducción de la producción en masa a gran escala, un proceso que combina precisión, estandarización, intercambiabilidad, sincronización y continuidad. La producción en masa fue una innovación estadounidense. Estados Unidos, con su gran población, alto nivel de vida y largas distancias, fue el lugar de nacimiento natural de la técnica, que había sido explorada en parte en el siglo XIX.

Aunque Europa había compartido la experimentación, el papel estadounidense se enfatizó en la descripción popular de estandarización e intercambiabilidad como "el sistema de fabricación estadounidense". Se conocían las técnicas fundamentales, pero no se habían aplicado previamente a la fabricación de un mecanismo tan complejo como un vehículo de motor.

El tipo de intercambiabilidad lograda por el "sistema estadounidense" se demostró dramáticamente en 1908 en el British Royal Automobile Club en Londres: se desmontaron tres automóviles Cadillac, se mezclaron las piezas, se quitaron 89 piezas al azar y se reemplazaron del stock del concesionario, y los coches se volvieron a montar y se condujeron 800 km (500 millas) sin problemas. (Santarcángelo, 2019)

Henry M. Leland, fundador de Cadillac Motor Car Company y el hombre responsable de esta hazaña de espectáculo, luego contó con la ayuda de un destacado ingeniero eléctrico, Charles F. Kettering, para desarrollar el motor de arranque eléctrico, una innovación significativa para promover la aceptabilidad del automóvil de gasolina.

LA INDUSTRIA MODERNA

La industria automotriz moderna es enorme. En los Estados Unidos es la empresa manufacturera más grande en términos de valor total de productos, valor agregado por manufactura y número de asalariados empleados.

Una de cada seis empresas estadounidenses depende de la fabricación, distribución, servicio o uso de vehículos motorizados; las ventas y los ingresos de las empresas automotrices representan más de una quinta parte del negocio mayorista del país y más de una cuarta parte de su comercio minorista.

Para otros países, estas proporciones son algo menores, pero Japón, Corea del Sur y los países de Europa occidental se han acercado rápidamente al nivel de los Estados Unidos.

CONSOLIDACIÓN

Ya se ha trazado la tendencia hacia la consolidación en la industria. En cada uno de los principales países productores, la producción de vehículos de motor está en manos de unas pocas empresas muy grandes y los pequeños productores independientes prácticamente han desaparecido. (Roxborough, 2017)

La causa fundamental de esta tendencia es la producción en masa, que requiere una gran inversión en equipos y herramientas y, por lo tanto, solo es factible para una gran organización. Una vez que se instituye la técnica, las economías de escala resultantes dan a la gran empresa una ventaja dominante, siempre que, por supuesto, el mercado pueda absorber el número de vehículos que deben construirse para justificar la inversión.

Aunque los números precisos requeridos son difíciles de determinar, los mejores cálculos, considerando tanto la operación de montaje como el estampado de los paneles de la carrocería, sitúan la producción óptima entre 200.000 y 400.000 coches por año para una sola planta.

Las regulaciones cada vez más estrictas y costosas destinadas a corregir el daño ambiental debido al creciente número de vehículos en la carretera también han sido un factor en el movimiento hacia la consolidación.

La organización estructural de estas empresas gigantes, a pesar de las variaciones individuales, se asemeja al patrón adoptado por primera vez por

General Motors en la década de 1920. Existe una organización central con un comité ejecutivo responsable de la política y la planificación generales.

Las divisiones operativas son semiautónomas, cada una de las cuales depende directamente de la autoridad central, pero es responsable de su propia gestión interna. En algunas situaciones, las divisiones operativas incluso compiten entre sí. La Ford Motor Company se reorganizó conscientemente siguiendo el modelo de GM después de la Segunda Guerra Mundial; otras firmas automotrices estadounidenses tienen estructuras similares. (Santarcángelo, 2019)

PROCESOS DE MANUFACTURA

La mayor parte de los automóviles nuevos del mundo provienen de la línea de ensamblaje en movimiento introducida por Ford, pero el proceso es mucho más refinado y elaborado en la actualidad. El primer requisito de este proceso es un flujo de materiales controlado con precisión hacia las plantas de ensamblaje. Ninguna empresa puede permitirse ni el dinero ni el espacio para almacenar las piezas y componentes necesarios para un período prolongado de producción.

La interrupción o confusión en el flujo de materiales detiene rápidamente la producción. Ford imaginó una organización en la que ningún artículo estuviera en reposo desde el momento en que se extrajo la materia prima hasta que se completó el vehículo, un sueño que aún no se ha realizado.

La necesidad de un control cuidadoso sobre el flujo de materiales es un incentivo para que las empresas de automóviles fabriquen sus propios componentes, a veces directamente, pero más a menudo a través de subsidiarias. Sin embargo, la integración completa no existe ni es deseable (Santarcángelo, 2019).

Los neumáticos, las baterías y los instrumentos del tablero de instrumentos generalmente se obtienen de fuentes externas. Además, y por las mismas razones, las empresas más grandes apoyan a proveedores externos incluso para artículos de fabricación propia. En primer lugar, puede resultar más económico comprar de forma externa que proporcionar instalaciones internas adicionales

para tal fin.

En segundo lugar, la empresa proveedora puede tener equipo y capacidad especiales. En tercer lugar, el proveedor externo proporciona un control de los costos de la operación interna. Las empresas estadounidenses dependen más que otras de proveedores independientes.

La producción de un nuevo modelo también requiere herramientas elaboradas, y cuanto mayor es la producción, más altamente especializadas son las herramientas en las que el fabricante está dispuesto a invertir. Por ejemplo, es caro instalar una prensa de estampación exclusivamente para hacer un solo panel de carrocería para un solo modelo, pero, si el modelo llega a varios cientos de miles, el costo está ampliamente justificado.

El proceso de ensamblaje en sí tiene un patrón bastante uniforme en todo el mundo. Por regla general, hay dos líneas de montaje principales, carrocería y chasis. En el primero, se sueldan los paneles de la carrocería, se instalan las puertas y ventanas, y se pinta y recorta la carrocería (con tapicería, herrajes interiores y cableado).

En la segunda línea, el bastidor tiene los resortes, ruedas, mecanismo de dirección y tren de fuerza (motor, transmisión, eje de transmisión y diferencial) instalados, además de los frenos y el sistema de escape. Las dos líneas se fusionan en el punto en el que el automóvil está terminado, excepto por elementos menores y las pruebas e inspecciones necesarias (Suarez, 2017).

Una variación de este proceso es la construcción "unificada", mediante la cual el cuerpo y el marco se ensamblan como una unidad. En este sistema, el tren de aterrizaje sigue bajando por la línea del chasis para que el tren de fuerza, la suspensión delantera y el eje trasero se apoyen en pedestales hasta que se unan a la estructura de la carrocería unificada. La mayoría de los vehículos de pasajeros en la actualidad se fabrican mediante el método unificado, y la mayoría de los camiones y vehículos comerciales aún emplean un bastidor separado.

ORGANIZACIÓN DE VENTAS Y SERVICIOS

La producción en masa implica un consumo masivo, que a su vez requiere una organización distributiva elaborada para vender los automóviles y desarrollar la confianza entre los clientes de que se dispondrá de un servicio adecuado. En los primeros días de la industria, los automóviles se vendían directamente desde la fábrica o través de distribuidores independientes, que podían manejar varias marcas diferentes.

Muchos fabricantes de bicicletas simplemente utilizaron sus puntos de venta existentes cuando agregaron carruajes sin caballos a su línea. Cuando las ventas en grandes cantidades se convirtieron en el objetivo, sin embargo, se volvieron esenciales técnicas de distribución más elaboradas y mejor organizadas.

En este sistema, los concesionarios pueden vender solo la marca particular de automóvil nuevo especificada en su franquicia, deben aceptar una cuota de automóviles especificada por el fabricante y deben pagar contra reembolso. A cambio, los distribuidores reciben alguna garantía de territorio de ventas y pueden ser asistidos de diversas formas por el fabricante: financiación o ayuda en publicidad, por ejemplo. Los contratos también especifican que los distribuidores deben mantener las instalaciones de servicio de acuerdo con los estándares aprobados por el fabricante (Santarcángelo, 2019).

El mercado de automóviles usados es una parte importante del sistema de distribución de vehículos de motor en todos los países con una importante industria de vehículos de motor porque afecta la venta y el estilo de los automóviles nuevos.

La institución del modelo anual se adoptó en los Estados Unidos durante la década de 1920 para promover las ventas de automóviles nuevos frente a la competencia de automóviles usados. El nuevo modelo debe tener suficientes cambios de estilo o ingeniería para persuadir a los posibles compradores de que es una mejora. Al mismo tiempo, no debe ser tan radicalmente diferente de

sus predecesores como para que el comprador dude de su potencial de reventa (Jimenez, 2016)

Como toda maquinaria, los vehículos de motor se desgastan. Algunos se convierten en chatarra para alimentar hornos de acero; algunos van a los depósitos de demolición donde se recuperan las piezas utilizables. Sin embargo, en todo el mundo, la eliminación de vehículos de motor desechados se ha convertido en un problema sin una solución completamente satisfactoria.

En muchas áreas, los paisajes están desfigurados por naufragios abandonados o cementerios de automóviles antiestéticos. Impulsados por la legislación europea que exige a los fabricantes de automóviles que recuperen todos sus vehículos al final de su ciclo de vida a partir de 2007, los fabricantes de todo el mundo han comenzado a diseñar nuevos productos con el reciclaje completo de componentes en mente.

Al mismo tiempo, han utilizado más y diferente material reciclado en vehículos nuevos. Por ejemplo, las cubiertas de parachoques viejas se han reciclado en revestimientos de guardabarros o bandejas de batería para automóviles nuevos.

POLÍTICAS PÚBLICAS EN ECUADOR DENTRO DEL SECTOR AUTOMOTRIZ

El informe de automóviles de Ecuador proporciona una perspectiva completa sobre las tendencias que configuran el mercado de automóviles de Ecuador. El mercado automotriz de Ecuador está cambiando lentamente hacia un modelo orientado al servicio con nuevos actores que se centran ampliamente en la experiencia del cliente y los datos del consumidor. Las transiciones en los mercados automotrices están brindando oportunidades para algunas partes, mientras que otros componentes enfrentan un fuerte declive sobre las previsiones (Herrera, 2018).

Las empresas de toda la cadena de valor se ven obligadas a adaptarse a los cambios del mercado para mantener los ingresos y las ganancias. Los vehículos nuevos deben estar alineados con los estados actuales de la tecnología y las preferencias de los consumidores.

El modelo de diversificación geográfica sigue siendo una de las principales estrategias de los principales fabricantes de automóviles para garantizar la rentabilidad en un escenario de alta inversión y gasto. Tanto los grandes actores como las empresas emergentes se están enfocando agresivamente en los vehículos de conducción conectados y autónomos en el país.

El impacto de las tendencias económicas y comerciales actuales sobre el futuro de la industria automotriz en Ecuador. Se pronostican factores clave macroeconómicos que impulsan el consumo, incluido el PIB, la renta disponible, la población y las tendencias inflacionarias, de 2005 a 2025.

El mercado de automóviles de Ecuador se compara con los mercados pares de la región en términos de perspectivas de inversión, crecimiento de la demanda, escenario de la oferta y estructura competitiva.

Se presentan las principales empresas automotrices con presencia en el mercado automotriz del Ecuador. Se incluye descripción de negocios, perfiles DAFO, perfiles financieros y descripción general de las operaciones automotrices ecuatorianas de tres empresas automotrices líderes. Además, se proporcionan importantes desarrollos recientes y su impacto en la industria automotriz de Ecuador.

En Ecuador las importaciones han sido muy importantes a lo largo de la historia por el empleo que generan, es parte del motor que impulsa la economía. Según Manuel Gonzales, un análisis en curso desde 2007 muestra que “el precio del petróleo está cada vez más relacionado con el crecimiento de la economía, y mientras uno sube el otro experimenta el mismo efecto.

La visión de que la economía no dependía de los precios del petróleo que prevalecía en el pasado se había demostrado errónea, estas variables se concatenan juntas. La cantidad de reformas tributarias que ha sufrido Ecuador en estos 10 años de gobierno socialista, ha mostrado un fuerte impacto en la economía. La recaudación de impuestos representa el principal ingreso del

presupuesto general. pero, con cada reforma se suma una larga historia que terminan reduciendo los ingresos.

Las importaciones tienen un gran impacto por el ajuste de muchos aranceles que han crecido de manera sostenida, y también por un alto proteccionismo de ciertos sectores a través de salvaguardas que no han hecho más que encarecer la vida de los ecuatorianos y hacer menos competitivos sus negocios.

La industria automotriz en Ecuador es de vital importancia ya que es parte importante de la generación de empleo y recaudación de impuestos en el país. Tomando en cuenta estas declaraciones, el sector automotriz generó más de 90 mil empleos e impuestos aproximadamente 447,1 millones de dólares solo en 2014.

La industria automotriz ecuatoriana está conformada por importadores y productores nacionales. La producción nacional se basa en el ensamblaje de autos ya que el país no es considerado fabricante de repuestos, los ensambladores en nuestro país son Ómnibus BB, GM-OBB, MARESA, AYMESA Y CIAUTO, los cuales son productores de vehículos Chevrolet, Kia y Great Wall respectivamente, aunque MARESA cerró su línea de montaje en 2015, y adquirió una parte de la comercializadora AUTOSHARECORP. Las marcas líderes en el país son Chevrolet, Kia y Hyundai, que son las que cuentan con mayores ventas de camionetas ligeras.

En Ecuador la geografía, energía y movilidad son favorables para la introducción del PEV en el mercado. Sin embargo, como se ha visto en esfuerzos anteriores, existe la necesidad de construir una política adaptada para romper muchos bloqueos para la adopción de PEV. Desde una perspectiva de política pública que actúa sobre el sector energético y automotriz, se describen las acciones que se pueden tomar para desarrollar una movilidad eléctrica en el Ecuador.

POLÍTICA INDUSTRIAL

Una política industrial (PI) o estrategia industrial de un país es su esfuerzo estratégico oficial para fomentar el desarrollo y el crecimiento de toda o parte de la economía, a menudo centrada en todo o parte del sector manufacturero.

El gobierno toma medidas "destinadas a mejorar la competitividad y las capacidades de las empresas nacionales y promover la transformación estructural".

La infraestructura de un país (incluidos el transporte, las telecomunicaciones y la industria de la energía) es un factor importante de la economía en general y, con frecuencia, tiene un papel clave en la propiedad intelectual.

Las políticas industriales son medidas intervencionistas típicas de los países de economía mixta. Muchos tipos de políticas industriales contienen elementos comunes con otros tipos de prácticas intervencionistas como la política comercial.

Por lo general, la política industrial se considera separada de las políticas macroeconómicas más amplias, como el endurecimiento del crédito y la imposición de impuestos a las ganancias de capital. Los ejemplos tradicionales de política industrial incluyen el subsidio a las industrias de exportación y la industrialización por sustitución de importaciones (ISI), donde se imponen temporalmente barreras comerciales en algunos sectores clave, como la manufactura.

Al proteger selectivamente ciertas industrias, estas industrias tienen tiempo para aprender (aprender haciendo) y actualizarse. Una vez que son lo suficientemente competitivas, estas restricciones se eliminan para exponer las industrias seleccionadas al mercado internacional. Las políticas industriales más contemporáneas incluyen medidas como el apoyo a los vínculos entre empresas y el apoyo a las tecnologías iniciales.

La principal crítica a la política industrial surge del concepto de fracaso del gobierno. La política industrial se considera perjudicial ya que los gobiernos carecen de la información, las capacidades y los incentivos necesarios para determinar con éxito si los beneficios de promover ciertos sectores por encima de otros superan los costos y, a su vez, implementan las políticas.

Los gobiernos, al tomar decisiones con respecto a incentivos electorales o personales, pueden ser capturados por intereses creados, lo que lleva a políticas industriales que apoyen a las élites políticas locales en busca de rentas mientras distorsionan la asignación eficiente de recursos por las fuerzas del mercado.

En el Ecuador la “Política Industrial del Ecuador en el contexto de la nueva plataforma generada” tiene como ejes fundamentales o pilares: calidad, productividad, inversión, mercados e innovación y se puede sintetizar en las siguientes políticas: a) Políticas transversales o de entorno que potencialmente benefician a toda la industria; b) Políticas sectoriales o lineamientos de desarrollo productivo cuya aplicación se circunscribe a Agroindustria, Industrias Básicas e Industrias Intermedias y Finales; y, c) Apuestas específicas por cadena, las cuales estarán sujetas a continua evaluación y eventualmente podrían modificarse.

POLÍTICAS INDUSTRIALES ADOPTADAS EN OTROS PAÍSES

Las políticas industriales (en diferentes formas y bajo diversos nombres) no han sido ajenas a América Latina desde la década de 1950. Sin embargo, aparte del período comprendido entre las décadas de 1950 y 1970, han luchado por ser fundamentales en las estrategias nacionales de desarrollo. Su destino ha seguido un giro que nunca ha recuperado la ambición, la fuerza y la inversión que tenían en la fase inicial de la modernización de América Latina, incluso ahora que están de regreso como parte de las estrategias nacionales de desarrollo.

Durante las décadas de los 80 hasta los 90, estas políticas que habían fomentado la industrialización, el aprendizaje y la acumulación de capacidades

cayeron en descrédito. Aunque en la práctica ciertas herramientas de política industrial permanecieron activas durante el período de liberalización, a menudo se disfrazaron bajo conceptos más favorables al mercado, como políticas de competitividad y políticas de desarrollo de clúster.

En ese momento, el sentimiento predominante hacia las políticas industriales en la región se puede resumir efectivamente en la conocida frase: 'La mejor política industrial no es una política industrial'. Una convicción ideológica en la superioridad del mercado como mecanismo de asignación de recursos e incentivos. Desde entonces, las políticas industriales han vuelto a la región en diferentes formas y formas, pero su impacto ha estado, aparte de algunos casos aislados de éxito, por debajo de las expectativas.

Hay muchas razones detrás del escaso impacto agregado de las políticas industriales en América Latina. Entre estas explicaciones, las más relevantes están vinculadas al hecho de que varios factores de éxito de las políticas industriales en otras áreas del mundo no están presentes en las experiencias de los diferentes países de esta región.

Las políticas para el desarrollo industrial en América Latina siempre han estado lejos de la ambición de las estrategias de industrialización orientadas a la exportación de las economías del sudeste asiático, e incluso más lejos del enfoque de todo el gobierno de preferencia por la industria nacional y el enfoque en la tecnología e investigación que siempre ha prevalecido en los Estados Unidos. Y no se han implementado con la misma continuidad e intensidad presupuestaria que persiguen las economías exitosas (Roxborough, 2018).

La libertad de asociación garantiza que los trabajadores y empleadores de las industrias puedan organizarse para negociar de manera eficiente las relaciones laborales. Los gobiernos tienen un papel clave en la creación de un clima político y civil estable, así como marcos legales e institucionales que permitan a las organizaciones autónomas de empleadores y de trabajadores operar libremente, sin temor.

El aprendizaje en la formulación de políticas se produce a través de dos canales principales: aprender haciendo (es decir, experimentando e implementando nuevas políticas) y aprendiendo de otros (es decir, aprendiendo por emulación y por adaptación al contexto local de políticas y prácticas aplicadas en otros lugares. La experiencia de América Latina muestra que, si bien aprender de los demás es fundamental, no es suficiente.

Históricamente, los países latinoamericanos han sido propensos y abiertos a aprender de las experiencias de otros países. Casi todos los países de la región pueden contar con muchas misiones hacia y desde países más avanzados con miras a aprender de sus enfoques de políticas. Muchos programas de innovación introducidos en la región desde la década de 2000 se han diseñado como resultado de observar las experiencias de los países europeos, y varios instrumentos financieros para la creación y expansión de empresas se derivan de las experiencias de los Estados Unidos.

En su aprendizaje de otros, en general, los gobiernos de América Latina siempre han tenido cuidado de adaptar a sus realidades las experiencias de otros. Sin embargo, en algunos casos no han sido inmunes a la tendencia a "cortar y pegar" programas e instituciones del exterior. Si bien el aprendizaje y el diálogo entre pares son importantes y pueden aumentar la calidad y el impacto del proceso de formulación de políticas, la mayor parte del aprendizaje se produce cuando los países experimentan directamente con el diseño y la implementación de políticas.

La estabilidad macroeconómica y un cierto cumplimiento de lo que se consideraba una política económica respetable y convencional han sido los principales configuradores de las estrategias nacionales de desarrollo. En contraste con las experiencias de economías exitosas del sudeste asiático, en América Latina, incluso cuando están bien diseñadas, las políticas industriales nunca tuvieron el papel de orquestadores de estrategias nacionales de desarrollo.

En el sudeste asiático, la activación de la dinámica del aprendizaje en la economía nacional y la acumulación de capacidades tecnológicas y de producción se encontraban entre las principales prioridades nacionales; y por lo tanto estas políticas pudieron movilizar inversiones en paquetes y crear los incentivos necesarios para el aprendizaje y la acumulación de capacidades.

Por otro lado, las políticas industriales fracasaron en América Latina porque carecían de ciertas características que caracterizaron los casos de éxito. En general, carecían del tiempo y la consistencia presupuestaria que disfrutaban otras economías, como la República de Corea del Sur y China. Pero también se diferenciaron en características específicas que pueden agruparse en tres categorías:

- a) La visión y la estrategia;
- b) El papel del sector privado y de la demanda interna;
- c) Los mecanismos de implementación.

Las principales características de los enfoques de política en las tres principales fases históricas desde la década de 1940. La Edad de Oro y el Estado desarrollista (de 1940 a 1970), la crisis de la deuda externa y el período de liberalización (de 1980 y 1990) y el lento retorno de las políticas industriales desde la década de 2000. Cada país ha seguido diferentes tendencias y en algunos las reformas comenzaron antes que otros, pero como panorama general, esta periodización es bastante precisa para lo que ha sucedido en los países de la región.

Existen países que han adoptado políticas industriales, tomando como ejemplo otros países desarrollados, entre ellos:

México

Inició su proceso de industrialización en el periodo en el que se encontraba bajo el poder militar, es decir el Porfiriato adoptando decisiones públicas de fomento

a la industria nacional y apertura de la inversión extranjera, en cuanto a políticas más recientes, destacan la creación de bancos de desarrollo y fondos de apoyo a la industria, en la década de los años ochenta, coordinando recursos estatales y regionales de incentivo para las pymes en sectores de industria liviana. En la actualidad México sigue en búsqueda de mayor crecimiento y poder ser competitivos en el mercado repotenciando su política industrial mediante la ley para impulsar el incremento sostenido de productividad y competitividad, que busca implementar una estrategia profunda de fomento, incrementar el contenido local de producción, integrar pymes, impulsar el emprendimiento, entre otros. Actualmente México aspira producir 4,7 millones de autos, comparando con los 3,2 millones en el año 2014, año relevante debido a su consolidación como productor del 20% de los autos en Norteamérica, séptimo fabricante del mundo y cuarto exportador mundial, llevando al exterior el 80% de su producción, generando rentas por 85.000 millones de dólares.

China

El país asiático sufrió la crisis financiera 2007-2008, lo que dio inicio a los primeros experimentos de políticas industriales como el tipo de cambio, medidas monetarias, medidas crediticias, entre otras. En tan solo 30 años la economía China se ha transformado, de un sistema autárquico, cerrado al comercio exterior, basado en un modelo socialista a una economía preponderante y principal de la ocupación laboral.

El proceso de industrialización de China ha combinado la inversión dirigida por las ganancias y la disciplina exportadora basados en la hoja de ruta creada en el año 2015 como un plan a largo plazo creado por Li Keqiang para guiar la modernización industrial del país, que tiene como plazo máximo el año 2025. Esta estrategia está centrada en el sector manufacturero, tomando en cuenta a los productores, la fabricación orientada a los servicios y procesos verdes, es decir ambientales.

El plan incluye financiación y políticas que estimulen los avances tecnológicos en diez áreas claves que son: Tecnología, robótica, herramientas controladas

por computadoras, equipos especiales, aviación, vehículos de energía alternativa, biomedicina y dispositivos médicos.

Entre las políticas más importantes se encuentra la política financiera, que tiene como objetivo reducir el costo de capital de las empresas manufactureras a través de nuevos canales de financiamiento estableciendo instrucciones para las entidades financieras de desarrollo en China para que se aumente el apoyo al sector, con por ejemplo el aumento de préstamos. Actualmente China es la segunda economía más grande del mundo en producto interno bruto nominal y la mayor economía del mundo en paridad de poder adquisitivo, según el FMI.

DEBATES SOBRE PROCESO

A pesar de las críticas, existe un consenso en la teoría del desarrollo reciente que dice que las intervenciones estatales pueden ser necesarias cuando ocurren fallas del mercado. Las fallas del mercado suelen presentarse en forma de externalidades y monopolios naturales.

Tales fallas del mercado pueden obstaculizar el surgimiento de un mercado que funcione bien y se requieren políticas industriales correctivas para garantizar la eficiencia de asignación de un mercado libre. Incluso los economistas relativamente escépticos reconocen ahora que la acción pública puede impulsar ciertos factores de desarrollo "más allá de lo que generarían las fuerzas del mercado por sí mismas".

En la práctica, estas intervenciones suelen tener como objetivo regular redes, infraestructura pública, corregir asimetrías de información. Si bien el debate actual se ha alejado de descartar las políticas industriales en general, las mejores formas de promover la política industrial todavía se debaten ampliamente.

Una cuestión es qué tipos de política industrial son más eficaces para promover el desarrollo económico. Por ejemplo, los economistas debaten si los países en desarrollo deberían centrarse en su ventaja comparativa promoviendo productos

y servicios que requieren principalmente recursos y mano de obra, o invertir en industrias de mayor productividad, que solo pueden volverse competitivas a largo plazo.

El debate también rodea la cuestión de si las fallas gubernamentales son más generalizadas y graves que las fallas del mercado. Algunos argumentan que cuanto menor es la responsabilidad y las capacidades del gobierno, mayor es el riesgo de captura política de las políticas industriales, que pueden ser económicamente más dañinas que las fallas del mercado existentes.

De particular importancia para los países en desarrollo son las condiciones en las que las políticas industriales también pueden contribuir a la reducción de la pobreza, como el enfoque en industrias específicas o la promoción de vínculos entre empresas más grandes y empresas locales más pequeñas.

VENTAS EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ

La digitalización está provocando una gran presión transformadora en las ventas y los servicios posventa. Nunca ha habido tantas formas de centrarse en los clientes y ofrecerles servicios personalizados antes, durante y después de su decisión de compra.

Ya sea que el objeto en cuestión sea un automóvil, una planta de fabricación o un aerogenerador, los procesos de venta y posventa deben centrarse siempre en el cliente para lograr y mantener un alto nivel de satisfacción de manera constante. La digitalización de las cadenas de valor abre una dimensión completamente nueva de interacción con el cliente. Esto se aplica a los ingenieros y operadores de la planta, así como a los fabricantes y distribuidores de automóviles.

Requisitos del cliente modificados

Más del 80% de todos los clientes utilizan los medios sociales y digitales y la web para buscar, seleccionar y decidir sobre un vehículo. Los dispositivos terminales

móviles juegan cada vez más un papel central en esto. Los concesionarios de automóviles de hoy tienen que adaptarse a estos canales de comunicación y poner la información a disposición de sus clientes a través de estas plataformas de uso común (Vieyra Medrano, 2018).

Cuando el cliente está presente en la sala de exposición, se requieren formas de diálogo innovadoras y sobre todo específicas de la situación. La información y las ofertas en tiempo real y sin demoras son cruciales para el servicio comercial y posventa. Sin embargo, las soluciones móviles no solo desempeñan un papel en el proceso de compra de automóviles, la industria también se beneficia de esta tendencia y puede aprovecharla.

Por ejemplo, los operadores de plantas y máquinas pueden utilizar el acceso remoto y el control móvil para realizar complejas actividades de mantenimiento. El soporte en tiempo real que emplea documentación digital es el tema central para los servicios de venta y posventa y la clave del éxito. La gama de nuevas oportunidades se puede ampliar casi a voluntad, y T-Systems ofrece servicios de consultoría que garantizarán el éxito de la transformación digital.

Nuevas experiencias automovilísticas

Para los distribuidores, la digitalización requiere una nueva mentalidad: "pensamiento digital". La TI no debe verse como un factor de costo sino como una herramienta para generar un crecimiento de ingresos. Si está correctamente conectado en red, puede proporcionar a los distribuidores una vista de 360 ° del cliente y ofrece a los clientes nuevas formas digitales de interactuar y valor agregado en la compra de un automóvil y servicio de taller (Roxborough, 2018).

Los expertos de T-Systems aportan sus habilidades de integración y soluciones automotrices especializadas que combinan tecnologías en la nube con conocimientos de la industria. Acompañan todo el recorrido del cliente y utilizan la última tecnología para proporcionar a los clientes ofertas de ventas y servicios en sus dispositivos móviles en la sala de exposición real o virtual o en el automóvil.

De esta manera, los distribuidores están brindando a sus clientes una experiencia de compra y servicio completamente nueva y elevando la experiencia del cliente en ventas y servicio postventa a una dimensión completamente nueva.

Procesos de distribuidor orientados al cliente

Los sistemas de gestión de distribuidores (DMS) modulares de última generación son vitales. Las soluciones de T-Systems cubren toda la cadena de procesos de un concesionario de automóviles, desde el sistema CRM y las ventas hasta el mantenimiento y las reparaciones, con una integración perfecta en los sistemas de los fabricantes. Se enfocan en ganar y retener clientes a lo largo de toda la cadena de creación de valor de ventas y servicios posventa (Versoza, 2018).

CUOTAS PERJUDICAN EL MERCADO DE VEHÍCULOS TERMINADOS EN ECUADOR

Tanto la Asociación Ecuatoriana de Empresas Automotrices (AEADE) como la Asociación Automotriz Ecuatoriana (AEA) han escrito al ministro de Comercio Exterior de Ecuador para solicitar que se revise la cuota del país para vehículos terminados importados.

La medida sigue las nuevas estadísticas de las dos carrocerías que muestran que las ventas de vehículos cayeron un 49% en los dos primeros meses de este año en comparación con el mismo período de 2015, como resultado del nuevo sistema y la contracción de la economía del país. La caída sigue a una caída del 32% en vehículos importados y ensamblados durante 2015, lo que equivale a 38.800 unidades menos.

Introducida por el Comité de Comercio Exterior (Comex), la cuota permitió importaciones por un valor de \$ 300 millones el año pasado, dividido entre 46 importadores. Este año, sin embargo, la cuota entre todos los importadores permite importaciones por un valor de solo \$ 280 millones, con un límite trimestral individual de \$ 70 millones.

Las cuotas también han impactado en los vehículos de producción local, según la Cámara Ecuatoriana de la Industria Automotriz (CINAE). Aunque estos no se establecen trimestralmente, la falta de un sistema de flujo libre está afectando la producción. En 2012, la producción local alcanzó las 79,600 unidades, cayendo a poco menos de 49,000 unidades el año pasado.

Las cuotas de importación de vehículos son características comunes de la política comercial en América Latina. Brasil, por ejemplo, ha impuesto cuotas a las importaciones de vehículos de México en un intento por proteger el ensamblaje local, mientras que su política con Argentina se ha basado en montos comerciales recíprocos en partes y valor del vehículo.

Sin embargo, en medio de su peor recesión en 80 años, se informa que Brasil está cambiando de rumbo y está buscando liberalizar aún más el comercio automotriz con México y Argentina (Abad, 2018).

En Ecuador las importaciones han sido muy importantes a lo largo de la historia por los puestos de trabajo que generan, es parte del motor que impulsa la economía. Según Manuel Gonzales, un análisis en curso desde 2007 muestra que “el precio del petróleo está cada vez más relacionado con el crecimiento de la economía, y a medida que uno sube, el otro experimenta el mismo efecto.

La visión de que la economía no dependía de los precios del petróleo que prevalecía en el pasado se había demostrado errónea, estas variables se concatenan juntas”. La cantidad de reformas tributarias que ha sufrido Ecuador en estos 10 años de gobierno socialista, ha mostrado un fuerte impacto en la economía.

La recaudación de impuestos representa el principal ingreso del presupuesto general. pero, con cada reforma se suma una larga historia que terminan reduciendo los ingresos. Las importaciones tienen un gran impacto por el ajuste de muchos aranceles que han crecido de manera sostenida, y también por un

alto proteccionismo de ciertos sectores a través de salvaguardas que no han hecho más que encarecer la vida de los ecuatorianos y hacer menos competitivos sus negocios (Abad M. , 2018).

Están operando en el país y obligan a otros a cerrar sus puertas por su baja rentabilidad. La industria automotriz en Ecuador es de vital importancia ya que es parte importante de la generación de empleo y recaudación de impuestos en el país.

Tomando en cuenta estas declaraciones, el sector automotriz generó más de 90 mil empleos e impuestos aproximadamente 447,1 millones de dólares solo en 2014. La industria automotriz ecuatoriana está conformada por importadores y productores nacionales.

La producción nacional se basa en el ensamblaje de autos ya que el país no es considerado fabricante de repuestos, los ensambladores en el país son Omnibus BB, GM-OBB, MARESA, AYMESA Y CIAUTO, los cuales son productores de vehículos Chevrolet, Kia y Great Wall. respectivamente, aunque MARESA cerró su línea de montaje en 2015, y adquirió una parte de la comercializadora AUTOSHARECORP. Las marcas líderes en el país son Chevrolet, Kia y Hyundai, que son las mejores en la venta de camionetas ligeras.

El modelo de sustitución de importaciones El modelo de sustitución de importaciones ha sido impulsado desde los años 50 por la CEPAL que por exigencias del mercado en los países menos desarrollados decidió reunirse y negociar con los gobiernos.

Este modelo define básicamente reemplazar las importaciones y promover la industrialización de los países menos desarrollados y la fórmula básica fue a través de barreras arancelarias que protegen el mercado local lograron que las importaciones reemplacen productos más costosos de otros países para cultivar bienes de consumo local (Carrillo, 2019).

Algunas personas se refieren como modelo de desarrollo hacia adentro, toman en cuenta las limitaciones de este modelo que es que los países menos desarrollados dependían de maquinaria y tecnología de otros países y están influenciados a nivel de producción por los países dueños de la capital.

INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

La industria automotriz ecuatoriana inició el ensamblaje de vehículos en 1973, con una diminuta producción de 144 unidades, luego de una década su producción aumentó exponencialmente alcanzando cifras por encima de las 12000 unidades por año.

Sin duda, el crecimiento tecnológico experimentado por esta industria ha contribuido a un aumento significativo en su producción, hasta 2009, el 54% de los vehículos fueron importados correspondientes a (81,398 unidades) y el 46% fueron vehículos para ensamblaje en la industria nacional los cuales corresponden a (56,395 unidades) de consumo local.

A partir de 2012 se registró una reducción del 13% con respecto a las ventas registradas el año anterior, y luego una caída significativa en las exportaciones a Colombia y Perú que en 2007 superó las 26.000 unidades desde 2012 cuando se introdujeron los promedios. Las exportaciones se desplomaron llegando a 2015 con 3274 unidades debido a las cuotas impuestas por el gobierno central.

“Cabe señalar que la industria Automotriz ha impulsado a otros del sector productivo como el acero, metalúrgico, metalmecánico, minería, petróleo, petroquímica, plástico, vidrio, electricidad, robótica y computación, industrias clave para el desarrollo de los vehículos (Jiménez, 2018).

De esta manera, el sector de la industria automotriz se integra diferentes tanto para firmas autopartistas como proveedores de partes y piezas; así en cuanto a ensambladores que son las firmas que imponen los estándares de la cadena.

EMPRESAS ENSAMBLADORAS DEL ECUADOR

Tabla 3 Empresas Ensambladoras

EMPRESA	INGRESOS OPERACIONALES PROMEDIO (En millones)
OMNIBUS BB TRANSPORTE SA	293,1
ARMACAR S.A.	16
ASSEMBLYMOTOS S.A.	14,3
MECAUTOMOTRIZ S.A.	2,5
PROVEEDORA NACIONAL DE EQUIPAMIENTO PRONAE S.A.	1
CANEXANTRAC S.A.	0,746

Tabla 3: Empresas ensambladoras del Ecuador

Fuente: (Aeade, 2021)

Elaborado por: Neira, A (2021)

MARCAS ENSAMBLADAS EN EL ECUADOR CON MAYOR VENTAS

Tabla 4 Marcas Ensambladas

LISTA DE VEHÍCULOS ENSAMBLADOS EN ECUADOR	VENTAS PROMEDIO DE 2016 - 2019 (En unidades)
CHEVROLET	13086
KIA	3368
GREAT WALL	26671
HYUNDAI	362
JAC	351
VOLKSWAGEN	302
ZOTYE	127

Tabla 4: Empresas ensambladoras del Ecuador

Fuente: (Aeade, 2021)

Elaborado por: Neira, A (2021)

PRODUCTO INTERNO BRUTO

El crecimiento del producto interno bruto en el Ecuador se debe en gran parte al gran boom petrolero de 2008 a 2015 donde lograron mantener precios promedio del petróleo que superaron los \$ 100, para fines de 2016 Ecuador cierra con una disminución de -1,5% una cifra histórica ya que el país que tiene el sistema monetario dolarizado no había presentado descenso en ningún período anterior teniendo en cuenta que los precios promedio en esos años rondaban los 25 dólares el barril.

SALVAGUARDIAS

"Las medidas de salvaguardia" se definen como acciones de emergencia con respecto al aumento de las importaciones de determinados productos, cuando esas importaciones han causado o amenazan causar un daño grave a la rama de producción nacional del Miembro importador.

Tales medidas, que en general los términos adoptan la forma de suspensión de concesiones u obligaciones, pueden consistir en restricciones cuantitativas a la importación o en aumentos de derechos a tipos superiores a los consolidados.

Son uno de los tres tipos de medidas contingentes de protección comercial, junto con medidas antidumping y compensatorias, disponibles para los Miembros de la OMC" (Organización Mundial del Comercio).

Según la publicación del diario El Universo de Ecuador, se les gravó con un recargo de 2800 SALVAGUARDAS los artículos importados, por 15 meses que van desde el 11 de marzo de 2015 esto como medida para contrarrestar el precio citado del crudo ecuatoriano. También se incluyen estos recargos que van del 5% al 45% y se aplican a carnes, lácteos, acabados de construcción, herramientas, artículos de cuidado personal, escolares y de oficina y accesorios de vehículos (Herrera, 2018).

Esta medida proteccionista urge la vida de los ecuatorianos y aboga por muchos negocios, obligando a la reducción de personal en muchas empresas dedicadas

a la importación y comercialización de estos productos.

LA PRIMERA SALVAGUARDIA

Ecuador fue autorizado por la Comunidad Andina (CAN) para aplicar salvaguardas en 2009 con la condición de las preferencias arancelarias que fueran miembros de esa comunidad, pese a las críticas luego de que el presidente Rafael Correa dijera que de no aprobarse abandonarían la Comunidad Andina.

Esta medida fue adoptada por el gobierno nacional como consecuencia de la caída de los precios del petróleo para proteger la balanza comercial, además desde enero de ese año se tomó la medida de restricción de importaciones.

Las salvaguardas no parecen tan efectivas para corregir el déficit comercial. Por el contrario, en el primer semestre de 2009 las exportaciones a Colombia a precios fob cayeron un 20,5% respecto al mismo período del año pasado, mientras que las importaciones desde ese país cayeron apenas un 9,7%.

SALVAGUARDIAS 2015

Las salvaguardias son medidas de emergencia temporales que adopta un gobierno para proteger la industria nacional que se ve amenazada ante el creciente aumento absoluto o relativo de las importaciones

El 11 de marzo de 2015, se encontraba vigente el arancel de salvaguardia general a las importaciones de 2.800 productos, por un período de 15 meses, con el objetivo de proteger la balanza de pagos. Las salvaguardias iban desde el 5%, 15 %, 25 % hasta el 45 % según el tipo de productos.

El resultado de las salvaguardias fue positivo previo al terremoto del año 2016, ya que antes de la catástrofe se evidenció un aumento en las ventas de vehículos fabricados y ensamblados en el Ecuador y un incremento en las exportaciones de vehículos.

CUOTA O LIMITACIÓN CUANTITATIVA

Una cuota de importación es una limitación cuantitativa de un bien importado. Por lo general, estas cuotas son impuestas por el gobierno actual y distribuidas a las empresas que importan este tipo de bienes. La cuota de importación siempre afecta el precio del bien importado.

Las razones para la creación de estos contingentes cuantitativos o medidas no arancelarias son las mismas que para la imposición de salvaguardias, para proteger a la industria nacional de daños graves debidamente comprobados, otra razón es retener los puestos de trabajo o en el caso de la industria automotriz nacional es cambiar la estructura de comercialización y superar la cifra de ensamblaje en la de vehículos importados completamente terminados.

América Latina ha llegado a ofrecer un escenario útil para analizar el neo desarrollismo por diversas razones. Primero, la región ha experimentado una serie de levantamientos en los últimos años que han llevado a la caída de las administraciones neoliberales (es decir, en Argentina, Bolivia, Brasil y Ecuador).

En segundo lugar, los nuevos gobiernos (progresistas) han asegurado una forma novedosa del activismo estatal. La tesis neo desarrollista se centra básicamente en la discusión de este último punto, apuntalado por el eje político de centro izquierda liderado por Brasil y Argentina, ya que las administraciones de estos dos países han apostado por el industrialismo por encima de la especulación financiera y el progresismo por encima de la derecha oligárquica (Carrillo, 2019).

El caso de Ecuador se presenta como un ejemplo particularmente ilustrativo del tema; a partir de 2007, la política gubernamental ha mostrado signos progresivamente más fuertes de neo desarrollo.

A partir de un enfoque contextual histórico, se hace evidente que el país está tratando de completar progresivamente una metamorfosis socioeconómica hacia

el neo desarrollo, pero en condiciones diferentes a las observadas en los casos de Argentina y Brasil, porque su base económica sigue estando definida por los modelos de exportación.

LEY ORGANICA DE SOLIDARIDAD Y CORRESPONSABILIDAD CIUDADANA

La Ley Orgánica de Solidaridad y de Corresponsabilidad Ciudadana para la Reconstrucción y Reactivación de las zonas afectadas por el terremoto fue un instrumento que formó parte del programa de reactivación social, económica y productiva de las zonas afectadas por el terremoto del pasado 16 de abril del año 2016, que mantenía contribuciones temporales y beneficios para los ciudadanos de los cantones afectados.

CONTRIBUCIONES SOLIDARIAS TEMPORALES

- Incremento temporal de IVA
- Contribución de un día de sueldo
- 0,9% sobre patrimonios individuales de más de 1 millón de dólares
- Sobre bienes inmuebles
- 3% sobre las utilidades de sociedades y personas con más de 12.000 dólares
- Reforma a la Ley de Régimen Tributario Interno
- Medios de pago contribuciones solidarias
- Facilidades de pago de contribuciones

IMPUESTOS DEL SECTOR AUTOMOTRIZ

El Ecuador mantiene impuestos a los vehículos que encarecen al mismo, el costo de un automóvil puede duplicarse al calcular los impuestos que se cargan al consumidor final. Los vehículos que más impuestos pagan son aquellos que tienen mejor equipamiento, son más eficientes y cuentan con mayor sistema de seguridad. Actualmente al momento de la importación de un vehículo se deben cancelar los siguientes impuestos:

- Impuesto a la salida de divisas (ISD)

Este impuesto es del 5% y es el valor que se paga por todo bien que se importa del exterior.

- **El Fondo de desarrollo para la infancia**

Este impuesto es del 0,5% del costo del vehículo, mientras mayor valor tiene el automóvil, mayor es el valor a pagar.

- **Arancel**

Este impuesto es del 40% (Salvo que sea europeo) sobre el valor del vehículo y es el más importante en cuanto a encarecer el costo final.

- **Impuesto al valor agregado (IVA)**

Este impuesto es del 12% sobre el valor del vehículo.

- **Impuesto a los consumos especiales (ICE)**

Este impuesto se cobra de manera escalonada de acuerdo con el precio final del producto, por lo que no es una tarifa única y va desde el 5% hasta el 35% dependiendo del valor del vehículo.

- **Impuesto al rodaje**

Valor fijo que se establece por y cobra cada Gobierno Autónomo Descentralizado (GAD) y es de \$5.00

- **Impuesto a la propiedad de vehículos motorizados (Matrícula)**

Valor que depende de una tabla ya establecida que varía por el valor del vehículo.

VALOR A PAGAR POR UN VEHÍCULO EN ECUADOR

Ilustración 2 Valor a Pagar por Vehículos

CARGA TRIBUTARIA DE UN VEHÍCULO

Valor del vehículo en puerto:
\$ 31.237



FUENTE: ASOCIACIÓN DE EMPRESAS AUTOMOTRICES DEL ECUADOR

TRIBUTO	IMPUESTO	VALOR
Impuesto a la Salida de Divisas	5%	\$ 1.562
Fondo de Desarrollo para la Infancia	0,5%	\$ 156
Arancel	40%	\$ 12.495
Impuesto al Valor Agregado	12%	\$ 6.642
Impuesto a los Consumos Especiales	30%	\$ 9.898
Impuesto al Rodaje (GAD)	Depende del Municipio	\$ 5
Impuesto a la propiedad de vehículos motorizados (matrícula)	Depende del costo del auto	\$ 5.119
Total de la carga tributaria	114,8%	\$ 35.877

Gráfico 2: Valor a pagar por vehículo

Fuente: Asociación de empresas automotrices del Ecuador

VALOR A PAGAR: \$67.114

CAPÍTULO II, MARCO METODOLÓGICO

MÉTODOS DE INVESTIGACIÓN

El objetivo de la investigación fue determinar el impacto de las políticas públicas en las ventas del sector automotriz y determinar en qué medida afectaron a este sector, por ende en la economía del Ecuador y como siguen afectando incluso en la actualidad, por lo cual se realizó una investigación cuyo diseño fue no experimental ya que se analizaron datos estadísticos de ventas de vehículos usados y nuevos de los periodos anteriores a la fecha en la que se establecieron las políticas públicas (Leyes, Reglamentos o Resoluciones), durante la vigencia de las mismas y posterior a su eliminación, para lo cual no se realizó ninguna alteración a los datos, con el fin de solo observarlos y poder verificar alteraciones o variaciones en las ventas durante estos periodos, verificando datos estadísticos económicos y determinando el estado de la economía del Ecuador durante los mismos periodos, realizando una correlación con las ventas de vehículos.

El alcance de la investigación fue del tipo descriptiva correlacional, analizando las variables establecidas, las políticas públicas y el sector automotriz durante los periodos 2016, 2017, 2018 y 2019, describiendo la situación del Ecuador y su economía como principal factor relevante, teniendo en cuenta la importancia del sector automotriz en el Producto Interno Bruto del país.

ENFOQUE DE LA INVESTIGACIÓN

Se utilizó un enfoque cuantitativo al realizar un análisis estadístico de las ventas de vehículos nuevos y usados durante los períodos 2016, 2017, 2018 y 2019, correlacionando el efecto de las leyes, reglamentos y resoluciones establecidas que pudieron incidir en el volumen de ventas de vehículos realizados por los comercializadores e importadores, tomando informes estadísticos publicados por la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE), el registro de base de datos del Servicio de Rentas Internas, en cuanto a la cantidad de contribuyentes registrados con la actividad de venta de vehículos, sus ingresos

y declaraciones.

El método de investigación usado fue el empírico utilizando la observación como técnica, ya que mediante el Servicio de Rentas Internas y su base de datos, se logró recolectar información respecto a contribuyentes con actividad económica inscrita en el RUC, la venta de vehículos nuevos y usados y a su vez se verificó los valores declarados en cuanto a sus ventas, antes de que la ley entre en vigencia, durante su vigencia y posterior a su vigencia, con lo cual se correlacionó los datos, adicionalmente en el caso de los contribuyentes que tienen autorización para la importación de vehículos, se verificó, mediante Aduana la cantidad de vehículos importados, posteriormente se verificaron los datos emitidos por el Banco Central del Ecuador en cuanto al PIB durante los mismos periodos, obteniendo datos respecto el estado de la economía del Ecuador.

CAPÍTULO III, RESULTADOS Y DISCUSIÓN

Tabla 5 Ventas Mensuales y Anuales

Ventas mensuales y anuales de vehículos período 2016-2019 (en unidades)				
Meses	2016	2017	2018	2019
Ene	3.821	5.972	10.578	10.324
Feb	4.089	5.976	10.117	10.226
Mar	4.313	7.505	11.413	10.118
Abr	4.858	7.603	11.555	11.554
May	6.073	7.543	12.027	10.639
Jun	4.288	9.066	12.590	11.853
Jul	5.250	9.512	11.699	12.052
Ago	5.711	9.382	11.736	11.757
Sep	5.741	9.241	10.762	11.715
Oct	6.165	9.361	11.690	9.729
Nov	6.560	11.567	12.088	11.687
Dic	6.686	12.409	11.360	10.554
Total de vehículos vendidos	63.555	105.137	137.615	132.208

Tabla 5: Ventas mensuales y anuales 2016 -2019

Fuente: (Aeade, 2021)

Elaborado por: (Andre, 2021)

Tabla 6 Exportaciones Mensuales y Anuales

Exportaciones mensuales y anuales de vehículos período 2016-2019 (en unidades)				
Meses	2016	2017	2018	2019
Ene	74	15	32	125
Feb	16	15	45	118
Mar	119	30	187	87
Abr	76	25	165	205
May	105	90	108	90
Jun	75	15	63	74
Jul	74	16	135	20
Ago	45	135	30	47
Sep	45	75	103	210
Oct	15	90	210	370
Nov	27	105	262	229
Dic	45	90	255	222
Total de vehículos exportados	716	701	1595	1797

Tabla 6: Exportaciones mensuales y anuales 2016 -2019

Fuente: (Aeade, 2021)

Elaborado por: (Andre, 2021)

Tabla 7 Importación de Vehículos

Importación de vehículos período 2016-2019 (en unidades)				
Meses	2016	2017	2018	2019
Ene	3.285	4.587	6.713	8.283
Feb	2.783	4.040	7.884	7.838
Mar	787	3.625	9.303	7.659
Abr	4.942	3.538	6.667	8.242
May	1.736	4.792	9.169	9.645
Jun	1.222	6.577	8.914	10.453
Jul	4.464	5.665	8.908	8.991
Ago	923	6.466	9.306	7.823
Sep	2.685	6.348	8.936	9.697
Oct	7.345	6.449	9.293	7.548
Nov	702	10.307	9.273	8.378
Dic	887	7.809	7.050	8.381
Total	31.761	70.203	101.416	102.938

Tabla 7: Importación de vehículos 2016 – 2019

Fuente: (Aeade, 2021)

Elaborado por: (Andre, 2021)

Tabla 8 Mercado de Vehículos

Mercado de vehículos livianos y comerciales período 2016-2019 (en unidades)				
Categorías	2016	2017	2018	2019
Importación	31.761	70.203	101.416	102.938
Producción	26.786	38.344	18.576	1.425
Exportación	716	640	1.595	1.777
Ventas	63.555	105.077	137.615	132.208

Tabla 8: Mercado de vehículos 2016 – 2019

Fuente: (Aeade, 2021)

Elaborado por: (Andre, 2021)

Tabla 9 Empleos Generados

Total de empleos generados por el sector automotriz período (2016-2019)		
Años	total	tasa de crecimiento
2016	56.801	-
2017	56.801	0,00
2018	68.115	19,92
2019	182.491	167,92

Tabla 9: Empleos generados 2016 – 2019

Fuente: (Aeade, 2021)

Elaborado por: (Andre, 2021)

Tabla 10 Tributos Pagados

Tributos empresas importadoras y ensambladoras de vehículos período 2016-2019 (en millones de USD)				
<u>Tributos</u>	<u>2016</u>	<u>2017</u>	<u>2018</u>	<u>2019</u>
Advalorem	194	369	467	413
IVA	181	206	259	364
ICE Advalorem	150	195	210	245
Impuesto a los vehículos motorizados	122	191	215	223
Impuesto a la contaminación ambiental	112	111	119	122
ISD	61	69	86	71
Impuesto a la renta	41	68	85	79
FODINFA	30	7	9	7
Salvaguardia	4	5	0	0
Total de tributos	895	1221	1450	1524

Tabla 10: Tributos pagados 2016 – 2019

Fuente: (Aeade, 2021)

Elaborado por: (Andre, 2021)

ANÁLISIS DE RESULTADOS

De acuerdo a los resultados obtenidos, la implementación de las políticas públicas e industriales en el sector automotriz han tenido un gran impacto en cuanto al volumen de ventas, exportaciones, importaciones, volumen de producción y cantidad de empleos generados durante el periodo 2016-2019. A continuación, se realiza un análisis en profundidad de los resultados obtenidos:

ANÁLISIS DE VENTAS

El volumen de ventas (cantidad de vehículos vendidos en unidades) ha tenido un impacto positivo durante el periodo 2016-2019.

Promedio de vehículos vendidos por año (en unidades)

Tabla 11 Venta de Vehículos

Años	Promedio de ventas por año
2016	5296,2
2017	8761,4
2018	11467
2019	11017

Tabla 11: Venta de vehículos 2016 – 2019

Fuente: (Aeade, 2021)

Elaborado por: (Andre, 2021)

Como se puede observar en la tabla 11, existe un aumento significativo de las ventas de vehículos por año, aumentando desde el año 2016 hasta el año 2018 la cifra en aproximadamente 3000 unidades vendidas en años consecutivos, a excepción del año 2019, en el cual existió una muy leve pero no significativa caída en el número de ventas con respecto al año 2018.

ANÁLISIS DE LAS EXPORTACIONES

En cuanto a las exportaciones, el sector automotriz ha tenido un impacto positivo con el aumento de las exportaciones de vehículos durante el periodo de tiempo estudiado.

Promedio de las exportaciones en el sector automotriz (en unidades)

Tabla 12 Exportaciones de Vehículos

Años	Promedio de exportaciones al año
2016	59,6
2017	58,4
2018	132,9
2019	149,7

Tabla 12: Exportaciones de vehículos 2016 – 2019

Fuente: (Aeade, 2021)

Elaborado por: (Andre, 2021)

Desde el año 2016 hasta el año 2019, en promedio, ha existido un aumento de las exportaciones, lo cual es considerado como un factor positivo tanto para el sector automotriz como para la economía ecuatoriana en general.

ANÁLISIS DE LA PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS

Tabla 13 Producción de Vehículos

Producción de vehículos en unidades	
2016	26786
2017	38344
2018	18576
2019	1425

Tabla 13: Producción de vehículos 2016 – 2019

Fuente: (Aeade, 2021)

Elaborado por: (Andre, 2021)

Según los datos obtenidos en relación a los índices de producción de vehículos, se indica que la producción de vehículos ha disminuido constantemente con el paso de

los años, desde el año 2016, cuando el índice de producción era de 26789 unidades, hasta el año 2019, en donde la producción de vehículos llegó a ser de menos de 1500 unidades (1425 exactamente).

ANÁLISIS DE LAS IMPORTACIONES

Promedio de las importaciones en el sector automotriz (en unidades)

Tabla 14 Importaciones de Vehículos

Años	Promedio de importaciones al año
2016	2646,7
2017	5850,2
2018	8451,3
2019	8578,1

Tabla 14: Importaciones de vehículos 2016 – 2019

Fuente: (Aeade, 2021)

Elaborado por: (Andre, 2021)

Según los datos recopilados y establecidos en la tabla 14, ha existido un aumento significativo de las importaciones durante el periodo de tiempo estudiado.

La implementación de políticas públicas e industriales ha tenido una repercusión negativa en los niveles de producción del sector automotriz, lo cual conlleva a que los niveles de las importaciones hayan aumentado considerablemente durante el periodo 2016-2019. En este caso, se justifica que las importaciones hayan aumentado para satisfacer las necesidades del mercado local en el sector automotriz, las cuales se ven afectadas por los bajos niveles de producción.

Por otra parte, el aumento en el volumen de exportaciones da a conocer que la baja producción de vehículos ha estado destinada, principalmente, al comercio exterior y

comercializaciones internacionales, lo cual ha resultado en un aumento significativo de las exportaciones.

Aun así, el sector ha sido una fuente de empleos cada vez mayor, la tasa de crecimiento del total de empleos generados en el sector automotriz ha ido en aumento desde el año 2016 a pesar de los bajos niveles de producción y a el alto volumen de importaciones. Esto puede deberse principalmente al alto nivel de exportaciones, ya que, según el tipo de exportación, se pueden generar empleos de las exportaciones temporales o exportaciones de perfeccionamiento, las cuales fomentan en las empresas del sector automotriz actividades internacionales de ensamblaje, reparación, restauración, entre otras actividades de perfeccionamiento.

ANÁLISIS FISCAL

Con respecto a los impuestos y tributos, se han recaudado cada vez más tributos (progresivamente) relacionados con el sector automotriz desde el año 2016 (ver tabla 6) tanto tributos y gravámenes arancelarios (tarifas Ad valorem, IVA, ICE, etc.) como no arancelarios, los cuales han visto este incremento gracias al aumento significativo de las importaciones en el sector.

ANÁLISIS GENERAL

A pesar del incremento en ventas y aumento de las exportaciones, desde una perspectiva general, la implementación de la política pública e industrial ha sido negativa para el sector automotriz durante el periodo 2016-2019, esto se deriva del alto número de importaciones en comparación al bajo volumen de exportaciones (aunque las exportaciones hayan estado en aumento durante ese periodo).

Que el volumen de importaciones este por encima del nivel de exportaciones representa un balance desfavorable para el sector, el aumento de ventas estuvo destinado principalmente para las exportaciones, descuidando el abastecimiento de la demanda local. Esta situación se deriva de la aplicación de la política pública e industrial, la cual también ha tenido efectos negativos en los índices de producción dentro del sector automotriz, afectando negativamente al mercado local de vehículos.

CORRELACIÓN DE MERCADO DE VEHÍCULOS Y POLÍTICAS PÚBLICAS

Ilustración 3 Correlación Mercado de Vehículos y Políticas

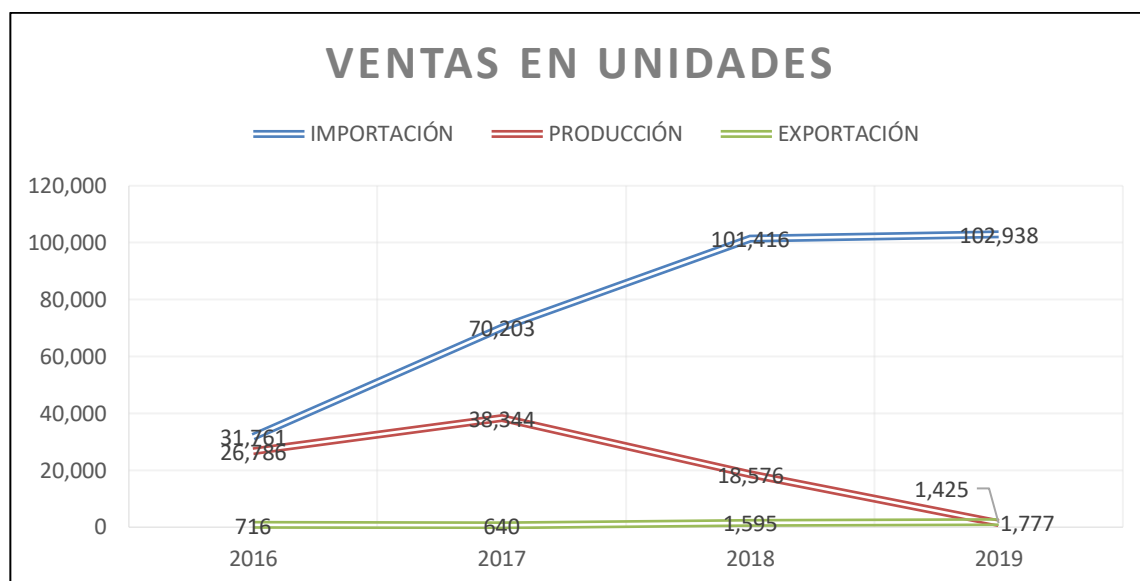


Gráfico 3: Ventas en unidades

Fuente: (Aeade, 2021)

Elaborado por: (Andre, 2021)

ESCALA DE TIEMPO DE POLÍTICAS PÚBLICAS APLICADAS

Ilustración 4 Escala de Tiempo Políticas Públicas

	2016	2017	2018	2019
LEY DE SOLIDARIDAD	1/6/2016 - 30/06/2017			
ACUERDO UNIÓN EUROPEA		1/1/2017 - 31/12/2026		
INCENTIVO ENSAMBLADORES			20/11/2017 - 31/12/2022	
INCENTIVO BANCA			1/1/2018 - 31/12/2022	
SALVAGUARDIAS	01/01/2015			
	01/06/2016			

Gráfico 4: Escala de tiempo de políticas públicas

Elaborado por: Neira, A (2021)

ANÁLISIS DE POLÍTICAS IMPLEMENTADAS Y RESULTADOS

SALVAGUARDIAS

Vigencia: 01 de enero de 2015 – 01 de junio de 2016

La implementación de salvaguardias como medida de protección al producto ecuatoriano, en este caso la fabricación de vehículos, permitió un incremento en las ventas y exportación de vehículos a finales del año 2015 e inicios del año 2016, debido principalmente a los cupos de importación hacia las compañías importadoras de vehículos, lo cual incrementaba el precio de los mismos.

LEY ORGÁNICA DE SOLIDARIDAD Y CORRESPONSABILIDAD CIUDADANA

Vigencia: 01 de junio de 2016 – 30 de junio de 2017

El Terremoto ocurrido el 16 de abril de ese año afectó la economía del país, lo cual incidió en las ventas de vehículos a nivel nacional, debido principalmente al incremento del IVA del 12% al 14% y pese a que las salvaguardias terminaban, no incidieron en las ventas del sector automotriz. La economía ecuatoriana atravesó en el año 2016 por su peor momento de los últimos 17 años desde que se implementó la dolarización, al registrar un decrecimiento del PIB del 1.7% en relación con el 2015, según las previsiones del Banco Central. Esta recesión económica y las medidas tomadas por el Gobierno en ese contexto han tenido un severo impacto en el sector automotor nacional. Las cifras hablan por sí solas: en relación con el año 2015, en el 2016 se redujo en 22% el volumen de ventas de vehículos nuevos; la producción de vehículos disminuyó en 45%, las importaciones se redujeron en 12%, mientras que las exportaciones cayeron en 78%. En ciertos segmentos, la situación fue extrema: la venta de vehículos de carga de más de 3.5 toneladas tuvo una reducción de 49% y en el caso de tracto camiones la variación fue de -72% (AEADE).

ACUERDO UNIÓN EUROPEA

Vigencia: 01 de enero de 2017 – 31 de diciembre de 2026

El acuerdo con la Unión Europea permite el ingreso al país de vehículos de origen europeo lo cual permite una reducción en los precios de vehículos importados con un arancel que se reducía del 40% al 20% desde esa zona. Empieza a verse una mejoría en las ventas del sector automotriz alineada con el comportamiento de la economía nacional. Tomando en cuenta el año 2016 en que existía falta de liquidez en la economía y una recesión económica, el sector empieza un proceso de recuperación paulatina, esto debido a la entrada en vigencia de los cupos de importación, adicionalmente se eliminaron las salvaguardias y se mantenía vigente la Ley Orgánica de Solidaridad y Corresponsabilidad Ciudadana Finalmente, también se considera el acuerdo con la Unión Europea.

INCENTIVO A ENSAMBLADORES Y FABRICANTES DE VEHÍCULOS

Vigencia: 20 de diciembre de 2017 – 31 de diciembre de 2022

Se establece un incentivo de reducción de impuesto a la renta y menor arancel en la importación de partes y piezas de vehículos para aquellas empresas fabricantes del sector automotriz con el fin de poder competir con aquellas empresas importadoras de vehículos, pero sin establecer ninguna restricción o salvaguardia a las mismas, con el único fin de mantener e incrementar la recaudación tributaria. Se mantiene un incremento importante en las ventas del sector automotriz, debido principalmente al acuerdo con la Unión Europea, ya que este significaba una reducción en valor de importación y este valor se reducía con cada año, otro factor en la mejora de las ventas fue la demanda represada de años anteriores, demanda estancada por el alto valor de los vehículos en aquellos años, si a esto le sumamos la oportuna intervención y apoyo de las entidades financieras a través de créditos, la suma de todas las variables

mencionadas contribuyó a una recuperación notable del sector.

INCENTIVO BANCA

Vigencia: 01 de enero de 2018 – 31 de diciembre de 2020

Se establece una tasa de interés menor para la adquisición de vehículos, pero las ventas se mantienen, a inicios del año 2019 se ve una leve caída en ventas propia del mercado, ya que no se establecieron leyes, reglamentos u otros que intervengan directamente en la venta de vehículos y teniendo en cuenta el repunte del año 2018, se considera normal una leve baja en ventas.

VENTAS POR MARCA

Tabla 15 Ventas por Marca

MARCAS	2016	2017	2018	2019
CHEVROLET	28375	41101	45605	63679
KIA	8486	18223	23141	26429
HYUNDAI	4930	9443	13568	10555
TOYOTA	2951	4804	7947	12501
GREAT WALL	2717	6792	8380	8287
MAZDA	2546	1959	2737	4639
NISSAN	2474	3568	4969	5286
HINO	2150	3310	4154	2814
FORD	1644	2541	3175	3389
RENAULT	1747	1953	2298	3857
VOLKSWAGEN	975	1889	2626	2785
CHERY	878	1614	3330	6097
JAC	322	866	3075	3566
DFSK	321	328	512	1248
ZOTYE	230	572	807	610
MERCEDES BENZ	215	441	614	472
HONDA	205	303	401	366
CITROEN	189	685	957	1861
DONGFENG	165	168	258	654
BYD	168	307	272	249

Tabla 15: Venta de vehículos por marca 2016 – 2019

Fuente: (Aeade, 2021)

Elaborado por: Neira, A (2021)

Ilustración 5 Ventas en Unidades

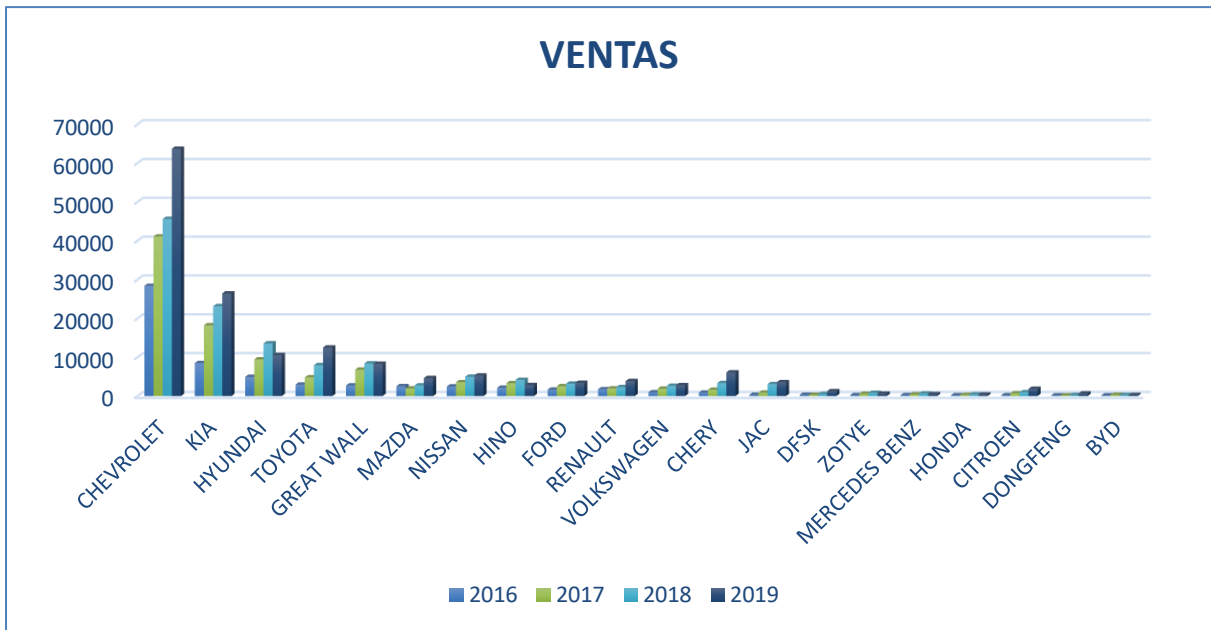


Gráfico 5: Ventas en unidades

Fuente: (Aeade, 2021)

Elaborado por: Neira, A (2021)

CAPÍTULO IV, CONCLUSIONES

En la presente investigación se determinó el impacto de la política pública e industrial en las ventas del sector automotriz en los periodos 2016 al 2019. Según el análisis de resultados, existió un cambio significativo no solo en las ventas, sino también en el volumen de importaciones, exportaciones y niveles de empleo en el sector.

En esta instancia, es posible responder a las preguntas planteadas en la investigación:

1. Se verificó la evolución de las ventas en el sector automotriz durante los periodos 2016 al 2019, se concluye que existió un aumento significativo en el índice de ventas, el cual estuvo influenciado principalmente por el incremento de las importaciones y la implementación de políticas que permitieron una reducción en los valores de los vehículos, tales como el tratado con la Unión Europea.
2. Se logró determinar la influencia de estos acuerdos en el comercio exterior dentro del sector automotriz, se concluye que los acuerdos tuvieron una influencia significativa y considerablemente favorable, demostrada con volumen elevado de importaciones dentro del sector, las cuales fueron incrementando y mejorando año tras año durante el periodo de estudio.
3. Se logró identificar cuáles fueron las políticas públicas implementadas durante los periodos 2016 al 2019 que incidieron directamente en el sector automotriz, las cuales estuvieron relacionadas principalmente con:
 - La ley solidaria y corresponsabilidad ciudadana.
 - Subsidio a las industrias de exportaciones (Política Industrial)
 - Salvaguardias
 - Acuerdo con la Unión Europea
4. Se analizó la incidencia del sector automotriz en la economía del Ecuador mientras las políticas estuvieron vigentes, se concluye que las políticas implementadas han tenido un impacto negativo dentro del sector, con un volumen de importaciones mayor al de exportaciones y caídas significativas en los niveles de producción anuales, los cuales representan valores negativos

para indicadores como el PIB anual del país. Sin embargo, Es importante mencionar que el aumento de la recaudación de impuestos por importaciones en el sector es un factor positivo para la economía en general.

5. Las ventas de vehículos por año fueron aumentando desde el año 2016 hasta el año 2018 la cifra en aproximadamente 3000 unidades vendidas en años consecutivos.
6. La producción de vehículos ha disminuido constantemente con el paso de los años, desde el año 2016, cuando el índice de producción era de 26789 unidades, hasta el año 2019, en donde la producción de vehículos llego a ser de menos de 1500 unidades.
7. Además, se logró observar un incremento mínimo del 4.37% en el número de empresas del sector automotriz durante el año 2016 al 2017; sin embargo, durante el 2016 al 2019 el crecimiento fue mayor con un 17.61% concentrado en las microempresas y pequeñas empresas, correspondientes al segmento de comercialización y reparación.
8. En el 2018 con la reducción y eliminación de estas medidas le significó a la economía del Ecuador un crecimiento en la recaudación tributaria de 556 millones de dólares desde el 2016 al 2018. Adicional en el 2018 el PIB del transporte tuvo una contribución creciente en el PIB nacional de 5.17%.
9. Al observar el índice deliquidez durante el período 2016-2019 la industria automotriz tuvo mayor solvencia y proyectó mayor confianza en la capacidad de pago, presentó un alto grado de independencia frente a los acreedores en este período, de igual manera el índice de gestión en el año 2019 fue más eficiente; es decir, por cada dólar invertido generó 0,84 de dólar, se puede decir también que al eliminarse las salvaguardias en el sector automotriz , se recuperó y presentó un indicador de rentabilidad para el 2019 de 0.0273.

RECOMENDACIONES

Dentro del sector automotriz se deben comenzar a plantear medidas a tomar para mejorar los índices de producción dentro de un sector tan importante para la economía del país, principalmente en función de las políticas públicas e industriales actuales.

Teniendo en cuenta que casi la totalidad de repuestos son importados, se debería establecer una reducción de aranceles en la importación de los mismos o aplicarlo solo para pequeñas empresas, ya que el Ecuador no fabrica repuestos, estos son importados desde Japón y China en su mayoría, por lo cual debería haber facilidades de importación para este tipo de bienes.

Además, se recomienda que se establezcan políticas públicas e industriales más flexibles que ayuden y fomenten la actividad comercial local de vehículos, y que no limiten a los índices de producción dentro del sector, ya que las políticas industriales actuales giran en torno al ensamblaje de vehículos, pues establecen un arancel del 0% para vehículos en CKD o vehículo completamente desarmado, pero solo en nuevos proyectos de ensambladoras, es decir una empresa ensambladora con mayor antigüedad no puede acogerse a dicho arancel, ya que el Estado asume que por tener más años en el mercado, tiene mayor capacidad económica, dato que no necesariamente es real. Con un incentivo real a la importación de vehículos en CKD permitiría facilitar el comercio, impulsar y preparar adecuadamente al sector privado para la llegada de nuevos acuerdos comerciales y la generación de fuentes de empleo, en beneficio de todos los ecuatorianos, ya que a mayor ensamblaje mayor exportación.

Se deben mantener los impuestos y contribuciones en el sector automotriz, ya que se ha demostrado que la recaudación tributaria sigue creciendo con el paso de los años sobre todo en la importación y venta de vehículos, aunque esto afecte directamente al consumidor final, el consumidor ecuatoriano seguirá pagando por vehículos.

Fomentar e incentivar el proceso de chatarrización, lo que permitiría la reutilización de partes y piezas, reciclaje y reducir el tamaño del parque automotor, de esta manera se podrían realizar alianzas entre fabricantes de vehículos y empresas de chatarrización.

Por último, se recomienda que las políticas implementadas fomenten al aumento de las exportaciones, sin afectar a las empresas importadoras por la cantidad de recaudación tributaria que generan, ya que, si bien existió un aumento de la actividad exportadora, no se alcanzaron los niveles necesarios para destacarnos a nivel país en este rubro, está claro que actualmente no se puede ser China, Estados Unidos o México, pero debemos atraer inversión extranjera para poder ser una potencia como los países mencionados.

Las recomendaciones indicadas, permitirían que exista una armonía entre importaciones, producción y exportación de vehículos (ramas más importantes dentro del sector). Por el lado de las importaciones mantener los impuestos ya establecidos, específicamente a los vehículos, que permitiría una mayor recaudación tributaria, ya que las empresas importadoras tienen el poder adquisitivo para pagar, aunque este valor se traslade al consumidor final. Establecer incentivos y reducción de impuestos a partes y piezas a las ensambladoras permitiría una mayor importación de los bienes mencionados, que resultarían en mayor producción y menor valor al consumidor final, adicionalmente permitiría el ingreso de empresas extranjeras, lo que provocaría mayor empleo y la mayor producción de vehículos iría de la mano de la exportación aumentando las mismas, permitiendo competir con países cercanos como Colombia y Perú.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Abad, G. (2018). *Medios, periodismo y responsabilidad social: en busca de políticas públicas en el Ecuador. Chasqui. . Revista Latinoamericana de Comunicación, (122), 13-22.*
- Abad, M. (2018). *Las políticas públicas culturales del Ecuador en la época del Sumak Kawsay. . Punto Cero, 18(26), 57-64.*
- Carrillo, D. (2019). *Diagnóstico del sector automotriz. Instituto Nacional de Estadística y Censos, 1(1).*
- Herrera, T. F. (2018). *Evaluación de la gestión financiera: empresas del sector automotriz y actividades conexas en el Atlántico. . Dimensión empresarial, 10(2), 11-20.*
- Jiménez, J. E. (2018). *Un análisis del sector automotriz y su modelo de gestión en el suministro de las autopartes. . Publicación técnica, (288).*
- Roxborough, I. (2018). *El sindicalismo en el sector automotriz. . Estudios Sociológicos, 59-92.*
- Suárez, Y. C. (2017). *Sector automotriz: reestructuración tecnológica y reconfiguración del mercado mundial. . Paradigma económico, 2(1), 24-52.*
- Suárez, Y. C. (2018). *El sector automotriz en el Estado de México: Condiciones y retos de la cadena productiva. . Paradigma económico, 4(2), 29-59.*
- Versoza, L. M. (2018). *Análisis de la restricción a las importaciones del sector automotriz en el Ecuador periodo 2010–2015 y su impacto en la economía. . INNOVA Research Journal, 2(2), 128-142.*
- Vieyra Medrano, J. A. (2018). *Reconversión industrial, gran empresa y efectos territoriales: .*
- Amoletto, E. J. (2008). *Las Políticas Públicas.*
<http://www.eumed.net>
- Amoletto, E. J. (2008). *Las Políticas Públicas.*
<http://www.eumed.net>
- Arias, J. (2019). *Análisis del sector automotriz ecuatoriano frente al mercado de Perú, Chile y Colombia período 2012-2017.*
- Baldeón, G. (14 de Junio de 2017). www.eltelegrafo.com.ec.
www.eltelegrafo.com.ec/noticias/economia/8/el-precio-de-vehiculos-

livianos-bajo-3

Baldeón, G. (14 de Junio de 2017). www.eltelegrafo.com.ec.
www.eltelegrafo.com.ec/noticias/economia/8/el-precio-de-vehiculos-livianos-bajo-3

Barco, C. A. (6 de Mayo de 2011). *Tipología de las Políticas Públicas*.
<https://carlosalzarbarco.wordpress.com>

Barco, C. A. (6 de Mayo de 2011). *Tipología de las Políticas Públicas*.
<https://carlosalzarbarco.wordpress.com>

Business, S. (2001). <http://investiga.ide.edu.ec> Business, S.
(2001). <http://investiga.ide.edu.ec>

Carrillo, D. (2019). *Diagnóstico del sector automotriz. Instituto Nacional de Estadística y Censos*.

Constitución, E. (2008). *Ecuador*.

Constitución, E. (2008). *Ecuador*.

Cuenca, R. (13 de Junio de 2016). www.elcomercio.com.
www.elcomercio.com/actualidad/ecuador/-venta-vehiculo-economia-negocios.html

Cuenca, R. (13 de Junio de 2016). www.elcomercio.com.
www.elcomercio.com/actualidad/ecuador/-venta-vehiculo-economia-negocios.html

FORBES. (2014). www.forbes.com.
<https://www.forbes.com.mx/los-10-paises-con-mayor-produccion-de-autos-en-el-mundo/>

Jiménez, J. E. (2016). *Un análisis del sector automotriz y su modelo de gestión en el suministro de las autopartes. . Publicación técnica, (288)*.

Lema, C. (2019). *Impacto de las políticas para la transformación de la matriz productiva en la competitividad en el sector de ensamblaje automotriz*.

López, D. R. (2003). *Universidad Latina de América*.
<http://www.unla.mx>

López, D.R. (2003). *Universidad Latina de América*.
<http://www.unla.mx>

Martínez, R. B. (2003). *La Evaluación De La Acción Y De Las Políticas Públicas. Madrid: Ediciones Díaz de Santos S.A.*

Martínez, R. B. (2003). *La Evaluación De La Acción Y De Las Políticas*

- Públicas*. Madrid: Ediciones Díaz de Santos S.A.
- Molina, D. (26 de Abril de 2017). www.elcomercio.com.
www.elcomercio.com/actualidad.tributos-precios-economia-ventas.html
- Molina, D. (26 de Abril de 2017). www.elcomercio.com.
www.elcomercio.com/actualidad.tributos-precios-economia-ventas.html
- Monge, B. (6 de Marzo de 2015). *CICAP*. www.cicap.ucr.ac.cr Monge, B. (6 de Marzo de 2015). *CICAP*. www.cicap.ucr.ac.cr Orús, A. (2019). www.statista.com. Obtenido de <https://es.statista.com/estadisticas/611251/principales-productores-automovilisticos-del-mundo-por-vehiculos-fabricados/>
- Pacheco, B. M. (Martes de Septiembre de 2014). *La República. Net*. www.Larepublica.net
- Pacheco, B. M. (Martes de Septiembre de 2014). *La República. Net*. Obtenido de www.Larepublica.net
- Parsons, W. (2006). *Una Introducción a la Teoría y la Practica del Análisis de Políticas Públicas*. MÉXICO DF: FLACSO MEXICO.
- Parsons, W. (2006). *Una Introducción a la Teoría y la Practica del Análisis de Políticas Públicas*. MÉXICO DF: FLACSO MEXICO.
- Roxborough, I. (2017). *El sindicalismo en el sector automotriz. . Estudios Sociológicos*.
- Sánchez, C. R. (2002). *Manual para la Elaboración de las Políticas Públicas*. México DF: Plaza y Valdes.
- Sánchez, C. R. (2002). *Manual para la Elaboración de las Políticas Públicas*. México DF: Plaza y Valdes.
- Santarcángelo, J. &. (2019). *La reindustrialización en la posconvertibilidad: una mirada desde el sector automotriz. . Realidad Económica*.
- Semplades. (2011).
- Semplades. (2011).
- Suárez, Y. C. (2017). *Sector automotriz: reestructuración tecnológica y reconfiguración del mercado mundial. . Paradigma económico*.
- Superintendencia, C. (2015). <http://portal.supercias.gob.ec>
- Superintendencia, C. (2015). <http://portal.supercias.gob.ec>
- Tinizhañay, S. (2017). *Impacto de las políticas proteccionistas en la industria*

automotriz período 2010 - 2015.

Vásquez, J. F. (6 de Octubre de 2016). *No hay Optimismo en el Sector Automotriz*. <http://www.ecuadorenvivo.com>

Vásquez, J. F. (6 de Octubre de 2016). *No hay Optimismo en el Sector Automotriz*. <http://www.ecuadorenvivo.com>

Villanueva, L. F. (1993). *La implementación de las Políticas*. Grupo Editorial Miguel Ángel Porrua.

Villanueva, L. F. (1993). *La implementación de las Políticas*. Grupo Editorial Miguel Angel Porrua.