



UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO
FACULTAD DE CONTABILIDAD Y AUDITORÍA
CARRERA DE ECONOMÍA

Proyecto de investigación, previo a la obtención del Título de Economista

Tema:

“Las Políticas Gubernamentales en el sector automotriz y las tendencias de consumo de vehículos en la ciudad de Ambato, en el año 2015”.

Autora: Coca Medina, María Teresa

Tutora: Eco. Vasconez Gavilanes, Lidia Rosario

Ambato – Ecuador

2016

APROBACIÓN DEL TUTOR

Yo, Lidia Rosario Vasconez Gavilanes, con cédula de identidad No. 1801615293, en mi calidad de Tutora del proyecto de investigación sobre el tema: **“LAS POLÍTICAS GUBERNAMENTALES EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ Y LAS TENDENCIAS DE CONSUMO DE VEHÍCULOS EN LA CIUDAD DE AMBATO, EN EL AÑO 2015”**, desarrollado por María Teresa Coca Medina, de la carrera de Economía, modalidad presencial, considero que dicho informe investigativo reúne los requisitos, tanto teóricos como científicos y corresponde a las normas establecidas en el Reglamento de Graduación de pregrado, de la Universidad Técnica de Ambato y en el normativo para la presentación de Trabajos de Graduación de la Facultad de Contabilidad y Auditoría.

Por lo tanto, autorizo la presentación del mismo ante el organismo pertinente, para que sea sometido por los profesores calificadores designados por el H. Consejo Directivo de la Facultad.

Ambato, Diciembre del 2016

TUTORA



.....
Eco. Lidia Rosario Vasconez Gavilanes

C.I.: 1801615293

DECLARACIÓN DE AUTORÍA

Yo, María Teresa Coca Medina con cédula de identidad No. 1804375788, tengo a bien indicar que los criterios emitidos en el trabajo de investigación, bajo el tema: **“LAS POLÍTICAS GUBERNAMENTALES EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ Y LAS TENDENCIAS DE CONSUMO DE VEHÍCULOS EN LA CIUDAD DE AMBATO, EN EL AÑO 2015”**, así como también los contenidos presentados, ideas, análisis, síntesis de datos; conclusiones, son de exclusiva responsabilidad de mi persona, como autora de este proyecto de investigación.

Ambato, Diciembre del 2016

AUTORA



.....
María Teresa Coca Medina

C.I.: 1804375788

CESIÓN DE DERECHOS

Autorizo a la Universidad Técnica de Ambato, para que haga de este proyecto de investigación, un documento disponible para su lectura, consulta y procesos de investigación.

Cedo los derechos en línea patrimonial de mi proyecto de investigación, con fines de difusión pública; además apruebo la reproducción de este proyecto de investigación, dentro de las regulaciones de la Universidad, siempre y cuando esta reproducción no suponga una ganancia económica potencial; y se realice respetando mis derechos de autora.

Ambato, Diciembre del 2016

AUTORA



.....
María Teresa Coca Medina

C.I.: 1804375788

APROBACIÓN DEL TRIBUNAL DE GRADO

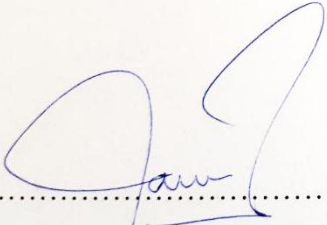
El Tribunal de Grado, aprueba el Proyecto de Investigación, sobre el tema: “**LAS POLÍTICAS GUBERNAMENTALES EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ Y LAS TENDENCIAS DE CONSUMO DE VEHÍCULOS EN LA CIUDAD DE AMBATO, EN EL AÑO 2015**”, elaborado por María Teresa Coca Medina, estudiante de la Carrera de Economía, el mismo que guarda conformidad con las disposiciones reglamentarias emitidas por la Facultad de Contabilidad y Auditoría de la Universidad Técnica de Ambato.

Ambato, Diciembre del 2016



.....
Eco. Mg. Diego Proaño

PRESIDENTE



.....
Eco. Nelson Lascano

MIEMBRO CALIFICADOR



.....
Dr. Marcelo Mantilla

MIEMBRO CALIFICADOR

DEDICATORIA

El presente trabajo de investigación está dedicado a la fuerza espiritual de Dios en mi vida, a las oportunidades maravillosas que ha puesto en mi camino estudiantil, especialmente durante mi travesía universitaria y por supuesto al trabajo arduo y honesto de mis padres, que cada día han forjado en mí, un ejemplo de perseverancia, responsabilidad y humildad.

María Teresa Coca Medina

AGRADECIMIENTO

Agradezco a Dios por el privilegio de soñar y alcanzar cada objetivo propuesto, gracias a mis padres: Moisés y Narcisa, que han sido mi inspiración para luchar por mis sueños y poder finiquitar un peldaño más en mi vida como estudiante, también agradezco a mi hermana Gabriela, quien es mi ejemplo a seguir y me ha dado un maravilloso regalo, mi sobrina Lina, a quien espero ser un ejemplo como mi hermana, lo ha sido conmigo. A una persona muy especial e importante para mí, Ricardo, quien me ha brindado su apoyo y ayuda incondicional. Por supuesto, quiero agradecer a quien ha sido la guía perfecta, la amiga y tutora correcta para encaminar este proyecto, mi estimada Economista Rosario Vásquez.

El espacio es corto para expresar el agradecimiento que tengo en mi corazón y nombrar a las demás personas que han marcado en mi vida estudiantil una huella de gratitud, sé que no hace falta nombrarlos porque saben el aprecio que les tengo, a mis queridos docentes, a las autoridades y mis amigas universitarias.

María Teresa Coca Medina

UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO
FACULTAD DE CONTABILIDAD Y AUDITORÍA
CARRERA DE ECONOMÍA

TEMA: “LAS POLÍTICAS GUBERNAMENTALES EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ Y LAS TENDENCIAS DE CONSUMO DE VEHÍCULOS EN LA CIUDAD DE AMBATO, EN EL AÑO 2015”

AUTORA: María Teresa Coca Medina

TUTORA: Eco. Lidia Rosario Vasconez Gavilanes

FECHA: Diciembre del 2016

RESUMEN EJECUTIVO

La industria automotriz es un importante sector en la economía del Ecuador, que en la actualidad aporta de manera increíble a las arcas del Estado, debido a la recaudación de impuestos y el pago de aranceles que surgen de los mismos. Además el dinamismo que muestra a nivel nacional e internacional es realmente evidente, sin duda alguna es una fuente de empleo, sin embargo, debido a que la balanza de pagos se mantiene con resultados negativos, el gobierno ha buscado estrategias que permitan su equilibrio, de esta manera se ha optado por nuevas políticas que busquen disminuir importaciones y aumentar las exportaciones, incentivando al “consume lo nuestro”. Es por tal motivo que la presente investigación se focaliza en el estudio y de las políticas gubernamentales y el consumo de vehículos. De esta manera conocer la asimilación de las políticas por parte del sector involucrado y los efectos causados en el mismo y la demanda de vehículos. Entre las políticas más considerables tenemos las nuevas cuotas de importación en valor FOB y unidades establecidas en el año 2015 y la imposición de aranceles a la importación de vehículos.

PALABRAS DESCRIPTORAS: SECTOR AUTOMOTRIZ, POLÍTICAS GUBERNAMENTALES, CUOTAS DE IMPORTACIÓN, ARANCELES, TENDENCIAS DE CONSUMO.

TECHNICAL UNIVERSITY OF AMBATO
FACULTY OF ACCOUNTING AND AUDIT
ACCOUNTING AND AUDIT CAREER

TOPIC: “GOVERNMENT POLICIES IN THE AUTOMOTIVE SECTOR AND VEHICLE CONSUMPTION TRENDS IN CITY AMBATO CITY, IN THE YEAR 2015”

AUTHOR: María Teresa Coca Medina

TUTOR: Eco. Lidia Rosario Vasconez Gavilanes

DATE: December, 2016.

ABSTRACT

The automotive industry is an important sector in the Ecuador's economy, which currently provides, an incredible way, to state coffers, due to tax collection and payment of duties arising from them. Besides the dynamism showing national and international level is really evident, certainly is a source of employment, however, because the balance of payments is in negative results, the government has sought strategies to balance, so it was decided for new policies, that seek to reduce imports and increase exports, encouraging the "it consume our". It is for this reason that this research focuses on the study and search for information about government policies, and consumption of vehicles. Thus knowing the assimilation of policies by the sector involved and the effects on it and vehicle demand. Among the most significant new policies have import quotas on FOB and units established in 2015 and the imposition of tariffs on vehicle imports value.

KEYWORDS: AUTOMOTIVE SECTOR, GOVERNMENT POLICIES, IMPORT QUOTAS, DUTY, CONSUMER TRENDS.

ÍNDICE GENERAL

| CONTENIDO | PÁGINA |
|---|---------------|
| PÁGINAS PRELIMINARES | |
| PORTADA..... | i |
| APROBACIÓN DEL TUTOR..... | ii |
| DECLARACIÓN DE AUTORÍA..... | iii |
| CESIÓN DE DERECHOS..... | iv |
| APROBACIÓN DEL TRIBUNAL DE GRADO..... | v |
| DEDICATORIA..... | vi |
| AGRADECIMIENTO..... | vii |
| RESUMEN EJECUTIVO..... | viii |
| ABSTRACT..... | x |
| ÍNDICE GENERAL..... | xii |
| ÍNDICE DE GRÁFICOS..... | xv |
| ÍNDICE DE TABLAS..... | xvi |
| | |
| INTRODUCCIÓN..... | 1 |
| | |
| CAPÍTULO I..... | 3 |
| ANÁLISIS Y DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN..... | 3 |
| 1.1. Descripción y formulación del problema..... | 3 |
| 1.2. Justificación..... | 8 |
| 1.3. Objetivos..... | 9 |
| 1.3.1. Objetivo General..... | 9 |
| 1.3.2. Objetivos Específicos..... | 10 |
| CAPÍTULO II..... | 11 |
| MARCO TEÓRICO..... | 11 |

| | |
|---|----|
| 2.1. Antecedentes Investigativos..... | 11 |
| 2.2. Fundamentación científico-técnica | 21 |
| 2.2.1. Fundamentación Filosófica | 21 |
| 2.2.2. Fundamentación Legal | 21 |
| 2.3. Categorías Fundamentales | 28 |
| 2.3.1 Supra ordenación conceptual de variables..... | 28 |
| 2.3.2. Subordinación | 29 |
| 2.3.2.1. Subordinación Variable Independiente | 29 |
| 2.3.1.2. Subordinación Variable Dependiente | 30 |
| 2.4. Marco Conceptual de la Variables Independiente | 29 |
| 2.4.1. Política Económica..... | 29 |
| 2.4.2. Política Comercial..... | 30 |
| 2.4.3. Política Gubernamental..... | 31 |
| 2.4.4. Instrumentos de la Política Comercial | 32 |
| 2.4.5. Aranceles..... | 36 |
| 2.4.6. Cuotas a la importación..... | 37 |
| 2.4.7. Instrumentos de Política Fiscal | 37 |
| 2.4.8. Impuestos | 38 |
| 2.4.9. Impuesto al Valor Agregado - IVA..... | 39 |
| 2.4.10. Impuestos a los Consumos Especiales - ICE | 40 |
| 2.4.11. Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular | 42 |
| 2.5. Marco Conceptual de la Variable Dependiente | 44 |
| 2.5.1. Economía..... | 44 |
| 2.5.2. Microeconomía | 45 |
| 2.5.3. Tendencias de Consumo | 46 |
| 2.5.4 Determinantes de la Demanda | 46 |
| 2.5.5. Ingresos del Consumidor | 47 |

| | |
|--|-----------|
| 2.5.6. Precios del Producto..... | 48 |
| 2.5.7. Expectativas del Consumidor..... | 48 |
| 2.5.8. Número de Consumidores..... | 49 |
| 2.5.9. Gustos del Consumidor..... | 49 |
| 2.5.10. Características Vehiculares..... | 50 |
| 2.6. Preguntas directrices y/ hipótesis..... | 54 |
| 2.6.1. Preguntas directrices..... | 54 |
| 2.7. Hipótesis..... | 54 |
| 2.8. Señalamiento de las Variables..... | 54 |
| CAPÍTULO III..... | 55 |
| METODOLOGÍA..... | 55 |
| 3.1 Modalidad, enfoque y nivel de investigación..... | 55 |
| 3.1.1. Modalidad..... | 55 |
| 3.1.1.1. Investigación Bibliográfica..... | 55 |
| 3.1.1.2. Investigación de Campo..... | 55 |
| 3.1.2. Enfoque..... | 55 |
| 3.1.2.1 Enfoque Cuantitativo..... | 55 |
| 3.1.3. Nivel de Investigación..... | 56 |
| 3.1.3.1. Nivel de Investigación relacional..... | 56 |
| 3.1.3.2. Nivel de Investigación descriptiva..... | 56 |
| 3.2. Población, Muestra y Unidad De Investigación..... | 56 |
| 3.2.1. Población..... | 56 |
| 3.2.2. Muestra..... | 58 |
| 3.2.2.1 Muestra Oferta..... | 58 |
| 3.2.2.2 Muestra Demanda..... | 59 |
| 3.2.2.2.1 Fórmula..... | 59 |
| 3.2.3. Unidad de investigación..... | 60 |

| | |
|--|-----------|
| 3.3. Operacionalización de las Variables | 61 |
| 3.3.1. Operacionalización de la Variable Independiente: Políticas Gubernamentales | 61 |
| 3.3.2. Operacionalización de la Variable Independiente..... | 63 |
| 3.4. Descripción detallada del tratamiento de la información..... | 65 |
| 3.5. Plan de recolección de información | 65 |
| 3.6. Plan de recolección de información | 66 |
| 3.7. Plan de procesamiento de información | 67 |
| CAPÍTULO IV | 68 |
| RESULTADOS | 68 |
| 4.1. Principales resultados..... | 68 |
| Comportamiento del Impuesto a los Consumos Especiales Ad-Valorem | 68 |
| Comportamiento de las cuotas de importación – Unidades | 71 |
| Gráfico 8 Resumen Oferta | 74 |
| Fuente: Encuesta Empresas Automotrices, Ambato 2016. | 74 |
| Pregunta 1.- Edad | 76 |
| Pregunta 2.- Género | 77 |
| Pregunta 3.- ¿Cuál es su ingreso mensual? | 78 |
| Pregunta 4.- ¿Le gustaría tener su auto propio? | 79 |
| Pregunta 5.- ¿Cuál es su marca preferida? | 80 |
| Pregunta 6.- ¿Qué tipo de vehículo prefiere?..... | 81 |
| Pregunta 7.- ¿Qué color es de su preferencia para su vehículo? | 82 |
| Pregunta 8.- ¿Qué tipo de cilindraje elegiría usted en un vehículo? | 83 |
| Pregunta 9.- De acuerdo a su disponibilidad económica, ¿En qué estado compraría un vehículo? | 84 |
| Pregunta 10.- ¿En qué tramo de antigüedad compraría un vehículo?..... | 85 |
| Pregunta 11.- Según sus necesidades ¿Cuál sería la utilización de su vehículo? | 86 |

| | |
|--|-----|
| Pregunta 12.- ¿Qué tipo de combustible prefiere que su vehículo consuma?..... | 87 |
| Pregunta 13.- Elija solo 5 opciones ¿Qué aspectos considera los más importantes al momento de comprar un vehículo? | 88 |
| Pregunta 14.- ¿Cree usted que la imposición de aranceles a las importaciones afectó al precio final de vehículos?..... | 89 |
| Pregunta 15.- ¿Cree usted que las nuevas cuotas de importación afectó al precio final de vehículos?..... | 90 |
| Pregunta 16.- ¿Qué impuesto considera que afecta más al precio final de vehículos? | 91 |
| Pregunta 17.- Cree usted que los precios de los vehículos en el año 2017:..... | 92 |
| 4.3. Verificación de la hipótesis | 93 |
| 4.3.1. Modelo Lógico | 93 |
| 4.3.2. Modelo Matemático | 93 |
| 4.3.3. Modelo estadístico | 93 |
| 4.3.4. Regla de decisión | 93 |
| 4.3.6. Regla de Decisión | 94 |
| 4.3.7. Tabla de Contingencia | 94 |
| 4.3.8. Cálculo Chi-Cuadrado..... | 94 |
| 4.3.9. Comprobación de la hipótesis | 95 |
| 4.4. Limitaciones del estudio | 95 |
| 4.5. Conclusiones | 96 |
| 4.6. Recomendaciones..... | 97 |
| 4.7. Referencias bibliográficas | 99 |
| 4.8 Anexos | 105 |
| Encuestas..... | 105 |
| Formulario..... | 111 |

ÍNDICE DE GRÁFICOS

| CONTENIDO | PÁGINA |
|---|--------|
| Gráfico 1 1 Árbol de Problemas..... | 6 |
| Gráfico 2 Supra ordinación conceptual de las Variables | 28 |
| Gráfico 3 Subordinación Variable Independiente | 29 |
| Gráfico 4 Subordinación Variable Dependiente | 30 |
| Gráfico 5 Ventas por tipo de vehículos Ecuador 2015..... | 52 |
| Gráfico 6 Balanza Comercial | 71 |
| Gráfico 7 Ventas de Vehículos..... | 72 |
| Gráfico 8 Resumen Oferta..... | 74 |
| Gráfico 9 Edad | 76 |
| Gráfico 10 Género..... | 77 |
| Gráfico 11 Ingreso Mensual..... | 78 |
| Gráfico 12 Auto propio | 79 |
| Gráfico 13 Marca Preferida..... | 80 |
| Gráfico 14 Tipo de vehículo..... | 81 |
| Gráfico 15 Color de Preferencia..... | 82 |
| Gráfico 16 Cilindraje..... | 83 |
| Gráfico 17 Estado del Vehículo | 84 |
| Gráfico 18 Tramo de Antigüedad..... | 85 |
| Gráfico 19 Utilización del Vehículo | 86 |
| Gráfico 20 Tipo de Combustible..... | 87 |
| Gráfico 21 Aspectos al momento de comprar un vehículo | 88 |
| Gráfico 22 Imposición de Aranceles | 89 |
| Gráfico 23 Cuotas de Importación | 90 |
| Gráfico 24 Impuestos | 91 |
| Gráfico 25 Precio vehicular 2017..... | 92 |
| Gráfico 26 Comprobación de la hipótesis | 95 |

ÍNDICE DE TABLAS

| CONTENIDO | PÁGINA |
|---|--------|
| Tabla 1.- Tarifa Arancelaria a la importación de vehículos Ecuador 2015..... | 26 |
| Tabla 2.- Valor FOB | 34 |
| Tabla 3.- Valor CIF | 34 |
| Tabla 4.- Ad-Valorem Importaciones | 35 |
| Tabla 5.- FONDISA | 35 |
| Tabla 6.- Impuesto a los Consumos Especiales | 35 |
| Tabla 7.- Impuesto al Valor Agregado..... | 36 |
| Tabla 8.- Precio después de los Aranceles | 36 |
| Tabla 9.- Bienes y servicios gravado con ICE | 40 |
| Tabla 10.- Base Imponible y Tarifa IACV..... | 43 |
| Tabla 11.- Factor de Ajuste IACV | 43 |
| Tabla 12.- Venta de vehículos por marcas Ecuador 2015..... | 51 |
| Tabla 13.- Venta de vehículos por tipo Ecuador 2015 | 52 |
| Tabla 14.- Población Ciudad de Ambato | 57 |
| Tabla 15.- Empresas afiliadas a la AEADE-Ambato..... | 58 |
| Tabla 16.- Muestra Demanda..... | 60 |
| Tabla 17.- Resumen de las unidades de investigación | 60 |
| Tabla 18.- Operacionalización de la Variable Independiente | 61 |
| Tabla 19.- Operacionalización de la Variable Dependiente..... | 63 |
| Tabla 20.- Plan de Procesamiento de Información | 66 |
| Tabla 21.- Impuesto a los Consumos Especiales Grupo II 2010-2015 | 68 |
| Tabla 22.- Tabla de Contingencia | 94 |
| Tabla 23.- Chi Cuadrado | 94 |

INTRODUCCIÓN

El presente proyecto de investigación, resalta un estudio importante del sector automotriz, como actor principal del dinamismo de la economía de la Ciudad de Ambato y del país. El mismo se estructura en cuatro importantes capítulos que cumplen con su objetivo y propósito.

El **Capítulo I** detalla el tema a tratarse a través del planteamiento y formulación de los problemas que se identifican en la ciudad de Ambato, sin embargo, se delimita el principal problema, en base a su importancia y su empoderamiento con la idea que abarca el fondo del trabajo, además se estructuran los objetivos, tanto general como específicos, se basan en el problema principal.

Este capítulo también contiene la justificación del proyecto a realizarse. De esta manera se establece un pilar fundamental para proseguir con la presente investigación.

En el **Capítulo II**, Marco Teórico, se obtiene las definiciones teóricas más sobresalientes e importantes para que se lleve a cabo el estudio, bajo un sustento de validez, de esta manera la investigación se torna en un carácter científico, ya que se mejora la calidad del conocimiento por parte del investigador y a quienes se dirige el trabajo.

Dentro de este capítulo se obtiene varias conceptualizaciones que despejan interrogantes y mejoran el nivel de conocimiento de las variables de estudio y sus diferentes acepciones que se deriven de las mismas.

El **Capítulo III**, que trata de la metodología, permite establecer la manera en la cual se va a proceder para realizar la investigación científica, ya que la información que se obtenga se va a procesar de acuerdo a lo establecido en este capítulo.

Además se establece la población y muestra con la cual se va a llevar a cabo la recolección de información, estableciendo a la vez un plan de recolección de información y la manera en que se va a realizar el procesamiento de la misma.

Finalmente en el **Capítulo IV**, se muestra los resultados de la investigación, en esta parte importante, se muestra los principales resultados obtenidos del trabajo, en este caso a partir de encuestas, chi-cuadrado y análisis comparativos de aranceles.

De esta manera se establece las conclusiones del proyecto en base a los objetivos planteados y de las mismas se derivan las recomendaciones para lograr dar soluciones al problema encontrado.

CAPÍTULO I

ANÁLISIS Y DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

1.1. Descripción y formulación del problema

En el Ecuador el sector automotriz es uno de los más sólidos dentro de la dinamización de la economía, a pesar que Ecuador no es un productor directo, los negocios que se derivan del mismo como la manufactura, comercialización y los servicios han tenido un fuerte impacto en el mercado a nivel nacional, en aspectos no solamente económicos, sino tecnológicos, de comunicación, en materia de negocios, apoyo a la industria, la salud, educación, entre otros.

Este sector es de gran trascendencia a nivel mundial, según Velásquez (2004) “El sector automotriz se ubica en un posición realmente importante en la economía, del cual se deriva un significativo peso en las principales variables económicas” (p. 57). Lo que corrobora que este sector tiene externalidades que pueden afectar directa o indirectamente el comportamiento del mismo en el Ecuador.

De acuerdo con Gachúz (2011) la crisis a nivel mundial del sector automotriz está dada por algunas circunstancias, “Primero fue el incremento de los precios de los combustibles, seguido por el precio del petróleo que aumentó de manera rápida y cuando menos se esperaba a niveles realmente sorprendentes y posteriormente vino la crisis financiera y escasez del crédito” (p. 106), para Gachúz estas circunstancias derivaron una crisis mundial en el sector automotriz, además considera una recesión económica a nivel mundial que disminuyó niveles de demanda.

Actualmente el sector automotriz ecuatoriano se ha desarrollado de manera positiva, convirtiendo al país en un fabricante de autopartes de calidad exportables para países vecinos, un país ensamblador de vehículos con una historia de exportación increíble, que a pesar de las caídas durante algunos períodos de austeridad del país, se ha levantado efectivamente, un sector que contribuye con aranceles e impuestos para las arcas fiscales del Estado y también un generador de empleo para la población en diferentes provincias del país. Definitivamente las empresas ensambladoras y

también las productoras de autopartes han logrado un reconocimiento a nivel nacional por la calidad, tecnificación y demanda de sus productos; ya que estos están calificados bajo normas internacionales de calidad, dirigidas a la industria automotriz.

Durante el último lustro se ha tomado medidas económicas que han repercutido con sus efectos en el sector automotriz, el descontento del sector a nivel nacional es evidente, ya que la aceptación de nuevos aranceles, disminución de cupos, restricción de importaciones, salvaguardas, no han sido tomadas con el agrado que pretenden las medidas, uno de los objetivos es incrementar las ventas de autos ensamblados en el país, sin embargo, las ventas a nivel general mostraron una disminución porcentual. Y por otro lado busca un equilibrio en la balanza de pagos.

Ecuador trabaja por zonas, una de las zonas que más influencia tiene en la economía del país es la número tres, conformada por las provincias de Cotopaxi, Chimborazo, Pastaza y Tungurahua, tomando en cuenta que al trabajar de esta manera, existe un mayor alcance para cubrir necesidades de la comunidad en todos los sectores, promoviendo la desconcentración y descentralización no solo de manera conceptual sino de manera real.

La Zona tres sin duda está conformada por provincias con un alto nivel de producción en todo sentido y por ser considerada como una zona que geográficamente es la más grande, da paso a que el sector automotriz goce de una buena posición en el mercado, especialmente en forma espacial y de gran importancia para la realización de otras actividades económicas; los niveles agrícolas son una actividad relativamente fuerte frente a las demás zonas del país, además se cuenta con una variedad de centros que dedican sus esfuerzos a la cultura y lugares que llaman a extranjeros, por supuesto, de esta manera el sector automotriz tiene una amplitud de aceptación para las diferentes líneas de negocios.

El proyecto de investigación sobre las políticas gubernamentales y tendencias de consumo de vehículos se focaliza específicamente en la ciudad de Ambato, perteneciente a la provincia de Tungurahua, considerando que la ciudad en estudio es

de extensión pequeña geográficamente, pero el despliegue de negociaciones que depende del sector automotriz realmente es alto. Debido a la importancia del sector en la ciudad, se ha focalizado esfuerzos en temáticas como atención al cliente, número de transportistas en la ciudad, análisis del valor agregado del sector y la importancia de la producción. Para lo que Vieyra (2000) menciona que “La industria automovilística específicamente hace de un territorio una variable estratégica, la misma que conduce a la localización o relocalización de determinados procesos”. (p.27).

Existe una gran cantidad y variedad de concesionarias y patios de vehículos localizados en la ciudad, que han mantenido altos niveles de aceptación y demanda, sin embargo, durante el año 2015 se ha visto afectado por las medidas gubernamentales tomadas, ya que no solamente existe comentarios negativos sobre la afectación que existe, sino también se ha evidenciado que algunos locales han dado cierre a sus actividades.

Por ende es necesaria una investigación exhaustiva para determinar las verdaderas razones por las cuales se da el cierre de las concesionarias de vehículos importados y locales que comercializan vehículos usados, ya que puede influir cualquier externalidad o política gubernamental. De esta manera con el análisis de las variables se puede llegar a conclusiones válidas y precisas para esclarecer cuáles son las causas, consecuencias y los actores involucrados en la problemática. Con un análisis basado en cuestiones de la percepción del ámbito económico del país y la ciudad, siendo reiterativo y alusivo que las opiniones deben ser basadas en hechos reales y precisos.

Árbol de Problemas

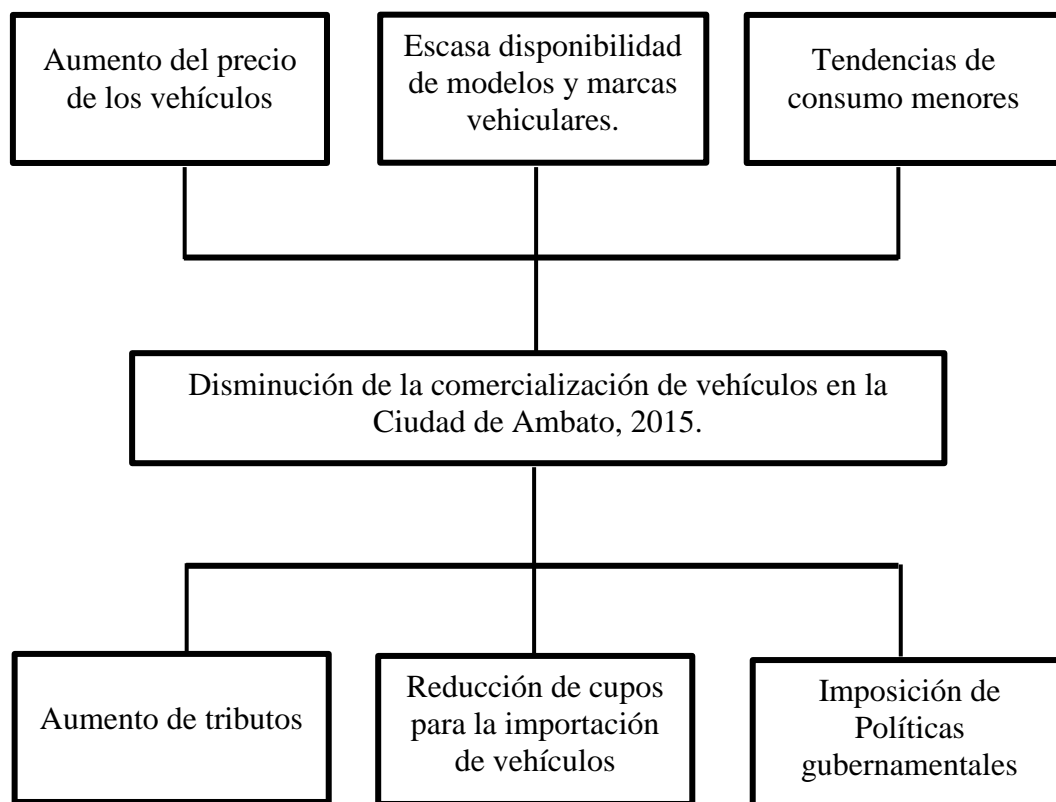


Gráfico 1 1Árbol de Problemas

Elaborado por: Coca Medina María Teresa

Se puede apreciar que la mayor problemática se enfoca en la disminución de la comercialización de vehículos en la Ciudad de Ambato, durante el año 2015, desprendiéndose de este problema diferentes causas relacionadas al sector en estudio, con efectos realmente negativos en el mismo.

Durante el año 2015 el gobierno consideró pertinente el establecimiento y actualización de tributos y aranceles en el sector automotriz, entre ellos están los siguientes: Impuesto a la Renta (IR), Impuesto al Valor Agregado (IVA), Impuesto a los Consumos Especiales (ICE) y otros impuestos; de los cuales se considera: Salida de divisas, herencias, legados y donaciones, y a la propiedad vehicular, y además los intereses por mora y multas tributarias, lo que repercute en el aumento de los precios de los vehículos, sean nuevos o sean usados, interfiriendo de esta manera en el comportamiento del mercado y las tendencias de consumo de vehículos.

Si bien es cierto los impuestos no resultan ser del agrado de todos, no obstante, Ecuador mantiene mayores ingresos no petroleros, es decir, ingresos que provienen de los impuestos, resaltando que el sector automotriz es uno de los que más aportan al crecimiento del país, ya que es uno de los que genera altos aranceles e impuestos. Por lo que se resalta el importante aporte de Cabezas (2010); quien dice lo siguiente:

Los impuestos o contribuciones especiales son el medio a través del cual se cubren necesidades financieras del estado, solventando obligaciones sociales, como salud, vivienda, remuneraciones y servicios públicos, así como obras de infraestructura, por ende, los fines del gobierno no pueden estar en contra a los fines de los individuos. (p. 59).

Considerando que de esta manera los impuestos cubren las necesidades de un pueblo, la empresa privada debe aportar en forma correcta y justa sus impuestos, al igual que el individuo mismo, sin embargo, la adopción de políticas fiscales y comerciales de los últimos años, ha aumentado los costos en los que incurre el sector automotor del país, afectando directamente el precio final del producto. Para Carrillo (2009) “El aporte del sector automotor es la fuente principal que ha permitido crear varias fuentes de empleo y además contribuye a los ingresos fiscales del país” (p. 3).

La disminución de cupos, es decir, que los Complete Build Up (CBU) importación de vehículos terminados, se ha convertido en una excusa para no disponer de una variedad de vehículos para el público, de esta manera las concesionarias y los patios de vehículos no tienen la variedad de productos para la satisfacción de las necesidades de la demanda. Para Barzallo & Marín (2012) “Las disposiciones gubernamentales respecto al tema de importaciones de vehículos han sido muy fuertes y realmente drásticas, ya que antes la medida era solamente en dólares ahora se establece en unidades, limitando más la importación de vehículos” (p.24), la medida establecida en el año 2012, ha dado paso para que las concesionarias que se dedican a la importación de vehículos se vean detenidas o disminuyan su rendimiento en términos numéricos y más aún con la disminución del cupo para el año 2015. Ya que la importación específicamente de CBU les resulta menos conveniente por el tema de aranceles, por lo que se opta la importación en CKD y el ensamblado en el país.

Las decisiones del gobierno han afectado directamente a la oferta ya que la demanda se ha visto reducida, disminuyéndose la adquisición de unidades vehiculares y cambiando las tendencias de consumo en el sector automotriz. Las noticias toman revuelo respecto a las decisiones tomadas por el gobierno a nivel nacional, los propietarios de las importadoras de vehículos y los patios de vehículos usados definitivamente se ven afectados ya que consideran que el gobierno no beneficia a la empresa privada y las políticas tomadas directamente han afectado al sector.

1.2. Justificación

El presente proyecto de investigación está enfocado en el análisis del sector automotriz de la Ciudad de Ambato, durante el año 2015 y su realidad al enfrentar las políticas económicas, es decir, las estrategias tomadas por el gobierno.

Entre las decisiones con mayor influencia en el sector están aquellas respecto a las restricciones que adoptó el país en cuanto a las importaciones de vehículos, partes o piezas del mismo, la preocupación frente a la producción nacional y el empoderamiento del “Consumo de lo nuestro”, los impuestos como: el Impuesto al Valor Agregado, a la salida de divisas, consumos especiales, entre otros, la regulación para ensambladoras y la comercialización de automotores en el país, en especial se focaliza en el desempeño de las concesionarias posesionadas en el mercado local y su reacción frente a la importación de vehículos mediante cupos.

Debido a la especulación existente en la población y la preocupación por parte de las comercializadoras frente a las diferentes medidas gubernamentales, resulta de valioso aporte e interés este trabajo tanto para los ofertantes y demandantes de vehículos en la ciudad. Ya que ha sido un impacto notorio para el oferente en la disminución del consumo del producto, cambios en las utilidades, hasta el cierre de algunos patios de carros y el cambio en las tendencias del consumo por parte de la demanda.

Además para el investigador resulta de gran importancia la realización de este estudio para la aplicación de conocimientos económicos, que brinden resultados que

den paso a una interpretación y análisis de la situación real de la sociedad en aspectos político-económicos, evidenciando que los resultados obtenidos den una respuesta fundamentada a las inquietudes y especulación del medio.

La interrogante yace en qué tan real es la relación entre las medidas que toma el gobierno y estos cambios drásticos para las concesionarias, o hay otras externalidades que influyen en el consumidor y por ende se ha modificado la demanda, utilidades y estabilidad comercial de las mismas. Por medio del presente trabajo se podrá determinar las verdaderas razones por las cuales se ha dado este giro en el funcionamiento de este mercado.

Sin embargo, hay que aclarar que las medidas como la disminución de cupos e implementación de impuestos, han sido adoptadas con fines de dar una factibilidad financiera al país y el incremento de la producción nacional, además está la preocupación por el medio ambiente, la matriz productiva y una mejor calidad de vida a la comunidad.

Las políticas económicas que se da en un país es un tema al día, que sin duda se mantiene en revuelo y a la expectativa de los pobladores, por tal motivo es un contenido de actualidad y de gran valor para su estudio. Tomando en consideración que la investigación es un pilar fundamental para el desarrollo no solamente personal sino a nivel colectivo, ya que los resultados proporcionados serán de análisis y criterios para otras investigaciones sobre el sector.

1.3. Objetivos

1.3.1. Objetivo General

Analizar la incidencia de las políticas gubernamentales en el sector automotriz y las tendencias de consumo de vehículos en la Ciudad de Ambato, 2015. Para la identificación de sus intenciones en el sector.

1.3.2. Objetivos Específicos

- Comparar las políticas gubernamentales que han sido tomadas en el sector automotriz ecuatoriano, en el año 2010 y 2015, para la identificación de sus propósitos.
- Cuantificar los niveles de demanda en el mercado automotriz de la ciudad de Ambato, para la identificación del posicionamiento de marcas en el sector.
- Identificar el comportamiento del consumo de vehículos del sector automotriz del año 2014 con el 2015, para la determinación del impacto de las políticas gubernamentales.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes Investigativos

A nivel mundial la industria automotriz es una de las más importantes para la economía de cada país, por lo que se han focalizado esfuerzos que incentiven a la mejora del sector en aspectos productivos y de comercialización, para lo cual se involucran actores como empresarios del sector y la población demandante de automotores, quienes intervienen a través de una participación activa que busca el beneficio individual y colectivo, a esto se suma el gobierno, que interviene por medio de la implementación de políticas públicas que afectan al sector y la economía.

Existen varios trabajos que sirven como aporte para visualizar en un contexto macro la realidad del sector automotriz a nivel mundial, considerando que debido a su nivel de importancia cada gobierno busca dinamizar la economía a través de políticas que promuevan el desarrollo del sector automovilístico, sin embargo, la adopción de políticas públicas varía de región en región, ya que los resultados no han sido los esperados.

Tomando en cuenta el informe del año 2012 de Organización Internacional de Constructores de Automóviles OICA, manifiesta que los países productores de vehículos líderes a nivel mundial son los siguientes: China quien logró alcanzar el primer lugar, seguido de Estados Unidos y en la tercera plaza Japón, además también a nivel mundial sobresalen otros países como: Alemania, Brasil, India, Rusia, Reino Unido, Francia e Italia. Se considera que el sector automovilístico tiene un mayor progreso y avance en países desarrollados, debido a la globalización y el manejo de tecnología de alta calidad. A pesar de esta concepción ambigua, los países más conocidos como subdesarrollados demuestran que su crecimiento y desarrollo económico realmente está dando pasos agigantados, como es el caso ecuatoriano.

Dentro de este ranking de países productores de automotores tenemos a los de mayor importancia a países vecinos latinoamericanos como Brasil, México y Argentina.

A pesar que el panorama económico para el sector automotriz se torna difícil, es importante resaltar que ciertos países han dado ejemplo de trabajo arduo, a través del acogimiento de medidas que no desmotiven la demanda de automóviles. Cabe mencionar que Ecuador y sus relaciones comerciales, varían el orden de países exportadores e importadores de vehículos; según el informe de Proecuador: Estados Unidos, Alemania, China, Canadá, Reino Unido, Francia, Bélgica, México, Australia e Italia se ubican como los países importadores principales, mientras que los países con los que se mantiene el destino de las exportaciones de vehículos del Ecuador son Colombia, Venezuela, Chile, Perú, Estados Unidos, Panamá, Bolivia, México y República Dominicana.

Las interrogantes que nacen son: ¿Qué tan importante pueden llegar a ser las políticas gubernamentales en cada país? ¿Cómo ciertos países han logrado un alto desarrollo del sector automotriz? O ¿Cuáles son las políticas públicas más acertadas para no afectar al sector automotriz?, siendo estas y más las razones respecto a las cuales se han realizado importantes investigaciones, buscando esclarecer las causas y efectos de las políticas económicas en el sector automovilístico.

Considerando que China es uno de los mayores exponentes del sector automotriz a nivel mundial, traemos a relucir un interesante análisis sobre este país y Latinoamérica respecto al automovilismo.

Kamiya y Ramírez (2004) en el trabajo denominado “La industria automotriz: Desarrollo en China y sus implicancias para Latinoamérica” recalca que existe una discusión en cuanto se refiere al establecimiento de políticas sobre producción, tecnología y atracción de inversionistas en un país, a través del sector automotriz. Adoptar una decisión política-económica no resulta una tarea fácil, a nivel de país, mucho menos. Por lo que al establecer una nueva ley, siempre va a quedar varios precedentes de la misma.

Es inherente que cada país busca un desarrollo y crecimiento económico, por lo que está en manos de los gobernantes buscar estrategias políticas que den vía a este objetivo, uno de los anhelos es denotar una sólida economía que atraiga una fuerte inversión extranjera. (Kamiya & Ramírez, 2004).

Además los autores de esta investigación toman en cuenta que el impulso para el sector siempre debe contar con un trabajo mancomunado tanto del gobierno como del sector privado automotor, para lograr efectos positivos y cumplir con los objetivos propuestos por cada parte interviniente.

Estados Unidos se ha mantenido como el país cabecilla del grupo de los más importantes productores automovilísticos, sin embargo, China se ha convertido en un país referente a nivel mundial de las grandes potencias económicas, que se postula como el primero, dejando en un segundo lugar al país norteamericano.

Marcet (2008), en su trabajo titulado “Análisis de la crisis financiera de los Estados Unidos en el año 2008”, se puede apreciar la realidad que atravesó el sector automotriz y la ayuda que brindó el gobierno a través del reajuste de tasas de interés por el lapso de dos años, para evitar la quiebra de este sector. Buscando erradicar el proteccionismo y dar paso a la adaptación de los cambios de la economía mundial.

A partir de la crisis que vivió Estados Unidos en el año 2008, el sector automotriz, mostró cifras desalentadoras, una de las afectaciones al país fue la presentación de un saldo negativo en la balanza de pagos, debido a la desaceleración productiva de varios sectores, especialmente el inmobiliario y el automotriz, en éste último sector se produjo una reducción en cuanto a las tendencias de consumo de las diferentes líneas de producción, esta disminución obliga a que la producción tenga cambios que permitan afrontar aquella crítica situación económica, los cambios que se acogieron las empresas manufactureras automotrices fueron la modificación en sus procesos productivos, una menor cantidad de producción y el decremento del número de plazas de empleo, por tal motivo se entiende el por qué se da este bajón para Estados Unidos respecto a otros países como productor de automóviles.

A pesar de la caída del sector automotriz estadounidense durante el año 2008, en el último lustro se ha presentado un constante progreso, que enfoca un incremento en las ventas de automóviles, exportaciones y producción de calidad. Según la OICA el tercer país más importante por la fortaleza de su sector automotriz, es Japón, no obstante, las importaciones que Ecuador realiza de éste país, no son tan significativas; destacando la adquisición proveniente de China, Estados Unidos y Alemania.

Además es importante realizar una remembranza de la situación de la industria automotriz de los países colindantes al Ecuador, para lo cual se considera pertinente conocer investigaciones sobre las políticas gubernamentales en el sector automotor. Un caso muy particular en América del Sur fue el caso G-3 (Tratado entre Colombia-Venezuela- México) basado en la política comercial colombiana.

Restrepo (2010) realizó el trabajo “Los efectos de la política comercial: El caso del G-3 y la cuota de importación en el mercado automotriz colombiano” que desarrolla un modelo de equilibrio para el análisis de la cuota de importación de vehículos mexicanos en Colombia.

Se concluye que no existe un efecto realmente significativo de la cuota de importación de vehículos mexicanos sobre el precio de vehículos colombianos, de esta manera no se frena la liberalización comercial y tampoco causa cambios en el precio de los vehículos locales. (Restrepo, 2010).

Las cuotas de importación no es una de las mejores herramientas para proteger a un sector, ya que se evidencio en el presente trabajo que la reducción de precios no fueron uniformes y no tuvo un efecto deseado por parte de quienes adoptaron las políticas dadas, como en el caso de Colombia y el Grupo conformado por Venezuela, México y Colombia; G-3. (Restrepo, 2010)

Uno de los países que mantiene relaciones con el sector automotor ecuatoriano es Chile, la industria automotriz chilena, a pesar de la situación económica a nivel mundial se muestra positiva y firme aprovechando las oportunidades que deriva el

sector. En la década de 2004 al año 2014 se evidencia un crecimiento realmente positivo del sector y su contribución a la economía, lastimosamente a partir del año 2015 se da una desaceleración del sector forjando una desconfianza en los consumidores, desfavorables condiciones crediticias y disminución de la contratación de mano de obra. (Asociación Nacional Automotriz de Chile A.G., 2016).

El principal factor que incide en las ventas de automóviles en Chile, es la desconfianza que se generó en los consumidores a partir de los ajustes a la economía del sector, de esta manera la demanda tendió a disminuir, debido a la relación estrecha con el precio de los vehículos y el consumo.

El sector automotriz ecuatoriano avanza con pasos firmes cada año, debido a que se mantiene una gran demanda de vehículos en todo el país, especialmente en las grandes ciudades, el país latinoamericano, que a pesar de su pequeña extensión geográfica, busca un reconocimiento a nivel mundial en todos los aspectos, uno de ellos el automovilismo, y su derivación tanto manufacturera como comercial, por lo que ha logrado conseguir en esta industria un reconocimiento sólido.

Definitivamente este sector es importante para el crecimiento económico del Ecuador y es de total atención para la ciudadanía las políticas gubernamentales tomadas en los últimos años; por lo que se han generado diferentes trabajos de investigación, entre ellos los siguientes y más relevantes:

Mosquera y Vintimilla (2013) realizaron un estudio referido al “Análisis de la aplicación del impuesto a la salida de divisas en las importaciones del sector automotriz de la ciudad de Cuenca, año 2012”

Se analiza el impuesto a la salida de divisas y la determinación del crédito tributario que se deriva del sector automotriz, para lo cual procede a la realización de dos etapas, en la primera etapa realizan encuestas a una muestra representativa de los dueños de locales de venta de repuestos para automóviles y en la segunda etapa, a través de una recolección de información de diversas fuentes de información, especialmente del Servicio de Rentas Internas, proceden a su análisis.

Arrojando resultados realmente interesantes, en donde, se resalta que la población tiene un desconocimiento sobre qué es y para qué sirve el Impuesto a la Salida de Dividas, durante el año 2011 y 2012 existe una afectación en la venta de repuestos importados pero el Impuesto a la Salida de Divisas al contrario que las ventas se incrementó. Mosquera & Vintimilla (2013), concluyen que en realidad hay una reducción de importaciones pero el precio de venta de los productos importados (repuestos automovilísticos) se incrementaron y deben constar en el Listado del Comité de Política Tributaria para tener derecho a un crédito tributario, caso contrario entrarían a ser parte del gasto de la misma empresa.

Otra investigación importante es la de Pérez (2015) denominada “Las afectaciones en el Sector Automotriz debido al cambio de la Matriz Productiva” se focaliza en la situación que mantiene el sector debido a los nuevos objetivos del gobierno en busca de una dinamización de acción de todos los sectores, siendo importante la identificación de las amenazas y las oportunidades que tienen las diferentes actividades del sector.

El autor del proyecto realiza un análisis de diferentes fuentes estadísticas que dieron paso a la identificación de restricciones y oportunidades con las que se encuentra el sector, entre las oportunidades es la idea de lograr que varios sectores dinamicen acciones, sin embargo, el sector automotor flota cuesta arriba debido a las intenciones del gobierno, lo cual les ha obligado a mejorar especialmente en las líneas de mercado.

Considerando que para inicios del año 2015 existió una desmotivación notoria para los importadores y los distribuidores de automóviles, por las medidas de política económica que aplicó el gobierno buscando el equilibrio económico; siendo una de las causas principales, la baja del petróleo, la que afectó los ingresos presupuestarios en forma severa. (Pérez R. , 2015).

Tomando en cuenta la resolución del Comité de Comercio Exterior (COMEX) 049-2014 que aprueba el nuevo régimen de cupos para importación de vehículos, partes

de autos y Complete Knock Down (CKD) kits de piezas para ensamblaje que tiende a una reducción del 57%, se evidencia en empresas como Automotores y Anexos, Hyundai y GM, reducciones las ventas por el aumento en el precio de los vehículos de hasta el 15%.

Pérez (2015) en su investigación concluye que debido al proyecto aplicado por el gobierno se ha visto reducido el mercado automotriz, debido a la aplicación de aranceles, impuestos y disminución de cupos principalmente, siendo considerada de esta manera una regulación impositiva por parte del gobierno, mas no productivas, ya que el consumidor final tienen que pagar el sobreprecio del mercado.

Con el estudio realizado se evidencia una preocupación y buena intención del gobierno que lastimosamente ha dejado en el limbo al sector automotriz, generando incertidumbre para quienes integran al sector y problemas en los clientes finales.

Barzallo y Marín (2012), en su trabajo realizado sobre el “Estudio de los aspectos tributarios e importaciones en el sector automotriz por el periodo 2012”, cuyo principal objetivo es presentar información pertinente sobre el efecto que tienen las políticas gubernamentales específicamente en el precio final del sector automotor.

Realmente se da una afectación grave y directa al consumidor final, una razón es la falta de información sobre aranceles y las importaciones y otra la incorporación de tributos al precio final. Causas que pueden llevar a cerrar empresas, debido a una errónea planificación sin considerar un análisis en la materia tributaria. (Barzallo & Marín, 2012).

En otra investigación sobre la competitividad del sector automotriz ecuatoriano, consideramos el aporte de Trávez (2013) quien busco la determinación de los principales factores que dan paso a la competitividad en el sector automotriz, a través de la realización metodológica del Diamante de Porter, además de un análisis interno y externo del Ecuador y el sector en forma global.

Para Trávez (2013) la actividad automovilística tiene un valioso potencial para el país, ya que su dinamismo, el aporte al crecimiento económico y la fuente de mano de obra, es un aporte realmente grande a la economía ecuatoriana. Resalta también que las políticas gubernamentales orientan sus esfuerzos al impulso del sector automotriz, considerando específicamente el convenio de complementación automotor y políticas arancelarias para la restricción de importaciones, sin embargo no han contado con total éxito ya que no se ha logrado una sustitución de consumo de productos importados por aquellos que son producidos localmente.

A pesar de esas intenciones, los gravámenes que se establecieron para los cupos de importación, derivaron un aumento en el precio final y poco incentivo para adquirir vehículos usados, por tal motivo las empresas se han visto obligadas a distribuir en una sola línea estándar económica, lo cual definitivamente no brindaron niveles de competitividad, sino más bien una desmejora productiva del sector, ya que existe una dependencia de tecnificación extranjera para los productores nacionales, impidiendo de esta manera la calidad del producto nacional respecto a los importados. (Trávez, 2013)

Además el autor del proyecto considera que a pesar de la competitividad comparada con el exterior, dentro del territorio existen importantes facilidades para mejorar la productividad del sector automotriz como el acceso al crédito, ampliación de demanda e impulso para alcanzar la eficiencia de trabajo.

Véliz y Moreira (2015) analizan el impacto de las restricciones arancelarias en el sector automotriz, su trabajo habla sobre las ventajas y desventajas de las políticas públicas tomadas en el Ecuador, primero porque es una oportunidad del sector para crecer y mejorar productivamente, sin embargo, para la demanda resulta de difícil aceptación las políticas, ya que aumentó los precios y además prefieren la adquisición de vehículos importados que la aceptación de la producción nacional.

Las decisiones gubernamentales se han enfocado en varios aspectos ya sea financieros, ecológicos, burocráticos y tributarios, que han entorpecido la distribución y adquisición de vehículos en el Ecuador. (Guarderas & Erazo, 2014).

En una interesante investigación sobre las regulaciones gubernamentales de Guarderas & Erazo (2014), se explica la situación de la industria ecuatoriana y su historia, información recabada de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE) y la Cámara de Industria Automotriz Ecuatoriana (CINAE) que resalta puntos importantes del sector.

Desde la década de los 50's, se da un magnífico inicio de la industria, a través de la fabricación de carrocerías, piezas metálicas y asientos, en los 60's ya aparecen nuevas leyes que fomentan las exportaciones ecuatorianas y surge la protección por medio de aranceles a la economía, de esta manera nacen las ensambladoras. Para la década de los 70's se arranca con la fabricación de automóviles, apareciendo una de las primeras empresas AYMESA, seguida por Omnibus BB Transportes S.A., Manufacturas Armaduras y Repuestos del Ecuador (MARESA). En los años 90's se da la aparición de la Corporación Ensambladora Automotriz Nacional (COENANSA), que cierra sus actividades en 1997. En 1993 se firma el Convenio de Complementación en el Sector Automotor adecuado en 1999 conjuntamente con los compromisos de la Organización Mundial del Comercio (OMC). En los últimos años se implementan y adoptan nuevos cambios que buscan el fortalecimiento de la economía ecuatoriana, en el 2012 se comienza con reformas a las leyes, regulaciones y decisiones gubernamentales que impactan fuertemente al sector automotor ecuatoriano, en el año 2014 se extienden restricciones a las importaciones y también la imposición de aranceles.

Las tendencias de consumo se vieron afectadas debido a las políticas gubernamentales en especial la restricción de importaciones, ya que Ecuador es un país que no está desarrollado en aspectos industriales y tecnológicos, por lo que salir a competir en un mundo globalizado simplemente resultaría un fracaso. Lo que repercute en una gran preocupación para la industria automotriz ya que existe una disminución en las ventas, las concesionarias que expenden vehículos nuevos, por la reasignación de cupos disminuyeron la cantidad de productos para la venta, generándose un desperdicio de mano de obra e infraestructura, los patios de carros que también son actores dinámicos dentro del sector, se ven afectados de igual

manera, ya que los precios de los automóviles aumentaron, por lo que la demanda se ve frenada.

Por lo que la Balanza Comercial Ecuatoriana se ve protegida por medio de las restricciones impuestas, ya que se genera importaciones a la baja y un alza de consumo de vehículos nacionales. (Herdoíza, 2015)

Además Herdoíza (2015) concluye que en su empresa de estudio, las ventas de vehículos tendieron a una disminución, debido a la restricción de importaciones y a los aranceles impuestos por el gobierno.

El comportamiento del consumidor está atado a varios factores, entre ellos y uno de los más influyentes el precio de los productos, por lo que el declive del sector automotriz es evidente ya que se ha modificado los precios de automóviles no solamente en autos nuevos sino los de segunda mano. No obstante de acuerdo con Borja (2015) los demandantes prefieren adquirir un vehículo directamente de concesionarias por tres importantes razones, primero la facilidad del financiamiento, la existencia de una variedad de modelos y por el hecho de que son autos nuevos.

Sin embargo, el desarrollo del presente proyecto se enfoca en el sector automotriz, por lo que el consumo vehicular y sus tendencias dependen de un factor clave al momento de comprar un auto, este es el rendimiento del combustible, en lo que se resume el modelo, marca, calidad, precio. Además el consumo de vehículos se ha visto afectada por el crecimiento de una población preocupada por el medio ambiente y que busca dar freno de la contaminación ambiental.

El crecimiento del consumo de combustibles y del uso del vehículo privado en el Ecuador, dentro de un sistema de subsidios perverso, profundiza la inequidad en la apropiación de la riqueza nacional, dilapida el patrimonio energético del país y genera usos del espacio público poco amigables con peatones, ciclistas y medio ambiente. (Ibarra B. , 2004, pág. 84)

Una vez recabada la información pertinente acerca de las políticas gubernamentales en el sector automotriz y el impacto en el consumo de automóviles, se puede

evidenciar que a nivel mundial este sector es uno de los más dinámicos, por lo que cada gobierno busca mejorar al mismo, sin embargo, da prioridad a la economía nacional, mostrando un interés relevante a la balanza comercial, para que la misma no mantenga resultados negativos, por lo que cada país busca incentivar a la industria y aumentar las exportaciones y disminuir las importaciones. Varias de las políticas públicas que se han tomado son la aplicación de aranceles y principalmente la restricción de importaciones, lo que directamente afecta a los niveles de demanda y cambios en las tendencias de consumo.

2.2. Fundamentación científico-técnica

2.2.1. Fundamentación Filosófica

El presente trabajo de investigación está basado en el paradigma positivista o empírico, ya que busca brindar una explicación sobre la situación de los actores del sector automotriz, frente a la adopción de políticas gubernamentales tomadas durante el año 2015. Prediciendo de esta manera un panorama real sobre la situación que afronta el sector y sus involucrados, y las repercusiones dadas en las tendencias de consumo de vehículos.

Además la investigación se basa en un estudio de relación neutral entre el investigador y el objeto de estudio, a través de la utilización de herramientas estadísticas que conlleven a cuantificar los resultados obtenidos y realizar conclusiones valederas y exactas. Por lo que este enfoque es el más acertado.

2.2.2. Fundamentación Legal

La investigación se fundamenta en varias leyes y resoluciones vigentes para el sector automotriz, entre las cuales se resaltan las Resoluciones del COMEX especialmente, las cuales tienen una participación importante en aspectos de producción y competitividad de los diferentes sectores de la economía ecuatoriana, en el sector

automovilístico se resalta la importancia de resoluciones que tienen referencia sobre aranceles, negociación internacional, disminución de comercio y competencia desleal, cantidades y calidad en exportaciones e importaciones.

Una de las más importantes resoluciones que habla sobre la importación de vehículos es la número 50 del año 2015 que establece el equivalente en valor FOB, según el “Artículo 1.- Establecer una cuota global para la importación de vehículos equivalente a USD 655`680.927,37 en valor FOB, que no podrá superar el total de 84.555 unidades físicas”, que se distribuye de la siguiente manera:

a) USD 280`680.927,37 en valor FOB correspondiente a 23.285 unidades comerciales para la importación de vehículos completamente armados (CBU) clasificados en las subpartidas: 8703210099, 8703221090, 8703229090, 8703231090, 8703239090, 8703241090, 8703249090, 8703319099, 8703321090, 8703329090, 8703331090, 8703339090, 8703900029, 8703900099, 8704211099, 8704311099, 8704900029; y, 8704900099, lo que suceda primero;

b) USD 359`138.973,45 en valor FOB correspondiente a 58.867 unidades para la importación de vehículos por ensamblar (CKD) clasificados en las subpartidas: 8703210080, 8703221080, 8703229080, 8703231080, 8703239080, 8703241080, 8703249080, 8703311080, 8703319080, 8703321080, 8703329080, 8703331080, 8703339080, 8703900021, 8703900091, 8704211080, 8704311080, 8704900021, 8704900091; y, 8706009180, lo que suceda primero; y,

c) USD 15`861.026,55 en valor FOB correspondiente a 2.403 unidades para la importación de CKD de chasis de vehículos clasificados en las subpartidas: 8706001080; y, 8706002180, lo que suceda primero.

“Por tratarse de una restricción amparada en las normas excepcionales del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de la OMC, (GATT), de la Comunidad Andina y del Tratado de Montevideo de 1980, invocadas en los considerandos de esta resolución, todas las importaciones de las mercancías señaladas en el párrafo anterior, provenientes de cualquier país, deberán cumplir con la cuota global impuesta; incluidas las provenientes de aquellos países con los que Ecuador mantiene acuerdos comerciales”.

La presente medida impuesta en esta resolución, tendrá vigencia hasta el 31 de diciembre de 2016. Otro importante artículo de esta resolución es el siguiente:

“Artículo 2.- De la cuota de USD 280.680.927,37 en valor FOB correspondiente a 23.285 unidades comerciales para la importación de vehículos completamente armados (CBU) establecida en el artículo 1 de la presente Resolución, ningún importador de vehículos completamente armados (CBU) podrá superar en importaciones, hasta el término de cada mes, el valor de USD 4.210.213,91 FOB; o, 349 unidades, lo que suceda primero”.

Los saldos no utilizados correspondientes a esta cuota mensual no serán acumulables ni en FOB ni como en unidades. Además la cuota mencionada está abierta para la participación de los importadores que tengan Registro Único de Contribuyentes (RUC) tengan registrada su actividad de importación o como comercializador de vehículos armados, es decir, CBU.

Esta resolución es una de las más importantes para la presente investigación, por lo que traemos a relucir otro artículo, de gran importancia para la fundamentación legal:

“Artículo 3.- La cuota global establecida en el artículo 1 del presente instrumento para la importación de vehículos en CBU, será distribuida respectivamente en cuatro (4) cupos iguales y trimestrales, cuyos saldos no utilizados serán acumulables”.

“Artículo 4.- De la cuota de USD 359'138.973,45 en valor FOB correspondiente a 58.867 unidades para la importación de vehículos por ensamblar (CKD); y, de la cuota de USD 15'861.026,55 en valor FOB correspondiente a 2.403 unidades para la importación de CKD de chasis de vehículos, establecidas en el artículo 1 de la presente Resolución, serán distribuidas conforme al Anexo de la presente Resolución.”

“Artículo 5.- Se excluye de la restricción cuantitativa anual de importaciones, establecida en esta Resolución, a las importaciones de vehículos que ingresen bajo el régimen de admisión temporal con reexportación en el mismo estado, de acuerdo a la legislación aduanera, siempre y cuando se mantengan en el referido régimen”

“Los vehículos por ensamblar (CKD) que se importen a un régimen de perfeccionamiento con fines de exportación, no serán descontados de los cupos

asignados a los importadores, siempre y cuando se mantengan en el referido régimen”.

“Artículo 6.- Se exceptúa de esta medida a las importaciones de vehículos para personas con discapacidad, diplomáticos y funcionarios sujetos a la Ley de Inmunidades, Privilegios y Franquicias Diplomáticas, las que realice el Estado y sus instituciones, así como los vehículos que forman parte de planes o programas que impulse el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO) como parte de incentivos a la producción, donaciones y vehículos que formen parte de menajes de casa, conforme a la legislación aduanera”.

“Los vehículos que se exceptúan en este artículo y que ingresaron bajo el régimen de depósito aduanero deberán ser restituidos a los cupos del importador”.

“Artículo 7.- El Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE) deberá descontar de esta cuota trimestral, a las declaraciones aduaneras de importaciones aceptadas desde el 01 de enero de 2016 bajo el régimen de depósito aduanero o importación a consumo para el caso de vehículos completamente armado (CBU) e importación a consumo para el caso de vehículos por ensamblar (CKD)”.

“Para lo señalado en el párrafo anterior, únicamente se permitirá la presentación de la declaración aduanera; y, en el caso en que el número de unidades comerciales declaradas sea mayor o igual a dos (2), exceptuando las declaraciones bajo régimen de importación a consumo que correspondan a la compensación de un régimen de depósito aduanero”.

“Para el caso de los vehículos completamente armados (CBU) que previo a la entrada en vigencia de la presente resolución que hayan ingresado a un depósito aduanero y no hayan sido nacionalizados, se descontará a los importadores respectivos el cupo correspondiente al 2016 de acuerdo al cupo trimestral especificado en el artículo 3 de la presente Resolución”.

“Artículo 8.- Se encarga al Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE) la ejecución de la presente Resolución”.

Considerando disposiciones importantes como la utilización de cuotas establecidas en la presente resolución y la presentación de informes trimestrales al COMEX por parte del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE), también tendrá un

plazo de 21 días para implementar el sistema ECUAPASS a partir de la adopción del presente instrumento y lo dispuesto en la presente resolución. Se puede resaltar también en resumen los dólares FOB y unidades que tienen algunos importadores como: AYMESA S.A. con 47.931.719,32 CKD dólares FOB y 6.948 en CKD unidades, ONMIBUS BB TRANSPORTES S.A. 243.000.000,00 en CKD dólares FOB y 37.246 en CKD unidades, MANUFACTURAS ARMADURIAS Y REPUESTOS ECUATORIANOS S.A. 42.218.371,34 CKD dólares FOB y 10.736 en CKD unidades y CIAUTO que tiene 25.988.882,78 CKD dólares FOB, 15.861.026,55 en CKD chasis, 3.937 en CKD unidades y 2.403 en CKD unidades chasis.

Otra resolución referida al sector automovilístico es la número 18 del año 2015 del COMEX en su parte pertinente dispone que las importaciones de vehículos terrestres, así como las piezas, partes y/o accesorios deben regirse a lo que menciona en siguiente artículo:

“Artículo 1.- Reformar la Resolución COMEX 51 de 27 de marzo de 2012, agregando a continuación del segundo inciso del artículo 4, el siguiente texto: El COMEX podrá autorizar la desaduanización de vehículos especiales (partida 87.05) adquiridos por entidades públicas que por sus características técnicas estén relacionadas con sus actividades, en los casos que no se enmarquen en lo previsto en la letra a) del artículo 1 de esta Resolución.” (Comité de Comercio Exterior, 2015).

En otra de las resoluciones tomadas en cuenta es la número 008 del 2015, la cual engloba sobre la reforma del arancel ecuatoriano aprobada con una resolución anterior en el año 2012. En el anexo de la presente resolución se considera las siguientes tarifas arancelarias, específicamente de mercancía que aplica en el Ecuador:

Tabla 1.- Tarifa Arancelaria a la importación de vehículos Ecuador 2015

| PARTIDA | DESCRIPCIÓN | ARANCEL |
|---------------|---|---------|
| 87.02 | Vehículos automóviles para transporte de diez o más personas incluido el conductor | |
| 8702.10 | Motor de émbolo y encendido por compresión (diésel-semidiesel) | |
| 8702.10.10 | Transporte de un máximo de 16 personas incluido el conductor | |
| 8702.10.10.80 | CKD | 3 |
| 8702.10.10.90 | Los demás | 35 |
| 8702.10.90 | Buses articulados | |
| 8702.10.90.80 | CKD | 3 |
| 8702.10.90.90 | Los demás | 10 |
| 8702.90.10 | Trolebuses | |
| 8702.90.10.80 | CKD | 3 |
| 8702.90.10.90 | Los demás | 0 |
| 8702.90.91 | Transporte de un máximo de 16 personas, incluido el conductor | |
| | Eléctricos | |
| 8702.90.91.11 | CKD | 0 |
| 8702.90.91.19 | Los demás | 0 |
| | Híbrido | |
| 8702.90.91.21 | CKD | 0 |
| 8702.90.91.29 | Los demás | 0 |
| | Los demás | |
| 8702.90.91.91 | CKD | 3 |
| 8702.90.91.99 | Los demás | 35 |
| | Eléctricos | |
| 8702.90.91.11 | CKD | 0 |
| 8702.90.91.19 | Los demás | 0 |
| | Híbrido | |
| 8702.90.91.21 | CKD | 0 |
| 8702.90.91.29 | Los demás | 0 |
| | Los demás | |
| 8702.90.91.91 | CKD | 3 |
| 8702.90.91.99 | Los demás | 10 |
| | Vehículos con motor de émbolo alternativo de encendido por chispa | |
| 8703.21.00 | De cilindrada inferior o igual a 1000 cm ³ | |
| 8703.21.00.91 | CKD | 40 (*) |
| 8703.22 | Vehículos de cilindrada superior a 1000 cm ³ pero inferior o igual a 1500cm ³ | |
| 8703.22.10 | Tracción en las cuatro ruedas | |
| 8703.22.10.80 | CKD | 40 (*) |
| 8703.22.10.90 | Los demás | 40 |
| 8703.23 | Vehículos de cilindrada superior a 1500 cm ³ pero inferior o igual a 3000cm ³ | |
| 8703.23.10 | Tracción en las cuatro ruedas | |
| 8703.23.10.80 | CKD | 35 (*) |
| 8703.23.10.90 | Los demás | 40 |
| 8703.24 | Vehículos de cilindrada superior a 3000 cm ³ | |
| 8703.24.10 | Tracción en las cuatro ruedas | |
| 8703.24.10.80 | CKD | 35 (*) |
| 8703.24.10.90 | Los demás | 35 |
| | Vehículos con motor de émbolo alternativo de encendido por compresión (diésel-semidiesel) | |
| 8703.31 | Vehículos de cilindrada superior a 1000 cm ³ pero inferior o igual a 2500cm ³ | |
| 8703.31.10 | Tracción en las cuatro ruedas | |
| 8703.31.10.80 | CKD | 40 (*) |
| 8703.31.10.90 | Los demás | 40 |
| 8703.32 | Vehículos de cilindrada superior a 1500 cm ³ pero inferior o igual a 3000cm ³ | |
| 8703.32.10 | Tracción en las cuatro ruedas | |
| 8703.32.10.80 | CKD | 40 (*) |
| 8703.32.10.90 | Los demás | 40 |
| 8703.33 | Vehículos de cilindrada superior a 2500 cm ³ | |
| 8703.33.10 | Tracción en las cuatro ruedas | |
| 8703.33.10.80 | CKD | 40 (*) |
| 8703.33.10.90 | Los demás | 40 |
| | Eléctricos | |
| 8703.90.00.11 | CKD | 40 |
| 8703.90.00.19 | Los demás | 40 |
| | Híbrido | |
| 8703.90.00.21 | CKD | 40 (*) |
| 8703.90.00.29 | Los demás | 35 (*) |

Fuente: Anexo I de la Resolución N°. 008-2014 del Comité de Comercio Exterior COMEX
Elaborado por: Coca Medina María Teresa

En donde 40 (*) Reducción del arancel ADV aplica conforme tabla del Anexo I de la Resolución 65 del COMEX en base al % PEI Arancel mínimo 15%, 35 (*) 0% solamente vehículos de 0 a 2000cc 10% vehículos de 2001cc a 3000cc;20 de 3001 a 4000cc y 40 es 0% vehículos de valor FOB de hasta \$40000.

2.3. Categorías Fundamentales

2.3.1 Supra ordenación conceptual de variables

Supra ordenación de las variables

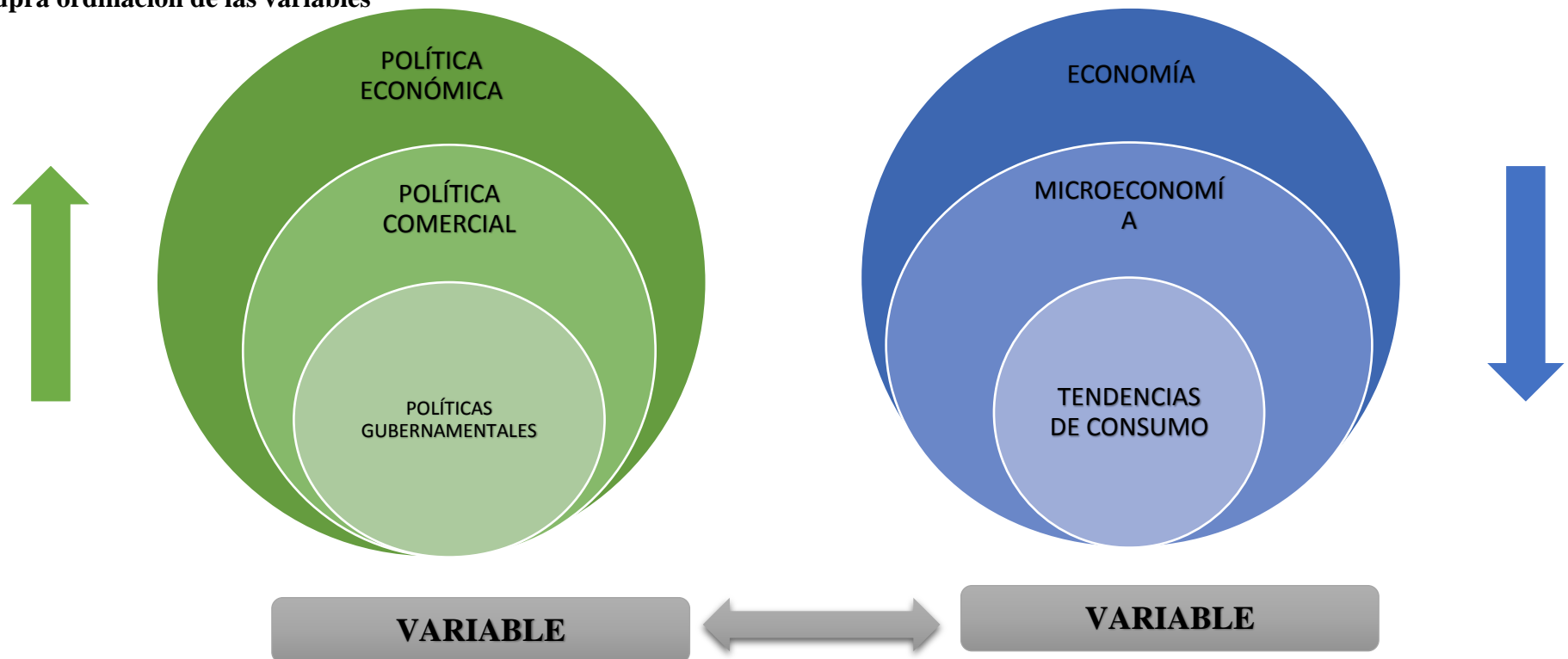


Gráfico 2 Supra ordenación conceptual de las Variables
Elaborado por: Coca Medina María Teresa

2.3.2. Subordinación

2.3.2.1. Subordinación Variable Independiente

Subordinación de la Variable Independiente

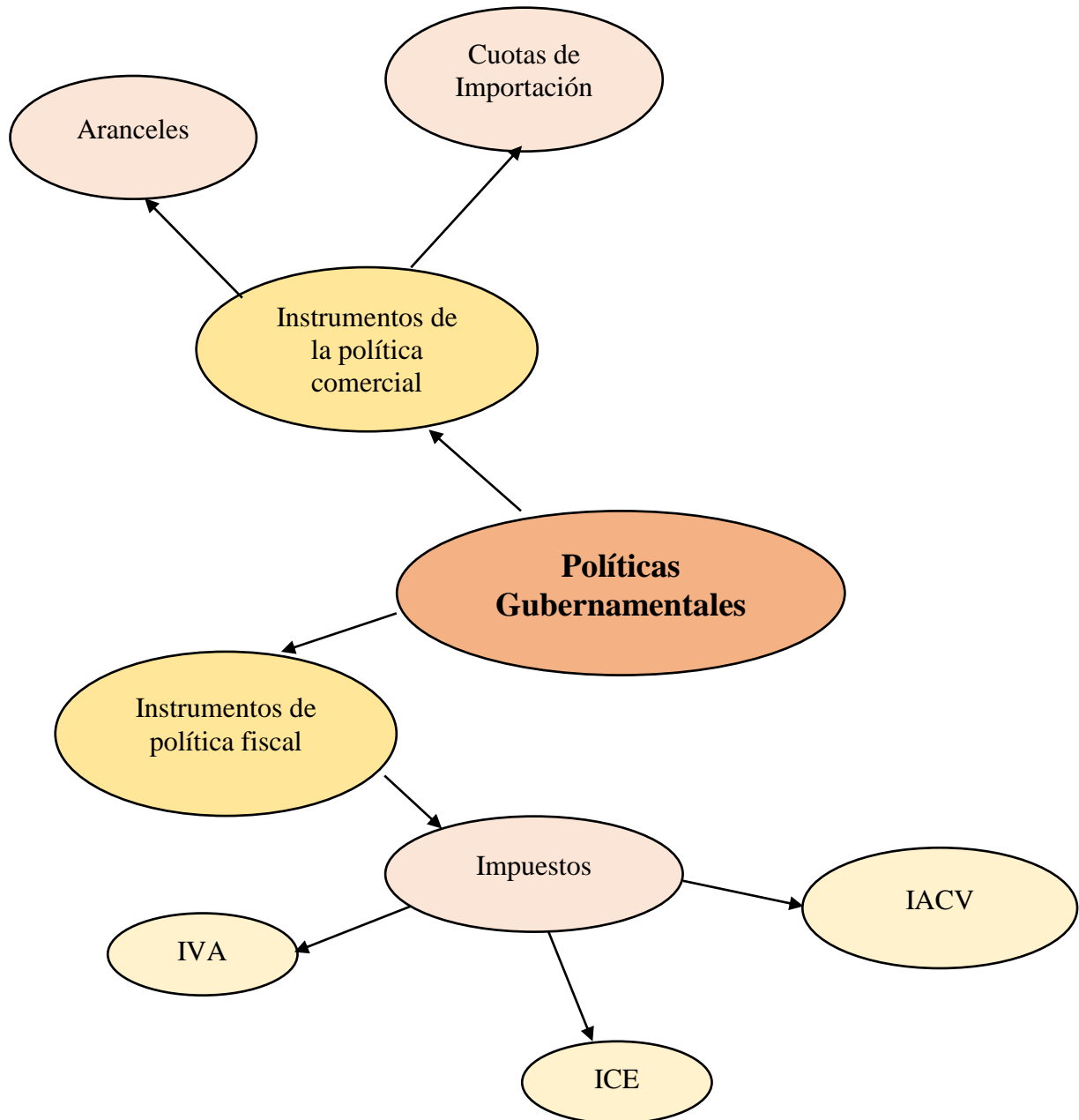


Gráfico 3 Subordinación Variable Independiente
Elaborado por: Coca Medina María Teresa

2.3.1.2. Subordinación Variable Dependiente

Subordinación de la Variable Dependiente

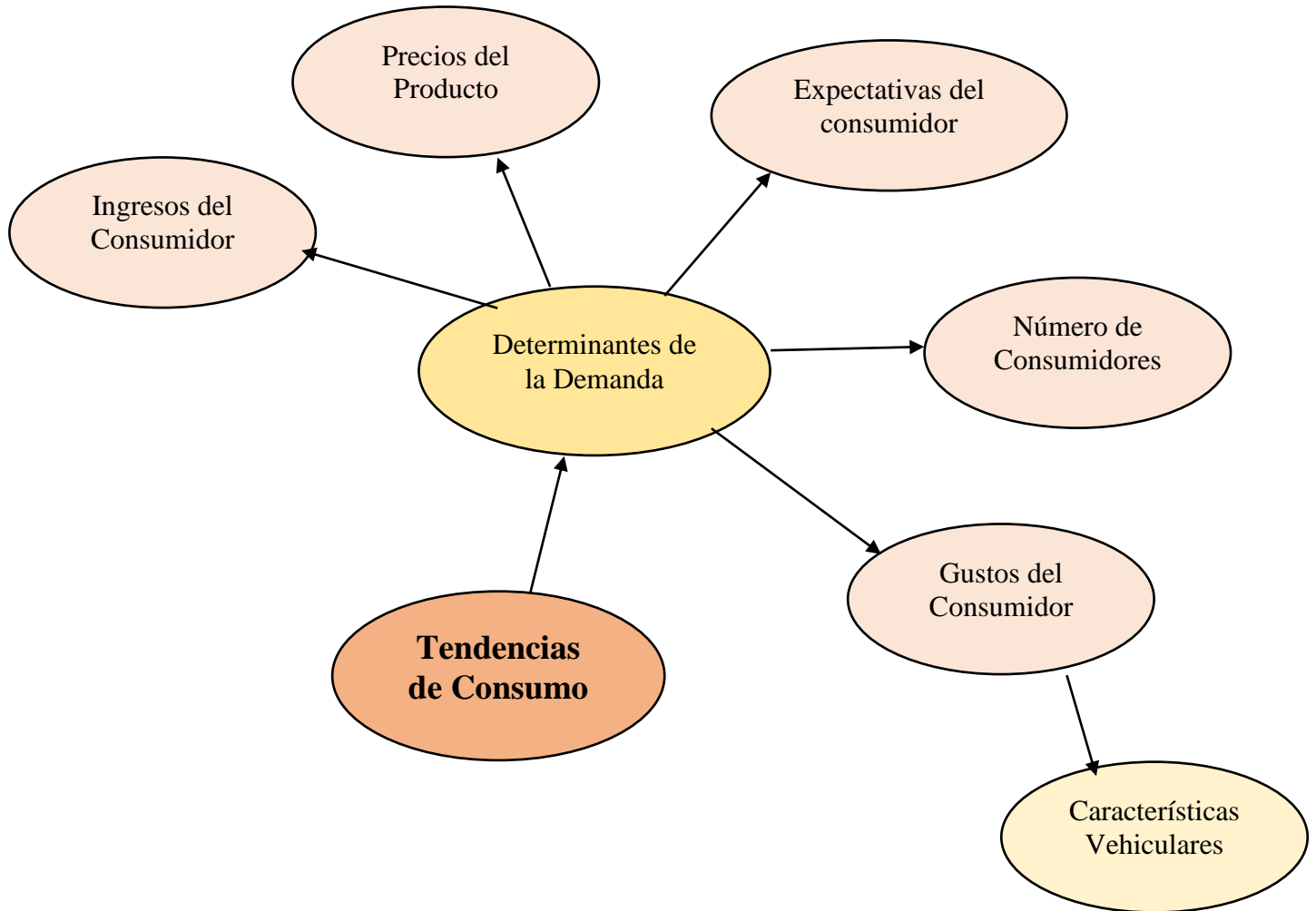


Gráfico 4 Subordinación Variable Dependiente
Elaborado por: Coca Medina María Teresa

2.4. Marco Conceptual de la Variables Independiente

2.4.1. Política Económica

De acuerdo con Nadal (2002) las políticas económicas conforman el “Conjunto de instrumentos, procedimientos y medidas que se aplican en un sistema político para controlar el crecimiento económico”, el gobierno ecuatoriano es un actor protagonista en la economía del país ya que por medio de las políticas tomadas por el mismo la nación toma una trayectoria histórica en distintos aspectos, ya sean sociales, culturales, tecnológicos y sobretodo económicos.

Es importante considerar instrumentos fuertes y lógicos que den seguridad y alcance a los objetivos planteados por el gobierno, en busca del beneficio de la población, analizando las variables afectadas y la situación actual, los indicadores alarmantes o los problemas que se presenten inesperadamente, si bien es cierto la economía busca la satisfacción de necesidades a través de la correcta distribución de los recursos.

La política económica se convierte en el método más importante del gobierno, para alcanzar objetivos, sin embargo, la práctica es más compleja que la teoría según Fernández (2006) considera que la política económica en concepto es la aplicación de varios mecanismos para alcanzar objetivos planteados, sin duda, en la realidad son decisiones gubernamentales tomadas de acuerdo a las prioridades de los poderes públicos y necesidades de la comunidad.

Para Cuadrado (2006) el análisis económico es realmente importante para la adopción de políticas económicas en un territorio, considerando que existen diferentes preocupaciones como crecimiento económico, distribución de la renta, comercio internacional, entre otras. Además para otros autores es de suma importancia otros aspectos como el pleno empleo, la estabilidad de los precios, el equilibrio de la balanza de pagos, alcanzar un desarrollo sostenible y sustentable, el cuidado al medio ambiente y la seguridad ciudadana.

Por lo tanto se puede decir que las políticas económicas conforman un grupo de instrumentos y medidas, que son adoptadas por el gobierno o las autoridades de turno, para alcanzar el cumplimiento de objetivos propuestos y encontrar soluciones a problemas o momentos críticos que atravesase un país.

2.4.2. Política Comercial

De acuerdo con Veletanga (2016), la política comercial tiene como objetivos principales la reducción de los costos de producción domésticos, realizar aportes al desarrollo y crecimiento económico, permitir una modernización del aparato productivo, lograr que el país sea un lugar atractivo para la producción y obviamente ampliar mercados de destino para las exportaciones, este y otros objetivos existen gracias a la aplicación de la política comercial en un país.

Según Steinberg (2004), se considera que una política comercial estratégica aquella que es tomada por un gobierno a través de la intervención y regulación instrumentada para modificar la interacción en determinados sectores productivos.

De esta manera las empresas nacionales y extranjeras interactúan en un ámbito comercial internacional más amplio, un caso de gran importancia para el Ecuador es el desempeño del sector automotriz, ya que este mercado da pasos gigantescos para la dinamización de la economía, sin embargo, se ha llevado a cabo varias políticas nuevas que se focalizan en las actividades del mismo, que han repercutido de manera evidente.

Se resalta que es importante comprender que los procesos políticos y el poder que se ejerce por el mismo, cumplen un dinamismo importante dentro de la acción de las políticas comerciales de un país, especialmente si son sobre tratados de libre comercio, cumpliendo de esta manera un eje teórico atravesado por el poder, la política comercial y los tratados públicos. (Alpízar, 2005) La política comercial según Cavazos (1982) un:

Una incorporación de medidas gubernamentales que afectan la dirección y el volumen del comercio internacional con el fin de reasignar el consumo y la producción, captar recursos para el erario público y/o influir en los resultados de la balanza de pagos del país. Pág. 445.

La percepción de la política comercial trae consigo una serie de elecciones y preferencias de los individuos, así mismo su manera de asimilar los objetivos políticos de su país, considerando de esta manera que la política comercial proteccionista es buena para unos y que la política comercial aperturista o librecambista es positiva para otros.

Los economistas coinciden y/o consideran que, en materia comercial la política librecambista es casi siempre superior a una proteccionista.

La política comercial proteccionista es cuando el estado busca estimular las exportaciones y restringe las importaciones, de esta manera aumenta la demanda de productos nacionales en el exterior y la producción industrial, en sí busca dar una protección de la competencia existente a los productores nacionales.

Mientras que la política comercial librecambista en cambio aparte de estimular las exportaciones, busca abrir las importaciones, pretendiendo aumentar la demanda de productos nacionales y someter a la industria nacional a la competencia externa, todo bajo la opción de modernizarse, mejorar y tener precios menores para el consumidor nacional.

Por ende la política comercial es un conjunto de procesos que permiten y conducen al país para tener buenas relaciones comerciales con el exterior, además tiene una focalización importante y evidente en las exportaciones e importaciones, y ésta puede ser proteccionista o librecambista.

2.4.3. Política Gubernamental

Según Jordana & Ramió (2002) La poca participación de los presidentes o representantes de un país en el comercio exterior, es un generador de problemas, ya

que está en manos de la política presidencial o política gubernamental desbloquear asuntos públicos. Motivo por el cual es sumamente importante una participación inteligente por parte de los gobernantes, lastimosamente Ecuador ha vivido una historia realmente negativa, en donde se ha buscado el beneficio individual y se ha perjudicado a nivel global a la ciudadanía.

Citando a Alpízar (2005) quien parafrasea a Cormelius Cartoriadis “La política es la actividad lúcida y reflexiva que se interroga acerca de las instituciones de la sociedad y llegado el caso, aspira a transformarlas” (p. 3). Por lo que la implementación de políticas gubernamentales surge como un pilar que puede fortalecer a un país o bien desarmarlo ante problemáticas económicas y sociales.

Ecuador durante años ha vivido un cúmulo de panoramas económicos distintos en diferentes años, debido a las decisiones adoptadas por diferentes gobiernos de turno, es decir, las políticas gubernamentales, que se puede definir como aquellas medidas por medio de las cuales se desea solucionar conflictos, problemas e inestabilidad de un país, y son decisiones del gobierno.

Las políticas gubernamentales son acciones necesarias para mejorar situaciones críticas que atraviese el país, ya que a través de ellas, se puede plantear estrategias que afronten cualquier crisis, inestabilidad económica y períodos de austeridad que se presenten en momentos inesperados. Las políticas gubernamentales, brindan dirección a las ideas de un gobierno para el bienestar económico de la nación.

Con estos aportes se amplía la conceptualización de políticas gubernamentales, como la aplicación de decisiones por parte de las autoridades del gobierno de un territorio, para alcanzar fines económicos y solucionar conflictos.

2.4.4. Instrumentos de la Política Comercial

Entre las diferentes formas en las que el Estado puede intervenir en la economía, sin duda, una de las más importantes es la política comercial. Esta política busca regular las relaciones comerciales del país con el resto del mundo a través de instrumentos.

(Solórzano, 2007). Los instrumentos pueden ser definidos como las herramientas y el direccionamiento para alcanzar los objetivos propuestos.

De acuerdo con Bejarano (1997) los instrumentos de la política comercial “Son aquellas políticas concertadas que garantizan el cumplimiento de los compromisos del gobierno, este debe estar presente en el diseño de los instrumentos tanto del lado gubernamental como del lado de los actores privados” (p.54).

En sí los instrumentos permiten regular las relaciones comerciales de un país con el exterior, ya que la política comercial diseña y pone en práctica los instrumentos necesarios que considere, para orientar sus esfuerzos y alcanzar sus objetivos.

Entre los instrumentos de la política comercial, considerados importantes dentro del presente estudio tenemos los tributos al comercio exterior que son los derechos arancelarios, establecidos en leyes orgánicas y ordinarias y tasas por servicios aduaneros. Por ejemplo:

El AD-VALOREM que significa el arancel cobrado a las mercancías, son porcentajes establecidos de acuerdo al tipo de mercancía importada, aplicado a la suma de la base imponible de importación es decir el Costo + Seguro + Flete. Además se calcula el Fondo de Desarrollo para la Infancia FODINFA, el cual se aplica con el 0.5% sobre la base imponible de la importación. El Impuesto a los Consumos Especiales (ICE) que es un porcentaje variable al tipo de bienes, y finalmente el Impuesto al Valor Agregado que es el 12% sobre la Base Imponible + Ad Valorem + FODINFA + ICE. Lo que afecta directamente al precio final de un producto, la siguiente tabla muestra la forma en que se calcula cada uno de los aranceles para la determinación del “Precio después de aranceles”

Tabla 2.- Valor FOB

| DESCRIPCIÓN | VALOR FOB-FREE ON BOARD-LIBRE A BORDO FOB |
|---------------------------|--|
| CONCEPTO | Valor del mercado de las exportaciones de bienes y mercancías en las fronteras aduaneras de un país. |
| FÓRMULA DE CALCULO | $FOB = \frac{MPN + (MPE + (MPE * R)) + MO + ENV + EMB + FI + SI + CER + GA + GFB + OG - DW * (1 - IG)}{1 - \left(CDA + GB + CA + IP + \left(\frac{DE}{1 + DE} \right) + \left(\frac{U}{1 - IG} \right) \right) + R * (1 - IG)}$ |
| NOMECLATURA | <p>MPN: Materias primas nacionales (\$) MPE: Materias primas Extranjeras (\$) MO: Mano de Obra (\$) ENV: Envases (\$) EMB: Embalajes (\$) FI: Flete Interno (\$) SI: Seguro Interno (\$) CER: Certificaciones (\$) GA: Gastos Aduaneros (\$) GFB: Gastos Fijos Bancarios (\$) DW: Draw Back (\$) OG: Otros Gastos: (\$) CDA: Comisión Despachante de Aduana (%) GB: Gastos Bancarios (%) CA: Comisión de Agente (%) IP: Intereses de prefinanciación (5%) DE: Derechos de Exportación (%) R: Reintegros (%) IG: Impuestos a las Ganancias (%) U: Utilidad (%)</p> |

Fuente: ExportarYa.com
Elaborado por: Coca Medina María Teresa

Tabla 3.- Valor CIF

| DESCRIPCIÓN | VALOR CIF CIF |
|---------------------------|---|
| CONCEPTO | Valor de Mercado de las importaciones de bienes y mercancías en las fronteras aduaneras de un país. |
| FÓRMULA DE CALCULO | $CIF = C + S + F$ |
| NOMECLATURA | <p>C: Costo (FOB) S: Seguro F: Flete</p> |

Fuente: ExportarYa.com
Elaborado por: Coca Medina María Teresa

Tabla 4.- Ad-Valorem Importaciones

| DESCRIPCIÓN | AD VALOREM IMPORTACIONES AD-VALOREM |
|---------------------------|--|
| CONCEPTO | Arancel cobrado a las mercancías, cuyo porcentaje es establecido de acuerdo al tipo de mercancía o bien. |
| FÓRMULA DE CALCULO | $AD - VALOREM = \%AV * (CIF)$ |
| NOMECLATURA | %AV: Porcentaje ad-valorem CIF: Valor CIF |

Fuente: Aquino y Huayamave, 2015
Elaborado por: Coca Medina María Teresa

Tabla 5.-FONDISA

| DESCRIPCIÓN | FONDINFA FDS |
|---------------------------|--------------------------------------|
| CONCEPTO | Fondo de Desarrollo para la Infancia |
| FÓRMULA DE CALCULO | $FODINFA = \%FDS * CIF$ |
| NOMECLATURA | %FDS: 0,005 CIF: Valor CIF |

Fuente: Fundación de Desarrollo para la Infancia
Elaborado por: Coca Medina María Teresa

Tabla 6.- Impuesto a los Consumos Especiales

| DESCRIPCIÓN | IMPUESTO A LOS CONSUMOS ESPECIALES ICE |
|---------------------------|---|
| CONCEPTO | Impuesto monofásico, es decir se calcula una sola vez en toda la cadena de distribución y se encuentra incluido en el PVP. |
| FÓRMULA DE CALCULO | $ICE = (PREA * MC) * \%ICE$ |
| NOMECLATURA | PREA: Precio ex aduana $PREA = CIF + ADVALOREM + FODINFA$ MC: Margen de Comercialización $MC = (1 + 0,25)$ %ICE: Porcentaje ICE |

Fuente: Servicio de Rentas Internas
Elaborado por: Coca Medina María Teresa

Tabla 7.- Impuesto al Valor Agregado

| DESCRIPCIÓN | IMPUESTO AL VALOR AGREGADO IVA |
|---------------------------|--|
| CONCEPTO | Impuesto que grava el valor añadido o agregado de un producto en las distintas fases de su producción. |
| FÓRMULA DE CALCULO | $IVA = (CIF + ADVALOREM + FDS + ICE) * \%IVA$ |
| NOMECLATURA | CIF: Valor CIF ADVALOREM: Ad- Valorem FDS: Fodinfra ICE: Impuesto a los Consumos Especiales |

Fuente: Servicio de Rentas Internas
Elaborado por: Coca Medina María Teresa

Tabla 8.- Precio después de los Aranceles

| DESCRIPCIÓN | PRECIOS DESPUES DE ARANCELES PRECIO |
|---------------------------|---|
| CONCEPTO | Precio del vehículo con los aranceles calculados, después de este precio se estima el porcentaje de utilidad del vendedor. |
| FÓRMULA DE CALCULO | $PRECIO = CIF + ADVALOREM + FDS + ICE + IVA$ |
| NOMECLATURA | CIF: Valor CIF ADVALOREM: Ad- Valorem FDS: Fodinfra ICE: Impuesto a los Consumos Especiales IVA: Impuesto al Valor Agregado |

Fuente: Servicio de Rentas Internas
Elaborado por: Coca Medina María Teresa

2.4.5. Aranceles

Según Parra (2011) los aranceles son “Impuestos o gravámenes que se aplican a las mercancías que se importan o exportan. Son derechos de aduana que se aplican con mayor frecuencia a las importaciones”.

Evidentemente la aplicación de un arancel aumenta el costo de los precios importados, ya que de esta manera se protege la producción nacional frente a los competidores extranjeros y a la vez hasta los ingresos del gobierno se elevan. “Un arancel es un tipo de impuesto indirecto que grava las ventas de bienes importados” (Krugman & Wells, 2006, pág. 342).

Los aranceles se convierten en un impuesto sobre bienes importados, los cuales pueden tener un fuerte impacto en la economía, que positivamente beneficie al ingreso del gobierno y también el incremento de ganancias en los productores nacionales, mientras que los consumidores se vean perjudicados al tener que exportar bienes o productos extranjeros.

2.4.6. Cuotas a la importación

Las cuotas de importación son la segunda barrera comercial más común y la definen como “La cantidad máxima de un bien que se puede importar legalmente”. (Krugman, Olney, & Wells, 2008, pág. 344). De acuerdo con Parkin & Esquivel (2007) la cuota de importación es “Una restricción cuantitativa a la importación de un bien particular, que especifica la cantidad máxima que se puede importar de ese bien en un periodo dado” (p. 463).

Otro importante aporte es el de Mankiw (2012) quien considera que las cuotas de importación son parecidas a la imposición de aranceles ya que los dos “Reducen el monto de las importaciones, incrementan el precio nacional del bien, reducen el bienestar de los consumidores nacionales, mejoran el bienestar de los productores nacionales” (p. 179).

En fin se puede determinar a la cuota de importación como aquella cantidad estimada sobre un bien, para que pueda ser importado, convirtiéndose de esta manera en una restricción en cuanto a la cantidad de productos importados.

2.4.7. Instrumentos de Política Fiscal

Un concepto realmente importante para determinar cómo las acciones del gobierno puede influir en la situación de cualquier sector de la economía de un país. De acuerdo con Eiksten (1995) citado por Otálora (2009) los instrumentos de política fiscal puede designarse como “Los cambios de impuestos y gastos, persiguen los objetivos más inmediatos de la plena ocupación y la estabilidad del nivel de los precios”. (p. 51)

Sin embargo, existen otros autores citados por Otálora (2009) que tienen otra percepción de la conceptualización de política fiscal y la importancia de sus instrumentos, uno de ellos considera que los instrumentos de política fiscal pueden ser el uso de impuestos, gastos de gobierno y operaciones referidas a la deuda pública de forma deliberada, también se puede considerar como un establecimiento de ciertos valores que significan pagos del gobierno o para el mismo. Los instrumentos de política fiscal representan un conjunto importante de medidas en cuanto al régimen tributario de un país, el gasto público, endeudamiento, inversión, gasto nacional e inversión.

2.4.8. Impuestos

Según Menéndez (2008) “Los impuestos son los tributos exigidos sin contraprestación cuyo hecho imponible está constituido por negocios, actos o hechos que ponen de manifiesto la capacidad económica del contribuyente”. (p. 154)

Se considera dos clases de impuestos los directos y los indirectos, según Blanco (2003) los impuestos son directos cuando quienes pagan son previamente designados en ciertas listas normativas, además depende de su renta y de su capital; mientras que los indirectos son aquellos que se pagan sin necesidad de que el contribuyente tenga una identificación, sino más bien solo por el hecho de adquirir algún producto.

Otro relevante aporte es el de López & Melo (2016) quien dice que existen cinco impuestos importantes “El impuesto al valor agregado o añadido, el que es sobre las rentas de las personas, a los consumos especiales, aranceles aduaneros y el impuesto sobre los vehículos que generan más de un 75% de los ingresos tributarios”. (p. 20)

Los impuestos sirven para “Recaudar ingresos con el fin de realizar proyectos públicos, como carreteras, escuelas y defensa nacional” (Mankiw & Rabasco, 2007) además estos se constituyen como uno de los más importantes instrumentos de la política gubernamental.

Los impuestos se consideran como aquella obligación de pago que no tiene contraprestación, los cuales son pagados por las personas y las empresas para que el Estado tenga un ingreso netamente tributario y lo dirija a obras que beneficien a la colectividad.

2.4.9. Impuesto al Valor Agregado - IVA

Según Lacalle (2014) el Impuesto al Valor Agregado (IVA) es “Un impuesto indirecto que grava el consumo y que recae sobre la entrega de bienes y prestaciones de servicios efectuados por empresarios o profesionales, así como sobre las importaciones y adquisiciones intracomunitarias de bienes”. (p. 124)

De acuerdo con Lequiller & Blades (2009) el IVA “Es uno de los principales impuestos sobre los productos. Se recauda por las empresas por cuenta del Estado en varias fases”.

Es importante considerar la conceptualización del Servicio de Rentas Internas (2015), institución encargada de la recaudación de impuestos en el Ecuador que considera al IVA como:

El impuesto que grava el valor de la transferencia de dominio o a la importación de bienes muebles de naturaleza corporal, en todas sus etapas de comercialización, así como a los derechos de autor, de propiedad industrial y derechos conexos; y al valor de los servicios prestados. Existen básicamente dos tarifas para este impuesto que son 12% y tarifa 0%.

En si el IVA, es el Impuesto al Valor Agregado, que se grava a diferentes productos en sus diferentes etapas, este impuesto es pagado por parte de los consumidores, en el caso de Ecuador, es recaudado por el Servicio de Rentas Internas y dirigido hacia las arcas del Estado.

2.4.10. Impuestos a los Consumos Especiales - ICE

Según la Ley Orgánica del Régimen Tributario Interno-LORTI (2014) se denomina Impuestos a los Consumos Especiales (ICE) al “Pago obligatorio que exige el Estado a los individuos o empresas que no están sujetos a contraprestación directa por la adquisición de bienes y servicios de procedencia nacional o importados”.

Este impuesto está dirigido para bienes determinados y específicos, como los cigarrillos, bebidas alcohólicas y vehículos. Además se cobra a otros productos considerados como bienes suntuarios, siendo de esta manera su principal objetivo disminuir el consumo de bienes lujosos y productos nocivos.

Estos se clasifican en cuatro grupos importantes, tomando en cuenta que pueden ser Impuestos a los Consumos Especiales, con tarifas específicas y tarifas ad-valorem; como el caso del grupo cuatro que está conformado por: bebidas alcohólicas, incluida la cerveza artesanal, los cigarrillos, cerveza industrial, bebidas gaseosas con contenido de azúcar menor o igual a 25 gramos por litro de bebida, bebidas energizantes, bebidas no alcohólicas y gaseosas con contenido de azúcar mayor a 25 gramos por litro de bebida , excepto energizantes, que tienen las dos tarifas. Mientras que los vehículos conforman el Grupo II, que tienen una tarifa ad-valorem. En la siguiente tabla observamos la tarifa 2015:

Tabla 9.- Bienes y servicios gravado con ICE

| GRUPO I | TARIFA AD-VALOREM |
|---|-------------------|
| Productos del tabaco y sucedáneos del tabaco (abarcan los productos preparados totalmente o en parte utilizando como materia prima hojas de tabaco y destinados a ser fumados, chupados, inhalados, mascados o utilizados como rapé). | 150,00% |
| Perfumes y aguas de tocador | 20,00% |
| Videojuegos | 35,00% |
| Armas de fuego, armas deportivas y municiones excepto aquellas adquiridas por la fuerza pública | 300,00% |

| | |
|--|--------------------------|
| Focos incandescentes excepto aquellos utilizados como insumos Automotrices. Cocinas, cocinetas, calefones y sistemas de calentamiento de agua, de uso doméstico, que funcionen total o parcialmente mediante la combustión de gas. | 100,00% |
| | |
| GRUPO II | TARIFA AD-VALOREM |
| 1. Vehículos motorizados de transporte terrestre de hasta 3.5 toneladas de carga, conforme el siguiente detalle: | |
| | |
| Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea de hasta USD 20.000 | 5,00% |
| Camionetas, furgonetas, camiones, y vehículos de rescate cuyo precio de venta al público sea de hasta USD 30.000 | 5,00% |
| Vehículos motorizados, excepto camionetas, furgonetas, camiones y vehículos de rescate, cuyo precio de venta al público sea superior a USD 20.000 y de hasta USD 30.000 | 10,00% |
| Vehículos motorizados, cuyo precio de venta al público sea superior a USD 30.000 y de hasta USD 40.000 | 15,00% |
| Vehículos motorizados, cuyo precio de venta al público sea superior a USD 40.000 y de hasta USD 50.000 | 20,00% |
| Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a USD 50.000 y de hasta USD 60.000 | 25,00% |
| Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a USD 60.000 y de hasta USD 70.000 | 30,00% |
| Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a USD 70.000 | 35,00% |
| | |
| 2. Vehículos motorizados híbridos o eléctricos de transporte terrestre de hasta 3.5 toneladas de carga, conforme el siguiente detalle: | |
| Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea de hasta USD 35.000 | 0,00% |
| Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea superior a USD 35.000 y de hasta USD 40.000 | 8,00% |
| Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea superior a USD 40.000 y de hasta USD 50.000 | 14,00% |
| Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea superior a USD 50.000 y de hasta USD 60.000 | 20,00% |
| Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea superior a USD 60.000 y de hasta USD 70.000 | 26,00% |

| | | |
|---|-------------------------------------|-----------------------------------|
| Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea superior a USD 70.000 | 32,00% | |
| | | |
| 3. Aviones, avionetas y helicópteros excepto aquellas destinadas al transporte comercial de pasajeros, carga y servicios; motos acuáticas, triceres, cuadrones, yates y barcos de recreo: | 15,00% | |
| | | |
| GRUPO III | TARIFA AD-VALOREM | |
| Servicios de televisión pagada | 15,00% | |
| Servicios de casinos, salas de juego (bingo - mecánicos) y otros juegos de azar | 35,00% | |
| Servicio de telefonía fija y planes que comercialicen únicamente voz, datos y sms del servicio móvil avanzado prestado a sociedades | 15,00% | |
| | | |
| GRUPO IV | TARIFA AD-VALOREM | |
| Las cuotas, membresías, afiliaciones, acciones y similares que cobren a sus miembros y usuarios los Clubes Sociales, para prestar sus servicios, cuyo monto en su conjunto supere los US \$ 1.500 anuales | 35,00% | |
| | | |
| GRUPO V | TARIFA ESPECÍFICA | TARIFA AD-VALOREM |
| Cigarrillos | 0.16 USD POR UNIDAD | N/A |
| Bebidas alcohólicas, incluida la cerveza artesanal | 7.24 USD POR LITRO DE ALCOHOL PURO | 75,00% |
| Cerveza Industrial | 12.00 USD POR LITRO DE ALCOHOL PURO | 75,00% |
| Bebidas gaseosas con contenido de azúcar menor o igual a 25 gramos por litro de bebida. Bebidas energizantes. | 10,00% | N/A |
| Bebidas no alcohólicas y gaseosas con contenido de azúcar mayor a 25 gramos por litro de bebida , excepto energizantes | N/A | 0.18 USD por 100 gramos de azúcar |

Fuente: Servicio de Rentas Internas
Elaborado por: Coca Medina María Teresa

Los impuestos a los consumos especiales son aquellos que se fijan para productos considerados como un lujo o bien si causan algún daño a la salud de las personas.

2.4.11. Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular

Según la Ley de Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular (2011) define al impuesto Ambiental a la contaminación vehicular (IACV), como “El gravamen

(obligación de pago) establecido por el estado a la contaminación del ambiente producida por el uso de vehículos motorizados de transporte terrestre”.

Según el Servicio de Rentas Internas (2015) menciona que de acuerdo con la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado, el IACV se grava por la contaminación ambiental producida por el uso de vehículos motorizados, el sujeto activo es quien cobra el impuesto (Estado) y el sujeto pasivo quien paga el impuesto (Propietarios de vehículos), específicamente aquellos de un cilindraje mayor a 1500cc.

“La fórmula para calcular el IACV es la siguiente: $IACV = [(b - 1500) t] (1+FA)$ ”. Tomando en cuenta que: b= Base Imponible (cilindraje en centímetros cúbicos), t= Valor de Imposición Específica y FA= Factor de Ajuste. (Servicio de Rentas Internas, 2016)

Tabla 10.- Base Imponible y Tarifa IACV

| No. | Tramo cilindraje - Automóviles y motocicletas (b)* | \$ / cc. (t)* |
|-----|--|---------------|
| 1 | Menor a 1.500 cc | 0.00 |
| 2 | 1.501 - 2.000 cc | 0.08 |
| 3 | 2.001 - 2500 cc | 0.09 |
| 4 | 2.501 - 3.000 cc | 0.11 |
| 5 | 3.001 - 3.500 cc | 0.12 |
| 6 | 3.501 - 4.000 cc | 0.24 |
| 7 | Más de 4.000 cc | 0.35 |

Fuente: Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado
 Registro: Suplemento-Registro Oficial N°583 Jueves 24 de Noviembre del 2011
 Elaborado por: Coca Medina María Teresa

Tabla 11.- Factor de Ajuste IACV

| No. | Tramo de Antigüedad (años) - Automóviles | Factor (FA) |
|-----|--|-------------|
| 1 | Menos a 5 años | 0% |
| 2 | De 5 a 10 años | 5% |
| 3 | De 11 a 15 años | 10% |
| 4 | De 16 a 20 años | 15% |
| 5 | Mayor a 20 años | 20% |
| 6 | Híbridos | -20% |

Fuente: Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado
 Registro: Suplemento-Registro Oficial N°583 Jueves 24 de Noviembre del 2011
 Elaborado por: Coca Medina María Teresa

Los impuestos verdes son considerados como la ayuda principal para recaudar y contribuir al cuidado del medio, de esta manera se logra una disminución de la contaminación.

2.5. Marco Conceptual de la Variable Dependiente

2.5.1. Economía

De acuerdo con Ávila (2003), quien menciona dos importantes enfoques, el primero en un enfoque marxista, en donde parafrasea a Engels lo siguiente “La economía es la ciencia que estudia las leyes que rigen la producción, la distribución, la circulación y el consumo de los bienes materiales que satisfacen necesidades humanas”. (p. 8)

Y la definición marginalista de Robbins que señala lo siguiente “La economía es la ciencia que se encarga del estudio de la satisfacción de las necesidades humanas mediante bienes que siendo escasos tienen usos alternativos entre los cuales hay que optar”. (Ávila, 2003, pág. 8)

La economía tiene varias definiciones algunos importantes aportes la definen de manera sencilla, precisa y clara. Según Mankiw & Rabasco (2007) “La economía es el estudio del modo en que la sociedad gestiona sus recursos escasos” (p. 3).

Según Parkin & Esquivel (2007) “La economía es la ciencia social que estudia las elecciones que se realizan para hacer frente a la escasez” (p. 15), además considera que esta conceptualización proviene de la palabra escasez y satisfacción de deseos, la economía puede ser macroeconomía y microeconomía.

La economía es “El estudio de la manera en que las sociedades utilizan los recursos escasos para producir mercancías valiosas y distribuir las entre los diferentes individuos”. (Samuelson & Nordhaus, 2005, pág. 4).

Para González (2009) la economía se puede definir como “La ciencia que se ocupa de la manera en que se administran unos recursos que son escasos, con objeto de

producir bienes y servicios y distribuirlos para su consumo entre los miembros de una sociedad”.

La conceptualización de economía puede ser obtenida de varias fuentes bibliográficas, sin embargo, la mayoría se dirige a un punto específico de su significado.

“La economía es la ciencia social que estudia las elecciones que los individuos, las empresas los gobiernos y las sociedades completas hacen para encarar la escasez. El campo de estudio de esta materia se divide en dos partes la microeconomía y la macroeconomía”. (Parkin, Economía, 2004, p. 2)

Por lo que se puede definir a la economía es una ciencia social que busca satisfacer las necesidades de los consumidores, a través de la correcta distribución de los diferentes recursos disponibles.

2.5.2. Microeconomía

La Microeconomía tiene igual varias asimilaciones de su concepto, según Ávila (2003) ésta es “El estudio de la unidad económica, de la unidad productiva propiamente dicha y del comportamiento del consumidor individual” (p. 14).

Mientras que para Parkin (2004) “La microeconomía es el estudio de las elecciones que hacen los individuos y las empresas, la manera en que dichas elecciones interactúan y la influencia que los gobiernos ejercen sobre ellas” (p. 2)

El aporte de Larraín & Sachs (2002) dice que la “Microeconomía estudia las decisiones individuales de empresas comerciales y familiares y su interacción en el mercado” (p. 3). Otro importante aporte el de Samuelson & Nordhaus (2005) quien considera que la microeconomía es la “Rama de la economía que se ocupa del comportamiento de entidades individuales tales como mercados, empresas y hogares” (p. 4).

Otra fuente importante y puntual sobre microeconomía es la de (Pindyck & Rubinfeld (2007) que menciona lo siguiente: “La microeconomía es la rama de la economía que se ocupa de la conducta de unidades económicas individuales como consumidores, empresa, trabajadores e inversores, así como de los mercados que comprenden estas unidades” (p. 4).

En sí se puede decir que la microeconomía es una parte importante que conforma la economía, cuyo estudio está dirigido para los individuos y las empresas, es decir, las unidades individuales de la economía.

2.5.3. Tendencias de Consumo

Se puede determinar a las tendencias de consumo como el comportamiento de compra que adopta el consumidor, relacionado con varios aspectos ya sean estos sociales o económicos, como por ejemplo el precio del producto, el clima y hasta el estado de ánimo del comprador, a partir de eso se genera varias modificaciones en el consumo del ser humano. (Cisneros, 2013)

Las tendencias de consumo según Torres (1993), este es un término utilizado en el análisis de mercado para la determinación basada en antecedentes, sobre el consumo de un producto determinado por parte de una persona en periodos determinados.

En sí las tendencias de consumo son las elecciones de los consumidores en comparación de un tiempo pasado a un tiempo presente, debido a diferentes factores que han influido en el consumo.

2.5.4 Determinantes de la Demanda

La demanda es “La cantidad de bienes y servicios que los compradores planean comprar durante un periodo determinado y a un precio específico”. (Corchuelo, Peña, & Valor, 2005, pág. 325) Cierta cantidad está relacionada con varios “determinantes de la demanda” que influyen al momento de comprar un producto o adquirir un servicio.

De acuerdo Spencer (1993), la demanda es “Una relación que muestra las distintas cantidades de un producto o mercancía que los compradores estarían dispuestos y serían capaces de adquirir a precios alternativos posibles durante un cierto periodo de tiempo” (p. 32). Puede cambiar el comportamiento del consumidor por diferentes aspectos que se presenten al momento de su compra.

De acuerdo con Schiller (2008) “La demanda es la capacidad y deseo de comprar determinadas cantidades de un bien a los distintos precios en un determinado periodo de tiempo, *ceteris paribus*” (p. 53)

Es decir, la demanda es la compra de bienes o utilización de servicios, a un precio determinado, que los demandantes están dispuestos a consumir, cuenta con varios determinantes los cuales modifican a la demanda de diferente manera, entre ellos están los siguientes determinantes de la demanda: Gustos del Consumidor, expectativas del consumidor, el precio del producto, los ingresos disponibles del consumidor y el número de consumidores en el mercado.

2.5.5. Ingresos del Consumidor

El ingreso del consumidor “Es un factor influyente en la demanda, ya que si este aumenta los consumidores adquieren más bienes, y al contrario si disminuye su ingreso, compran menos”. (Parkin & Esquivel, *Macroeconomía: versión para latinoamérica*, 2007, pág. 64)

Según Solé (2003) los ingresos del consumidor en la demanda pueden basarse en las leyes de Engels que menciona una serie de efectos que se pueden dar como el incremento de ingresos y disminuye los gastos alimenticios, incrementa los gastos en vestimenta y aquellos gastos de vivienda permanecen constantes.

Los ingresos de consumidor son aquellos rubros de dinero que tiene a su favor ya sea por su trabajo o negocios, lo que le permite gastar comprando varios productos o adquiriendo servicios, realizar inversiones o bien dirigirlo al ahorro.

2.5.6. Precios del Producto

Según Ávila (2003), considera que el precio es “Un determinante de importancia para la demanda” (p. 42), ya que si estos disminuyen la gente compra más. El mismo autor define al precio como “La cantidad de dinero que tenemos que dar a cambio de mercancías o servicios”. (Ávila, 2003)

Para Samuelson & Nordhaus (2005) el precio es “El valor del bien en términos de dinero, que representan los términos a los cuales las personas y las empresas intercambian distintos bienes de manera voluntaria” (p. 26)

El precio “Es un factor determinante en la demanda ya que el precio del bien en el mercado varía la cantidad demandada de forma indirecta, ya que si el precio del producto aumenta la cantidad demandada disminuye y viceversa”. (Corchuelo, Peña, & Valor, 2005, pág. 328)

El precio del producto es el valor o la cantidad de dinero que se determina para la adquisición de un producto.

2.5.7. Expectativas del Consumidor

Según Lazzari (2006) las expectativas de compra y consumo se ven afectados por varios factores influyentes en los mismos, estos pueden ayudar a formar un proceso de decisión, de acuerdo a las expectativas individuales y la influencia del entorno también, no siempre pueden representarse modelos aplicables a situaciones aleatorias o ciertas.

Para Sánchez y Hernández (2004) las expectativas de los consumidores pueden definir la calidad o el grado de las mismas, incluyendo factores relacionados subjetivamente con aquellos juicios de las personas acerca del producto o servicio adquirido.

Las expectativas de los consumidores se consolidan como un factor variante al momento de determinar la demanda de un producto o servicio, ya que cada persona tiene diferentes maneras de asimilar sus gustos ya sea hoy o en el futuro.

2.5.8. Número de Consumidores

El número de consumidores es realmente importante para la empresa y el mercado, ya que de esta manera se puede determinar qué tipo de demanda es y las empresas que tipos de estrategias estarían dispuestas a adoptar para ser más competitivas.

2.5.9. Gustos del Consumidor

Según Krugman & Wells (2006) las preferencias del consumidor son un valioso determinante en la demanda y quiere decir que tienen distintas funciones de utilidad.

Para Corchuelo, Peña, & Valor (2005, pág. 30) los gustos del consumidor se conforman como un determinante claro en la demanda ya que los consumidores demandan y compran los bienes que desean.

De acuerdo con Pindyck & Rubinfeld (2007) el primer paso para hallar una manera práctica de describir las razones de las preferencias de los consumidores es a través de descripciones gráficas o algebraica una de las maneras de explicarlas es a través de la aplicación de cestas de mercado, llegando a tres supuestos básicos importantes sobre las preferencias, uno aquellas personas que tienen preferencias completas es decir completas dejan de lado o muestran indiferencia a otras cestas y se deciden por una en específico, la transitividad aquellas en las que el consumidor prefieren tanto una cesta como otra y finalmente la cuanto más cantidad tenga es mejor en donde el consumidor prefiere básicamente la cesta que le ofrezca mayor cantidad.

Los gustos del consumidor dependen de varios aspectos, sin embargo se puede definir, como uno de los determinantes de la demanda más importantes para la adquisición de un producto.

2.5.10. Características Vehiculares

Es importante considerar ciertas características particulares por las que el consumidor opta al comprar un vehículo, entre ellas tenemos:

Marca

Según Llopis (2016) “La marca es el concepto más importante en la estrategia de branding. Conformada por un conjunto de valores, creencias y maneras de actuar, que marca el comportamiento de una organización” (p. 51)

La marca “Es un conjunto de características físicas o asociaciones culturales o emocionales vinculadas con un producto, servicio u organización”. (Pérez & Salinas, 2008)

De acuerdo a Munuera & Rodriguez (2006) “La marca es un conjunto de rasgos y características estables y duraderas en la marca (personalidad, valores, creencias, actitudes, opiniones mantenidas, signos o elementos de identificación)” (p. 201). Y según Salinas (2007) La marca es “Una idea, o una experiencia, o relación con el mercado objetivo”. (p. 42)

En fin la marca es un elemento importante para el fortalecimiento de la empresa, ya que en resumen esta conforma una identificación representativa para el mercado.

Existen diferentes marcas vehiculares en el mercado ecuatoriano, siendo la más vendida “Chevrolet, seguido por “Kia” y en tercer lugar “Hyundai”, para lo cual traemos a consideración la venta de vehículos durante el año 2015.

Tabla 12.- Venta de vehículos por marcas Ecuador 2015

| MARCA | UNIDADES VENDIDAS | PORCENTAJE DE PARTICIPACIÓN |
|---------------|--------------------------|------------------------------------|
| CHEVROLET | 40265 | 49,52% |
| KIA | 7647 | 9,40% |
| HYUNDAI | 5678 | 6,98% |
| NISSAN | 3794 | 4,67% |
| MAZDA | 3651 | 4,49% |
| TOYOTA | 3651 | 4,49% |
| HINO | 3385 | 4,16% |
| GREAT WALL | 2445 | 3,01% |
| FORD | 1771 | 2,18% |
| RENAULT | 1128 | 1,39% |
| VOLKSWAGEN | 1105 | 1,36% |
| CHERY | 1059 | 1,30% |
| JAC | 891 | 1,10% |
| DFSK | 558 | 0,69% |
| CITROËN | 329 | 0,40% |
| MERCEDES BENZ | 316 | 0,39% |
| MITSUBISHI | 256 | 0,31% |
| FIAT | 236 | 0,29% |
| DONGFENG | 216 | 0,27% |
| FAW | 206 | 0,25% |
| JEEP | 203 | 0,25% |
| INTERNATIONAL | 192 | 0,24% |
| AUDI | 182 | 0,22% |
| KENWORTH | 179 | 0,22% |
| BYD | 171 | 0,21% |
| FUSO | 151 | 0,19% |
| LIFAN | 146 | 0,18% |
| PEUGEOT | 146 | 0,18% |
| HONDA | 121 | 0,15% |
| JMC | 121 | 0,15% |
| GOLDEN DRAGON | 117 | 0,14% |
| BMW | 114 | 0,14% |
| SKODA | 100 | 0,12% |
| FREIGHTLINER | 96 | 0,12% |
| UD TRUCKS | 78 | 0,10% |
| FOTON | 76 | 0,09% |
| MACK | 63 | 0,08% |
| BEIBEN | 49 | 0,06% |
| YUTONG | 46 | 0,06% |
| OTRAS | 371 | 0,46% |
| TOTAL | 81309 | 100% |

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, AEADE
Elaborado por: Coca Medina María Teresa

Tipo de Vehículo

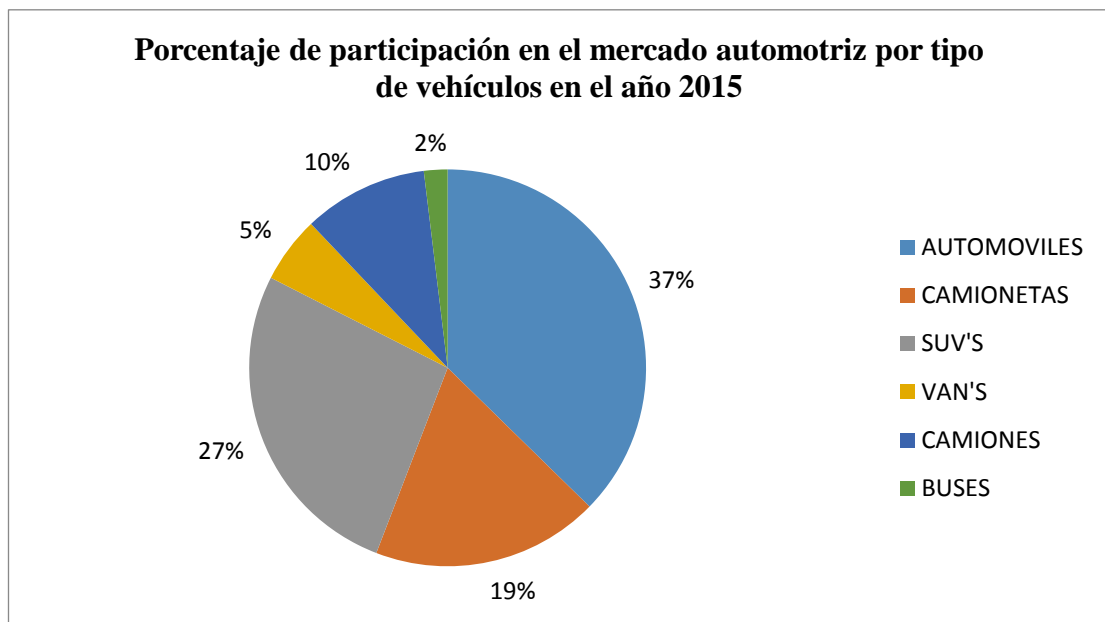
Existen varios tipos de vehículos, todo depende de los gustos de consumidor y sus necesidades. Según el Anuario de la AEADE el consumo de vehículos durante el 2015 fueron automóviles, camionetas, suv's, van's, camiones y buses.

Tabla 13.- Venta de vehículos por tipo Ecuador 2015

| TIPO DE VEHICULO | UNIDADES | PORCENTAJE DE PARTICIPACION |
|------------------|--------------|-----------------------------|
| AUTOMOVILES | 30344 | 37% |
| CAMIONETAS | 15071 | 19% |
| SUV'S | 21664 | 27% |
| VAN'S | 4404 | 5% |
| CAMIONES | 8263 | 10% |
| BUSES | 1563 | 2% |
| TOTAL | 81309 | 100% |

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, AEADE
Elaborado por: Coca Medina María Teresa

Gráfico 5.- Ventas por tipo de vehículos Ecuador 2015



Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, AEADE
Elaborado por: Coca Medina María Teresa

Tipo de Combustible

Otro importante factor es el combustible, ya que el consumidor, considera realmente importante que el dinero que gaste en combustible no sea alto. Este puede ser gasolina o diésel.

Motor y cilindraje

El motor es una de las partes más importantes que da vida al vehículo. Según Orovio (2010) “El motor es la fuente de energía y movimiento del automóvil, y a él debe su nombre”. (p. 2)

Es importante considerar el cilindraje debido a los impuestos que de ellos derivan, según el Servicio de Rentas Internas, como se observó en el tema Impuesto Ambiental.

Estado

El consumidor considera entre sus gustos y decisiones de compra el estado del vehículo, es decir si este es nuevo o de segunda mano.

2.6. Preguntas directrices y/ hipótesis

2.6.1. Preguntas directrices

¿Cuál ha sido el comportamiento de las políticas gubernamentales aplicadas al sector automotriz en el período 2010 al 2015?

¿Con qué propósito el gobierno fijó políticas para el sector automotriz?

¿Cuál fue el nivel de demanda de vehículos en el año 2015 en el mercado automotriz de la ciudad de Ambato?

¿Cuál ha sido el posicionamiento de marcas en el mercado de Ambato?

¿Cuál fue el comportamiento del consumo de vehículos del sector automotriz entre los años 2014 y 2015?

2.7. Hipótesis

Las políticas gubernamentales en el sector automotriz, inciden significativamente en las tendencias de consumo de vehículos en la Ciudad de Ambato, 2015.

2.8. Señalamiento de las Variables

Variable independiente: Políticas Gubernamentales

Variable dependiente: Tendencias de consumo

Término de Relación: Incidencia

CAPÍTULO III METODOLOGÍA

3.1 Modalidad, enfoque y nivel de investigación

3.1.1. Modalidad

La presente investigación se basa en investigaciones bibliográficas y de campo.

3.1.1.1. Investigación Bibliográfica

Esta investigación, a través de la documentación pertinente, permite recabar los datos necesarios para tener a la mano la información necesaria en el estudio, además refuerza mediante la información de libros, revistas, medios de información escrita como el periódico, entre otros.

3.1.1.2. Investigación de Campo

Este estudio permite realizar investigaciones muy importantes de fuentes primarias, es decir, la reunión de datos directos y exclusivos del problema a investigarse en el sector específico que se refiere la investigación. Levantando de esta manera la información más importante de la investigación, aquella que se relaciona directamente con el problema de estudio.

3.1.2. Enfoque

3.1.2.1 Enfoque Cuantitativo

La presente investigación se desarrolla en base a un enfoque cuantitativo, ya que utiliza la recolección de datos y su posterior análisis para dar respuesta a ciertas

interrogantes establecidas durante la investigación y la comprobación de la hipótesis establecida en el transcurso del estudio, a través de la utilización de herramientas estadísticas y análisis numéricos.

3.1.3. Nivel de Investigación

3.1.3.1. Nivel de Investigación relacional

El estudio que se realiza bajo este nivel de investigación se basa en la dependencia entre variables, ya que busca establecer la relación de diferentes hechos existentes entre una variable de estudio y una variable analítica. En este caso se asocia la variable independiente que son las políticas gubernamentales en el sector automotriz, evaluando de esta manera el comportamiento de la variable dependiente las tendencias de consumo de vehículos en virtud de la ya mencionada variable independiente. Resaltando que uno de los principales propósitos de esta investigación es saber cómo una variable se puede comportar conociendo el comportamiento de otra variable, de esta manera determinar su relación. (Hernández, Fernández y Baptista, 2006).

3.1.3.2. Nivel de Investigación descriptiva

Y finalmente el nivel de investigación descriptiva, en el que se considera los datos obtenidos de la investigación a través de la aplicación de entrevistas, encuestas y análisis de información. De esta manera se busca realizar una exposición sobre la investigación realizada, a través de una detallada explicación.

3.2. Población, Muestra y Unidad De Investigación

3.2.1. Población

La población es aquel conjunto de elementos que se va a proceder a estudiar, comparten una característica en común, se debe considerar que esta debe ser homogénea, es decir, los miembros deben tener características en común conforme al

estudio que se realice, el período de tiempo en que se realiza la investigación, el espacio de estudio, lo que quiere decir que se debe limitar el área específica de estudio y la cantidad que es en sí, el tamaño de la población, el mismo que podrá determinar la muestra.

De acuerdo con Gallego, Icart, & Pulpón (2006) la población es “El conjunto de individuos que tienen ciertas características o propiedades que son las que se desea estudiar”. Para el presente estudio se considerará una población conformada por 7 empresas afiliadas a la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador – AEADE, localizada en la Ciudad de Ambato.

Y para el estudio del comportamiento de la demanda se estima una población de 329.856 habitantes de la Ciudad de Ambato, conformada por un 51,55% mujeres y 48,45% hombres, específicamente considerando un el 60% de la Población Económicamente Activa. Por lo tanto el total de la población de la presente investigación es de 197.914 habitantes.

Tabla 14.- Población Ciudad de Ambato

| PARROQUIA | HOMBRE | MUJER | TOTAL | PEA |
|---------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| AMBATILLO | 2.598 | 2.645 | 5.243 | 3.146 |
| AMBATO | 86.299 | 92.239 | 178.538 | 107.123 |
| ATAHUALPA (CHISALATA) | 4.998 | 5.263 | 10.261 | 6.157 |
| AUGUSTO N. MARTINEZ | 3.962 | 4.229 | 8.191 | 4.915 |
| CONSTANTINO FERNANDEZ | 1.255 | 1.279 | 2.534 | 1.520 |
| CUNCHIBAMBA | 2.107 | 2.368 | 4.475 | 2.685 |
| HUACHI GRANDE | 5.187 | 5.427 | 10.614 | 6.368 |
| IZAMBA | 7.111 | 7.452 | 14.563 | 8.738 |
| JUAN BENIGNO VELA | 3.587 | 3.869 | 7.456 | 4.474 |
| MONTALVO | 1.961 | 1.951 | 3.912 | 2.347 |
| PASA | 3.220 | 3.279 | 6.499 | 3.899 |
| PICAIGUA | 4.022 | 4.261 | 8.283 | 4.970 |
| PILAGUIN (PILAHUIN) | 5.868 | 6.260 | 12.128 | 7.277 |
| QUISAPINCHA (QUIZAPINCHA) | 6.235 | 6.766 | 13.001 | 7.801 |
| SAN BARTOLOME DE PINLLOG | 4.437 | 4.657 | 9.094 | 5.456 |
| SAN FERNANDO | 1.176 | 1.315 | 2.491 | 1.495 |
| SANTA ROSA | 10.163 | 10.840 | 21.003 | 12.602 |
| TOTORAS | 3.394 | 3.504 | 6.898 | 4.139 |
| UNAMUNCHO | 2.250 | 2.422 | 4.672 | 2.803 |
| TOTAL | 159.830 | 170.026 | 329.856 | 197.914 |
| PORCENTAJE | 48,45% | 51,55% | 100% | 60% |

Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas y Censos - INEC
Elaborado por: Coca Medina María Teresa

3.2.2. Muestra

La muestra es una parte significativa de la población, esta representa una parte importante para determinar a cuántos elementos de la población en estudio se tiene que realizar, encuestas, entrevistas o la técnica de recolección de información que se emplee. Para Gallego, Icart, & Pulpón (2006) la muestra es “El grupo de individuos que realmente se estudiarán, es un subconjunto de la población”.

La muestra es el fragmento más importante para llevar a cabo un estudio de investigación y poder recabar información oportuna, actual y verás. De esta manera conseguir datos que serán una valiosa base para alcanzar los objetivos planteados.

3.2.2.1 Muestra Oferta

La población de las Empresas Automotrices de la ciudad de Ambato registradas en la AEADE es de 7 en su totalidad por lo que se determina una muestra conformada por las mismas 7 empresas afiliadas a la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador – AEADE, que pertenecen a la ciudad de Ambato:

Tabla 15.- Empresas afiliadas a la AEADE-Ambato

| EMPRESAS AFILIADAS A LA ASOCIACIÓN DE EMPRESAS AUTOMOTRICES DEL ECUADOR AMBATO-2015 | | |
|---|--|---|
| NOMBRE | ACTIVIDAD | DIRECCIÓN |
| AMBANDINE | Comercialización vehículos marca Mazda | Dirección: Avda. Atahualpa y Víctor Hugo s/n (Diagonal al mall de los Andes) – Ambato |
| AUTOLINE S.A. | Importación y comercialización Camiones Man, repuestos, accesorios y taller de | Dirección: Av. Indo América junto a Fundiciones Láser - Ambato |
| AUTOMEKANO CIA. LTDA. | Camiones y buses Nissan Diesel | Dirección: Av. Indoamérica Km. 1 – Ambato |
| AUTOMOTORES CARLOS LARREA T. | Comercialización de vehículos, camionetas, todo terrenos, repuestos y accesorios Toyota y camiones, buses, repuestos y accesorios Daihatsu | Dirección: Av. Las Américas No. 2527 y Junín – Ambato |
| AUTOMOTORES DE LA SIERRA S.A. | Comercialización de vehículos y repuestos Chevrolet | Dirección: Av. Atahualpa Km. 2, frente al Mall de los Andes – Ambato |
| AUTOSCOREA S.A. | Comercialización de vehículos, repuestos y accesorios Kia Motors | Dirección: Av. Atahualpa y Víctor Hugo - Ambato |
| ECUATORIANA DE MOTORES CIA. LTDA. | Importación de camiones y buses Hino | Dirección: Panamericana Norte Km. 1 ½ - Ambato |

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, AEADE
Elaborado por: Coca Medina María Teresa

3.2.2.2 Muestra Demanda

3.2.2.2.1 Fórmula

$$n = \frac{Z^2 * P * Q * N}{Z^2 * P * Q + (N * e^2)}$$

En donde:

n: Tamaño de la muestra (?)

Z: Nivel de confianza (95% → 1,96)

P: Probabilidad de ocurrencia (0,5)

Q: Probabilidad de no ocurrencia (0,5)

e: Error de la muestra (0,05)

N: Tamaño de la población (197.914 habitantes)

$$n = \frac{1,96^2 * 0,5 * 0,5 * 197.914}{1,96^2 * 0,5 * 0,5 + (197.914 * 0,05^2)}$$

$$n = \frac{190.076,606}{495,7454}$$

$$n = 383,4157 \cong \mathbf{383}$$

La muestra se distribuye de la siguiente manera:

Tabla 16.- Muestra Demanda

| N° | PARROQUIA | PEA | % | MUESTRA |
|--------------|---------------------------|----------------|-------------|------------|
| 1 | AMBATILLO | 3.146 | 2% | 8 |
| 2 | AMBATO | 107.123 | 54% | 207 |
| 3 | ATAHUALPA (CHISALATA) | 6.157 | 3% | 11 |
| 4 | AUGUSTO N. MARTINEZ | 4.915 | 2% | 8 |
| 5 | CONSTANTINO FERNANDEZ | 1.520 | 1% | 4 |
| 6 | CUNCHIBAMBA | 2.685 | 2% | 8 |
| 7 | HUACHI GRANDE | 6.368 | 3% | 11 |
| 8 | IZAMBA | 8.738 | 4% | 15 |
| 9 | JUAN BENIGNO VELA | 4.474 | 2% | 8 |
| 10 | MONTALVO | 2.347 | 1% | 4 |
| 11 | PASA | 3.899 | 2% | 8 |
| 12 | PICAIGUA | 4.970 | 3% | 11 |
| 13 | PILAGUIN (PILAHUIN) | 7.277 | 4% | 15 |
| 14 | QUISAPINCHA (QUIZAPINCHA) | 7.801 | 3% | 11 |
| 15 | SAN BARTOLOME DE PINLLOG | 5.456 | 3% | 11 |
| 16 | SAN FERNANDO | 1.495 | 1% | 4 |
| 17 | SANTA ROSA | 12.602 | 6% | 23 |
| 18 | TOTORAS | 4.139 | 2% | 8 |
| 19 | UNAMUNCHO | 2.803 | 2% | 8 |
| TOTAL | | 197.914 | 100% | 383 |

Fuente: Población y Muestra de la investigación
Elaborado por: Coca Medina María Teresa

3.2.3. Unidad de investigación

Tabla 17.- Resumen de las unidades de investigación

| N° | UNIDAD DE INVESTIGACIÓN | POBLACIÓN | MUESTRA |
|----|-------------------------------|-----------|---------|
| 1 | Empresas Afiliadas a la AEADE | 7 | 7 |
| 2 | PEA de la Ciudad de Ambato | 197.914 | 383 |

Fuente: Población y Muestra de la investigación
Elaborado por: Coca Medina María Teresa

3.3. Operacionalización de las Variables

3.3.1. Operacionalización de la Variable Independiente: Políticas Gubernamentales

Tabla 18.- Operacionalización de la Variable Independiente

| CONCEPTO | DIMENSIONES | INDICADORES | ITEMS | TECNICAS/INSTRUMENTOS |
|--|------------------------------------|---|--|--|
| Son acciones necesarias para mejorar situaciones críticas que atraviese el país, ya que a través de ellas, se puede plantear estrategias que afronten cualquier crisis, inestabilidad económica y períodos de austeridad que se presenten en momentos inesperados. Las políticas gubernamentales, brindan dirección a las ideas de un gobierno para el bienestar económico de la nación. | Instrumentos de Política Comercial | Aranceles | ¿Cuál fue el arancel ad-valorem importaciones en el año 2010, 2011, 2012, 2013, 2014 y 2015? | Análisis de Datos / Ficha de Análisis Entrevista / Guía de Entrevista |
| | | | ¿Qué variaciones tuvo el arancel ad-valorem importaciones en el período 2010 al 2015? | |
| | Cuotas de Importación | ¿Cuántas unidades fueron determinadas como máximo para la importación de vehículos en el año 2010, 2011, 2012, 2013, 2014 y 2015? | Análisis de Datos / Ficha de Análisis Entrevista / Guía de Entrevista | |
| Instrumentos de Política Fiscal | IVA | ¿Qué valor aproximado se pagó del Impuesto al Valor Agregado (IVA) en el año 2010, 2011, 2012, 2013, 2014 y 2015? | Análisis de Datos / Ficha de Análisis Entrevista / Guía de Entrevista | |

| | | | |
|--|---|--|--|
| | ICE | ¿Cuál fue el impuesto a los consumos especiales (ICE) ad-valorem del grupo II en el año 2010, 2011, 2012, 2013, 2014 y 2015? | Análisis de Datos / Ficha de Análisis Entrevista / Guía de Entrevista |
| | | ¿Qué variaciones tuvo el impuesto a los consumos especiales (ICE) ad-valorem del grupo II en el período 2010 al 2015? | |
| | Impuesto Ambiental a la contaminación vehicular | ¿Cómo afecto la imposición del Impuesto a la Renta desde el año 2011 al 2015? | Análisis de Datos / Ficha de Análisis Entrevista / Guía de Entrevista |

Fuente: Marco Conceptual y Subordinación Variable Independiente
Elaborado por: Coca Medina María Teresa

3.3.2. Operacionalización de la Variable Independiente

Tabla 19.- Operacionalización de la Variable Dependiente

| CONCEPTO | DIMENSIONES | INDICADORES | ITEMS | TECNICAS/INSTRUMENTOS |
|--|-----------------------------|-------------------------|--|-------------------------|
| Son las elecciones de los consumidores en comparación de un tiempo pasado a un tiempo presente, debido a diferentes factores que han influido en el consumo. | Determinantes de la Demanda | Ingresos del Consumidor | ¿Cuál es su ingreso mensual? | Encuesta / Cuestionario |
| | | | ¿Con su ingreso mensual, considera la posibilidad de comprar un vehículo? | |
| | | | ¿Cuál es la modalidad de pago que utilizaría para el pago en la compra de un vehículo? | |
| | | | ¿Por qué medio publicitario usted se entera sobre un vehículo en venta? | |
| | | Precios del Producto | ¿Cómo fue el comportamiento de los precios de los vehículos en el año 2015, comparado con años anteriores? | Encuesta / Cuestionario |
| | | | ¿Cuál es su percepción sobre los aranceles impuestos a los vehículos? | |
| ¿Cuál es su percepción sobre la imposición de multas por los foto radares en la Ciudad de Ambato? | | | | |

| | | | | |
|--|--|-----------------------------|---|-------------------------|
| | | Expectativas del Consumidor | ¿Cómo cree que fue el comportamiento de las ventas de vehículos en el año 2015? | Encuesta / Cuestionario |
| | | | ¿Cree usted que el precio de los vehículos tenga variaciones en el precio final en los años venideros? | |
| | | Número de Consumidores | ¿Cuántos vehículos se registran en la Ciudad de Ambato? | Encuesta / Cuestionario |
| | | Gustos del Consumidor | ¿Qué marca de vehículo prefiere? ¿Qué tipo de vehículo prefiere? ¿Qué tipo de combustible prefiere? ¿Qué cilindraje prefiere en su vehículo? ¿Qué color de vehículo prefiere? ¿Qué estado prefiere al comprar un vehículo? | Encuesta / Cuestionario |

Fuente: Marco Conceptual y Subordinación Variable Dependiente
 Elaborado por: Coca Medina María Teresa

3.4. Descripción detallada del tratamiento de la información

Para el presente trabajo de investigación se recolecta información primaria a las empresas afiliadas a la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador AEADE localizadas en la ciudad de Ambato y a su vez a los pobladores de la Ciudad de Ambato de las diferentes parroquias que tienen en su límite espacial cerca un patio de carros o concesionarias, empleando guías de entrevista y cuestionarios. El tiempo de ejecución se realizará en agosto de 2016.

3.5. Plan de recolección de información

La entrevista es una herramienta de investigación que consiste en adquirir información primaria, directamente de los individuos involucrados en el estudio, la información se obtiene a través de una guía de entrevista pre establecida y en el desarrollo se amplía con información extra.

La entrevista se dirige a las empresas afiliadas a la AEADE situadas en la ciudad de Ambato, con el motivo de adquirir información confiable sobre la percepción de las políticas gubernamentales en el sector automotriz y las tendencias de consumo, misma que es utilizada con fines académicos.

La encuesta es otra importante herramienta para realizar investigaciones, ya que por medio de ella se puede recabar información de las personas a las que se dirige la encuesta y se establece en forma previa el cuestionario como instrumento de información.

La encuesta está dirigida a los habitantes de la Ciudad de Ambato, que están en posibilidades de adquirir un vehículo y cumplen con características que le dan accesibilidad a la adquisición de uno.

3.6. Plan de recolección de información

Tabla 20.- Plan de Procesamiento de Información

| Información Primaria | |
|-------------------------------|--|
| Preguntas Básicas | Explicación |
| ¿Para qué? | Estudiar las políticas gubernamentales en el sector automotriz y las tendencias de consumo de vehículos. |
| ¿Quién? | Coca Medina María Teresa |
| ¿Dónde? | Ciudad de Ambato |
| ¿Cuándo? | Agosto de 2016 |
| ¿Con qué? | Entrevistas Cuestionario Análisis de Datos |
| ¿A quiénes? | Empresas Afiliadas a la AEADE-Ambato Habitantes de la Ciudad de Ambato |
| ¿Cuántas veces? | 7 Entrevistas 383 encuestas |
| ¿Cómo? | Guía de Entrevista Cuestionarios Ficha de Análisis |
| Información Secundaria | |
| Preguntas Básicas | Explicación |
| Fuentes de Información | Primaria Secundaria |
| Marco Conceptual | Lectura Científica |
| Situación | Investigación con fines académicos |

Fuente: Población y Muestra de la investigación
Elaborado por: Coca Medina María Teresa

3.7. Plan de procesamiento de información

Al culminar la investigación de campo se realiza lo siguiente:

- Revisión de la información recogida
- Tabulación de la información
- Elaboración de tablas y gráficas
- Análisis e interpretación de la información

CAPÍTULO IV RESULTADOS

4.1. Principales resultados

Comportamiento del Impuesto a los Consumos Especiales Ad-Valorem

Se realiza una comparación de las políticas gubernamentales tomadas entre los años 2010 al 2015, resaltando que en el sector automotriz se impuso diferentes medidas en este periodo entre ellas tenemos el impuesto a los consumo especiales que no tuvieron cambios bruscos, sin embargo para el 2015, presenta una afectación directa al precio final de los vehículos.

Tabla 21.- Impuesto a los Consumos Especiales Grupo II 2010-2015

| GRUPO II | TARIFA AD-VALOREM | | | | | |
|---|--------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| 1. Vehículos motorizados de transporte terrestre de hasta 3.5 toneladas de carga, conforme el siguiente detalle: | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
| Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea de hasta USD 20.000 | 5% | 5% | 5% | 5% | 5% | 5% |
| Camionetas, furgonetas, camiones, y vehículos de rescate cuyo precio de venta al público sea de hasta USD 30.000 | 5% | 5% | 5% | 5% | 5% | 5% |
| Vehículos motorizados, excepto camionetas, furgonetas, camiones y vehículos de rescate, cuyo precio de venta al público sea superior a USD 20.000 y de hasta USD 30.000 | 15% | 10% | 10% | 10% | 10% | 10% |
| Vehículos motorizados, cuyo precio de venta al público sea superior a USD 30.000 y de hasta USD 40.000 | 25% | 15% | 15% | 15% | 15% | 15% |
| Vehículos motorizados, cuyo precio de venta al público sea superior a | 35% | 20% | 20% | 20% | 20% | 20% |

| | | | | | | |
|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| USD 40.000 y de hasta USD 50.000 | | | | | | |
| Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a USD 50.000 y de hasta USD 60.000 | 35% | 25% | 25% | 25% | 25% | 25% |
| Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a USD 60.000 y de hasta USD 70.000 | 35% | 30% | 30% | 30% | 30% | 30% |
| Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a USD 70.000 | 35% | 35% | 35% | 35% | 35% | 35% |
| 2. Vehículos motorizados híbridos o eléctricos de transporte terrestre de hasta 3.5 toneladas de carga, conforme el siguiente detalle: | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
| Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea de hasta USD 35.000 | | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% |
| Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea superior a USD 35.000 y de hasta USD 40.000 | | 8% | 8% | 8% | 8% | 8% |
| Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea superior a USD 40.000 y de hasta USD 50.000 | | 14% | 14% | 14% | 14% | 14% |
| Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea superior a USD 50.000 y de hasta USD 60.000 | | 20% | 20% | 20% | 20% | 20% |
| Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea superior a USD 60.000 y de hasta USD 70.000 | | 26% | 26% | 26% | 26% | 26% |
| Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea superior a USD 70.000 | | 32% | 32% | 32% | 32% | 32% |
| 3. Aviones, avionetas y helicópteros excepto aquellas destinadas al transporte comercial de pasajeros, carga y servicios; motos acuáticas, tricars, cuadrones, yates y barcos de recreo: | 35% | 15% | 15% | 15% | 15% | 15% |

Fuente: Servicio de Rentas Internas
Elaborado por: Coca Medina María Teresa

Según la siguiente tabla se puede observar que las tarifas ad-valorem se mantienen estables en el caso de las cuentas que pertenecen al Grupo II literal 1.- Transporte terrestre de hasta 3.5 toneladas de carga, específicamente los vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea de hasta USD 20.000 y las camionetas, furgonetas, camiones, vehículos de rescate cuyo precio de venta al público sea de

hasta USD 30.000 y los vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a USD 70.000.

Mientras que del año 2010 a los siguientes años en estudio se da una disminución porcentual de la tarifa ad-valorem en el caso de vehículos motorizados, excepto camionetas, furgonetas, camiones y vehículos de rescate, cuyo precio de venta al público sea superior a USD 20.000 y de hasta USD 30.000 en el año 2010 es del 15% mientras que para el 2011 y el año actual disminuye en cinco puntos porcentuales estableciéndose así el 10% para estos automotores. Los vehículos motorizados, cuyo precio de venta al público sea superior a USD 30.000 y de hasta USD 40.000 del 25% se reduce al 15%, mientras que los vehículos motorizados, cuyo precio de venta al público sea superior a USD 40.000 y de hasta USD 50.000 se reduce al 20% cuando en el 2010 era el 35%. A partir del 2011 los vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a USD 50.000 y de hasta USD 60.000 tienen un arancel del 25%, los vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a USD 60.000 y de hasta USD 70.000 del 30% mientras que en los dos caso en el 2010 era del 35%.

Para el literal 2 de este grupo, los vehículos motorizados híbridos o eléctricos de transporte terrestre de hasta 3.5 toneladas de carga, para el año 2011 se imponen nuevas tarifas ad-valorem. 2.

Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea de hasta USD 35.000, el 0%. Los que sean superior a USD 35.000 y de hasta USD 40.000 el 8%, si su precio es superior a USD 40.000 y de hasta USD 50.000 es del 14%, mayores a USD 50.000 y de hasta USD 60.000 20%, se considera el 26% cuando el precio de venta al público sea superior a USD 60.000 y de hasta USD 70.000 y aquellos que sean superior a USD 70.000 se establece el 32%.

Y los aviones, avionetas y helicópteros excepto aquellas destinadas al transporte comercial de pasajeros, carga y servicios; motos acuáticas, tricars, cuadrones, yates y barcos de recreo, del 35% en el 2010 los años venidero 2011 al 2015 es del 15%.

Comportamiento de las cuotas de importación – Unidades

Las cuotas de importación tuvieron tres efectos puntuales que se ha evidenciado en la población ecuatoriana y especialmente en el comercio vehicular de la Ciudad de Ambato, este instrumento de política comercial, primero aumenta el precio del bien importado, por lo que la demanda busca acceder a productos nacionales antes que los importados, sin embargo en cuestión de bienes suntuarios específicamente los vehículos, las tendencias de consumo disminuyen pero no varían en cuanto a los gustos y preferencias del bien. Lo que implica el segundo efecto, la disminución de cantidades vendidas y finalmente tenemos el tercer efecto que es la reducción de la cantidad de vehículos importados.

Balanza Comercial 2010-2015

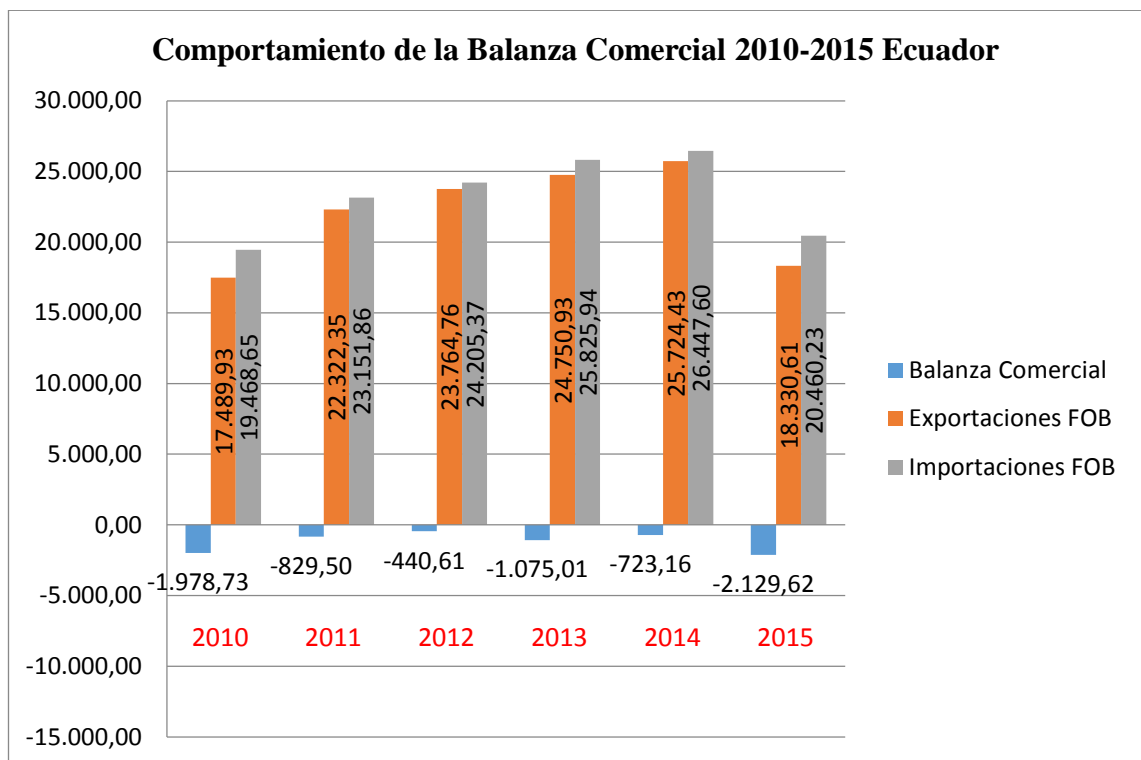


Gráfico 6 Balanza Comercial
Fuente: Banco Central del Ecuador
Elaborado por: Coca Medina María Teresa

Podemos observar que las importaciones FOB a partir del año 2010 presentan un aumento hasta el año 2014, mientras que para el 2015 se da una disminución de las

mismas. Sin embargo, las exportaciones presentan un comportamiento similar lo cual evidentemente no ha permitido un equilibrio en la balanza comercial como se esperaba. Ya que esta presenta un resultado negativo, más alto que años anteriores. Aunque el objetivo era disminuir las importaciones y se logró, las exportaciones no cumplieron la meta propuesta.

Ventas de Vehículos 2014-2015

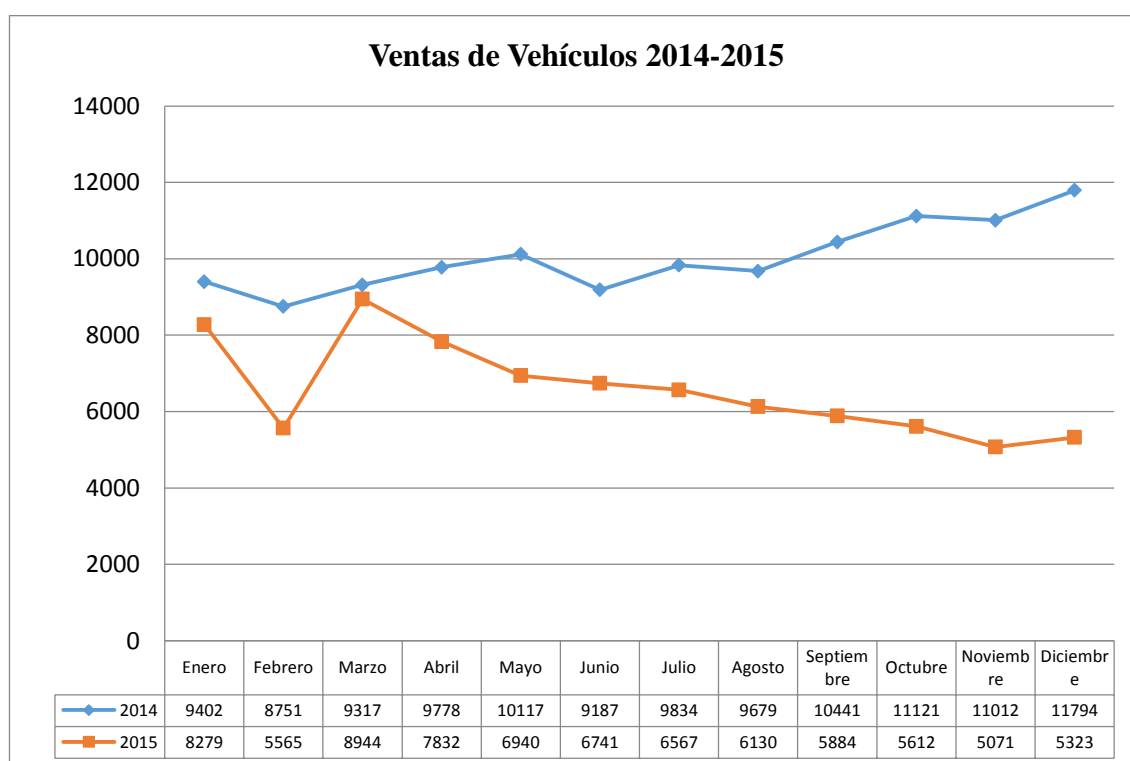


Gráfico 7 Ventas de Vehículos
 Fuente: AEADE
 Elaborado por: Coca Medina María Teresa

Sin embargo en éste gráfico se puede observar la caída de las ventas debido a las cuotas de importación establecidas en el año 2015, realizando una comparación en un lapso de un año, es decir 2014 versus 2015, según la AEADE.

Cabe resaltar que durante el año 2015 el cupo de importación establecido en trescientos millones de dólares los mismos que se dividían entre los 46 importadores.

Para la oferta se dirigió una encuesta a las empresas: Ambandine, Autoline S.A., Automekano Cia. Ltda., Automotores Carlos Larrea T., Automotores De La Sierra S.A., Autoscorea S.A., Ecuatoriana De Motores Cia. Ltda.

- Pregunta 1.- ¿Cuántos años lleva en el mercado su empresa?
- Pregunta 2.- ¿Cuál es la actividad principal de su negocio?
- Pregunta 3.- Del año 2010 al 2015 considera qué:
- Pregunta 4.- En que porcentaje considera qué aumentaron o disminuyeron sus ventas:
- Pregunta 5.- ¿Comparando desde el año 2010 al 2015, cuál ha sido la afluencia de clientes?
- Pregunta 6.- En qué porcentaje sus clientes aumentaron o disminuyeron en el 2015:
- Pregunta 7.- En qué mes y/o meses del año se presenta un aumento de demanda en sus productos:
- Pregunta 8.- ¿Por qué considera el aumento de demanda en el mes seleccionado?
- Pregunta 9.- ¿Cree que las cuotas de importación establecida para el año 2015 benefició o perjudicó a sus ingresos? ¿Por qué?
- Pregunta 10.- ¿Cree usted que el arancel ad-valorem a las importaciones de vehículos modifica las tendencias de consumo?
- Pregunta 11.- Las adquisición de vehículos durante el año 2015:
- Pregunta 12.- Los precios de los vehículos en el año 2015:
- Pregunta 13.- Qué instrumento de política es el que ha incrementado en mayor proporción el precio final de un vehículo:
- Pregunta 14.- ¿Qué margen de utilidad estima considerable establecer a un vehículo después del precio + aranceles?
- Pregunta 15.- De acuerdo a su expectativa para el año 2017, considera que las ventas de su empresa:

Resumen encuesta oferta



Gráfico 8 Resumen Oferta

Fuente: Encuesta Empresas Automotrices, Ambato 2016.

Elaborado por: Coca Medina María Teresa

Encuesta dirigida a los demandantes de vehículos de la Ciudad de Ambato, durante el año 2016, encuesta aplicada a la población de las siguientes parroquias: Ambatillo, Ambato, Atahualpa, Augusto N. Martinez, Constantino Fernandez, Cunchibamba, Huachi Grande, Izamba, Juan Benigno Vela, Montalvo, Pasa, Picaigua, Pilaguin, Quisapincha, Pinllo, San Fernando, Santa Rosa, Totoras, Unamuncho.

La encuesta se basa en un cuestionario conformado por 17 importantes preguntas que permitirán recabar la información necesaria para realizar el test del chi cuadrado, entre las cuales tenemos las siguientes:

- Pregunta 1.- Edad
- Pregunta 2.- Género
- Pregunta 3.- ¿Cuál es su ingreso mensual?
- Pregunta 4.- ¿Le gustaría tener su auto propio?
- Pregunta 5.- ¿Cuál es su marca preferida?
- Pregunta 6.- ¿Qué tipo de vehículo prefiere?
- Pregunta 7.- ¿Qué color es de su preferencia para su vehículo?
- Pregunta 8.- ¿Qué tipo de cilindraje elegiría usted en un vehículo?
- Pregunta 9.- De acuerdo a su disponibilidad económica, ¿En qué estado compraría un vehículo?
- Pregunta 10.- ¿En qué tramo de antigüedad compraría un vehículo?
- Pregunta 11.- Según sus necesidades ¿Cuál sería la utilización de su vehículo?
- Pregunta 12.- ¿Qué tipo de combustible prefiere que su vehículo consuma?
- Pregunta 13.- Elija solo 5 opciones ¿Qué aspectos considera los más importantes al momento de comprar un vehículo?
- Pregunta 14.- ¿Cree usted que la imposición de aranceles a las importaciones afectó al precio final de vehículos?
- Pregunta 15.- ¿Cree usted que las nuevas cuotas de importación afectó al precio final de vehículos?
- Pregunta 16.- ¿Qué impuesto considera que afecta más al precio final de vehículos?
- Pregunta 17.- Cree usted que los precios de los vehículos en el año 2017

Pregunta 1.- Edad

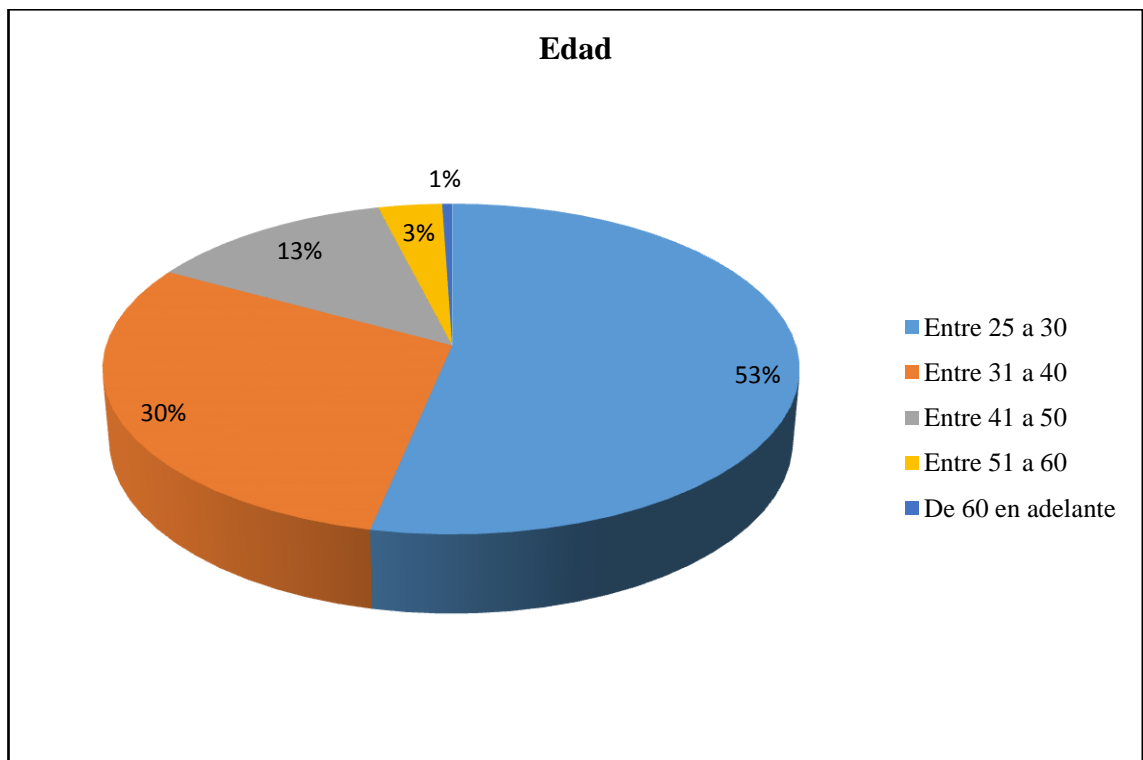


Gráfico 9 Edad

Fuente: Encuesta, Ambato 2016.

Elaborado por: Coca Medina María Teresa

Análisis e interpretación

La mayoría de la población, es decir, el 53% está concentrada en personas jóvenes de 25 a 30 años, un total de 204 encuestados, seguida por el 30% de una población 114 individuos, comprendida en edades de 31 a 40 años, 50 personas, correspondiente al 13% es una población tiene edades de 41 a 50 años, y apenas 13 personas que comprende el 3% tienen 51 a 60 años y el 1%, 2 personas, tiene más de 60 años. Lo que quiere decir, que la mayoría de la población en estudio es gente joven, que posiblemente este incluyéndose en el mundo laboral, tenga una mayor estabilidad económica y necesidad de adquirir un vehículo.

Pregunta 2.- Género

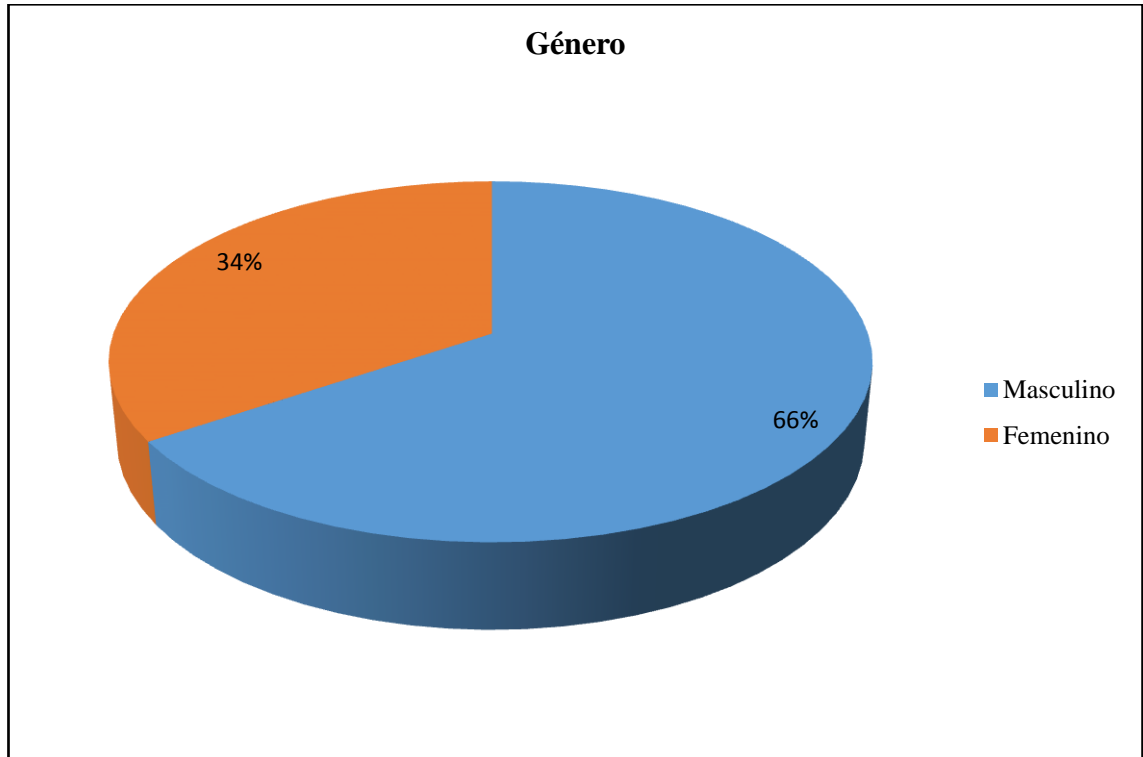


Gráfico 10 Género
Fuente: Encuesta, Ambato 2016.
Elaborado por: Coca Medina María Teresa

Análisis e interpretación

El 66% de la muestra encuestada, 251 personas, pertenece al género masculino, mientras que el 34% restante, es decir 132 personas, comprende una población de género femenino, lo cual permite trabajar con una muestra de estudio que tiene diferentes perspectivas en cuanto a sus gustos como consumidores de acuerdo a su género, ya que especialmente en vehículos la percepción de gustos, necesidades y preferencias del consumidor varían entre hombres y mujeres.

Pregunta 3.- ¿Cuál es su ingreso mensual?

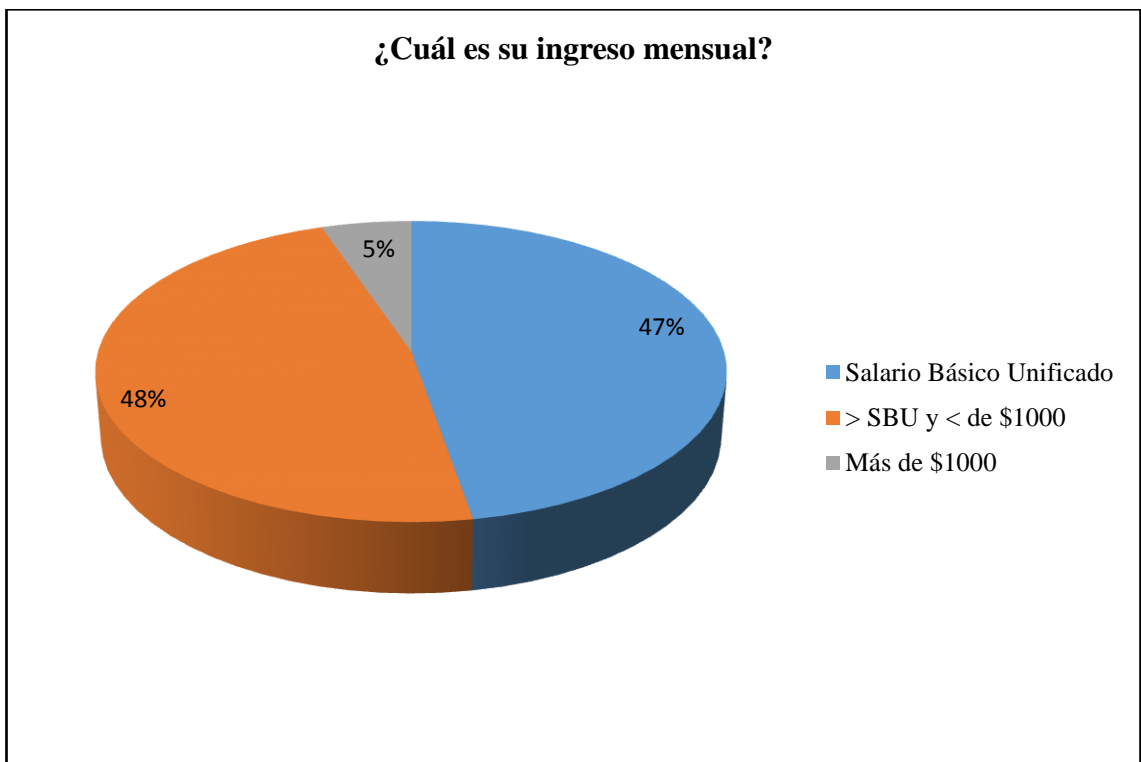


Gráfico 11 Ingreso Mensual
Fuente: Encuesta, Ambato 2016.
Elaborado por: Coca Medina María Teresa

Análisis e interpretación

De las 383 personas encuestadas, 182 que corresponde al 48%, percibe un salario comprendido entre el básico y hasta los mil dólares, 181 encuestados, es decir, el 47% recibe un salario básico unificado, y tan solo el 5%, 20 personas, tiene un ingreso mayor a los mil dólares. La muestra en estudio determina niveles de ingreso comprendido entre los 366 y 1000 dólares, lo cual les permite satisfacer sus necesidades básicas y encontrar la posibilidad de adquirir un vehículo.

Pregunta 4.- ¿Le gustaría tener su auto propio?

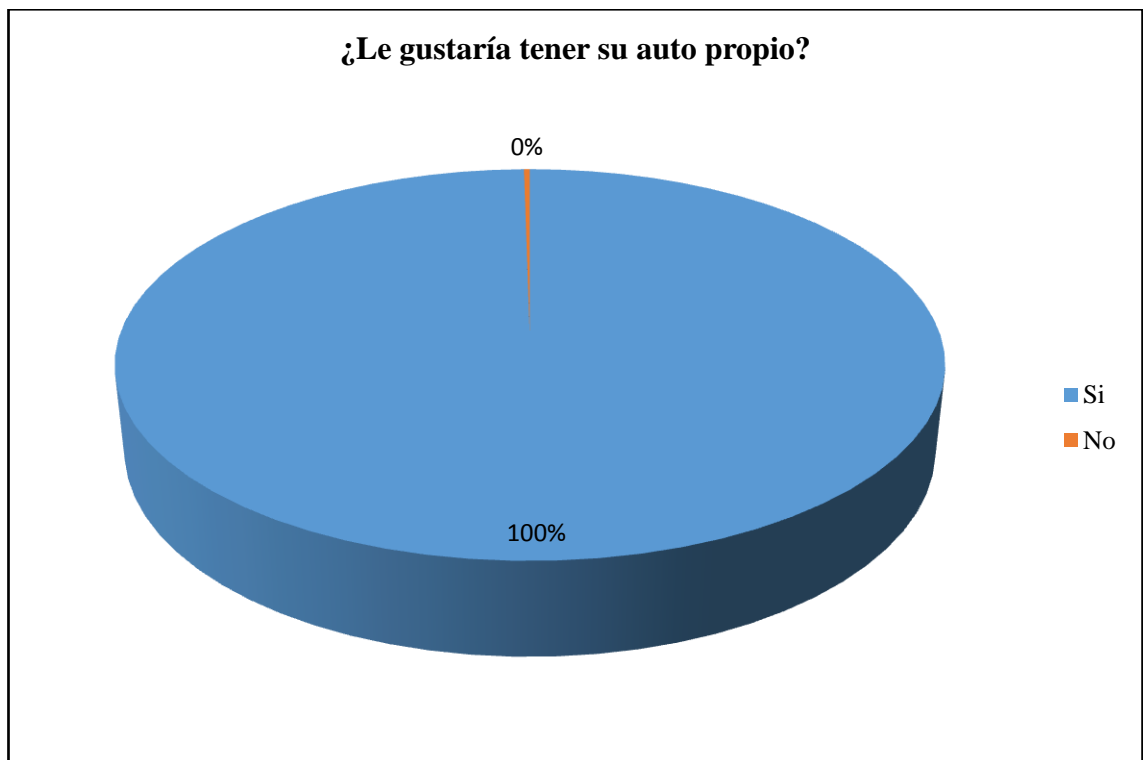


Gráfico 12 Auto propio
Fuente: Encuesta, Ambato 2016.
Elaborado por: Coca Medina María Teresa

Análisis e interpretación

La pregunta en cuestión es cerrada y evidentemente obvia, para muchas personas es claro que prefieren tener su auto propio, debido a que este es un bien suntuario o simplemente por los beneficios que brinda. Lo cual se demuestra en la gráfica 9 que el 100% si prefiere tener su auto propio. Además se relaciona con la pregunta anterior, ya que los encuestados tienen accesibilidad de adquirir un vehículo, en cuanto a los ingresos económicos que percibe el demandante.

Pregunta 5.- ¿Cuál es su marca preferida?

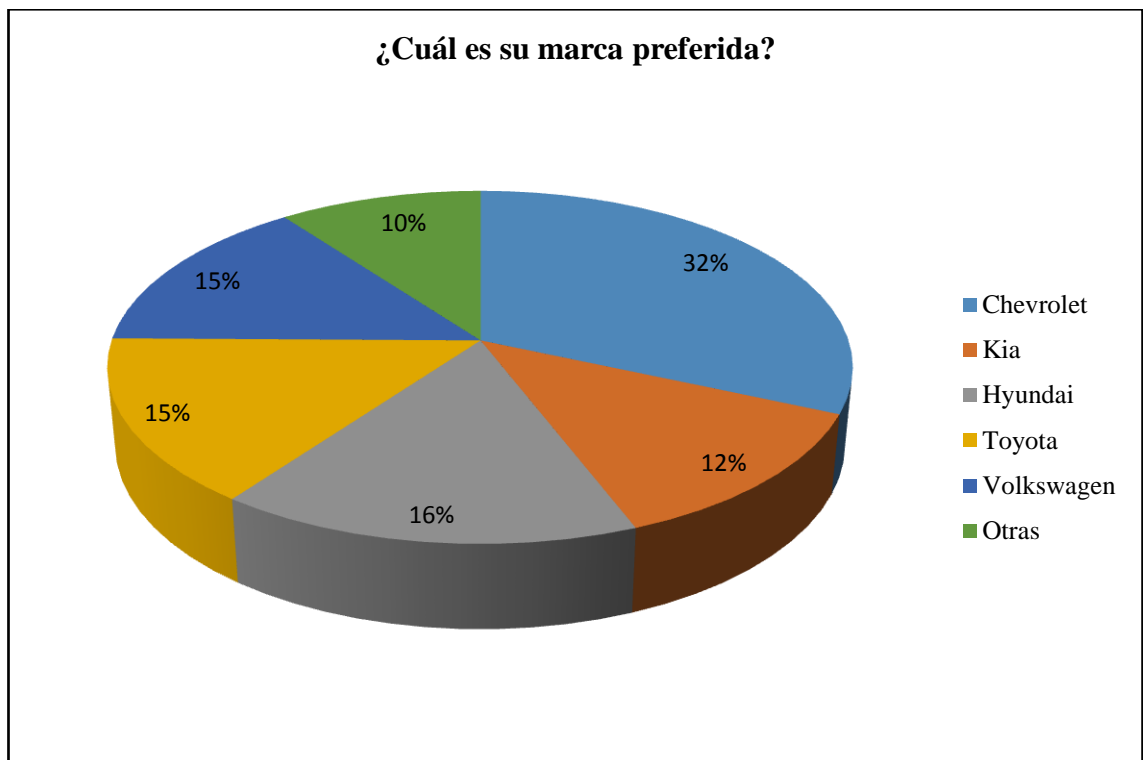


Gráfico 13 Marca Preferida
Fuente: Encuesta, Ambato 2016.
Elaborado por: Coca Medina María Teresa

Análisis e interpretación

El 32% de encuestados, 121 en total, prefiere la marca Chevrolet, el 16% la marca Hyundai, seguida por un 15% las marcas Toyota y Volkswagen, el 12% compraría un vehículo de marca Kia, y el 10% está comprendido por otras marcas entre las cuales consideraron: Audi, BMW, Ford, Hino, Great Wall, Honda, Jeep, Mazda, Mercedes Benz, Mitsubishi, Nissan, Porsche, Renault, Skoda. En definitiva la marca más comercial y que tiene mayor aceptación es Chevrolet, debido a su calidad, variedad de automóviles y su accesibilidad a los mismos.

Pregunta 6.- ¿Qué tipo de vehículo prefiere?

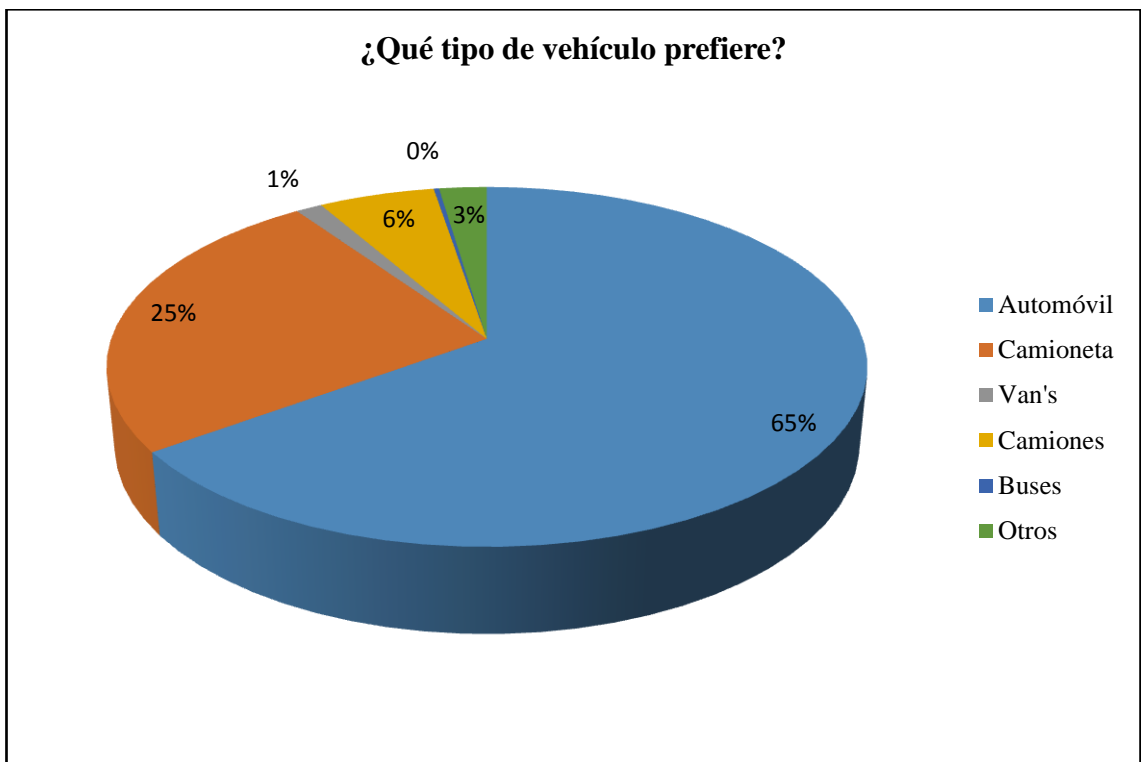


Gráfico 14 Tipo de vehículo
Fuente: Encuesta, Ambato 2016.
Elaborado por: Coca Medina María Teresa

Análisis e interpretación

La mayoría de los encuestados, 249 personas, que conforman el 65%, prefieren adquirir un vehículo, el 25% en cambio prefiere una camioneta, un 6% se interesa por los camiones, el 1% le gustaría tener vans, y un 3% prefiere otros tipos de vehículos como: furgonetas, jeep, 4x4, y hasta volquetas y tráilers. Definitivamente la muestra determina un gusto predominante por adquirir un automóvil, debido a su versatilidad y uso cotidiano. Sin embargo, existe una preferencia por otros tipos de acuerdo a los gustos del consumidor y la necesidad por la que optaría para adquirir un automotor.

Pregunta 7.- ¿Qué color es de su preferencia para su vehículo?

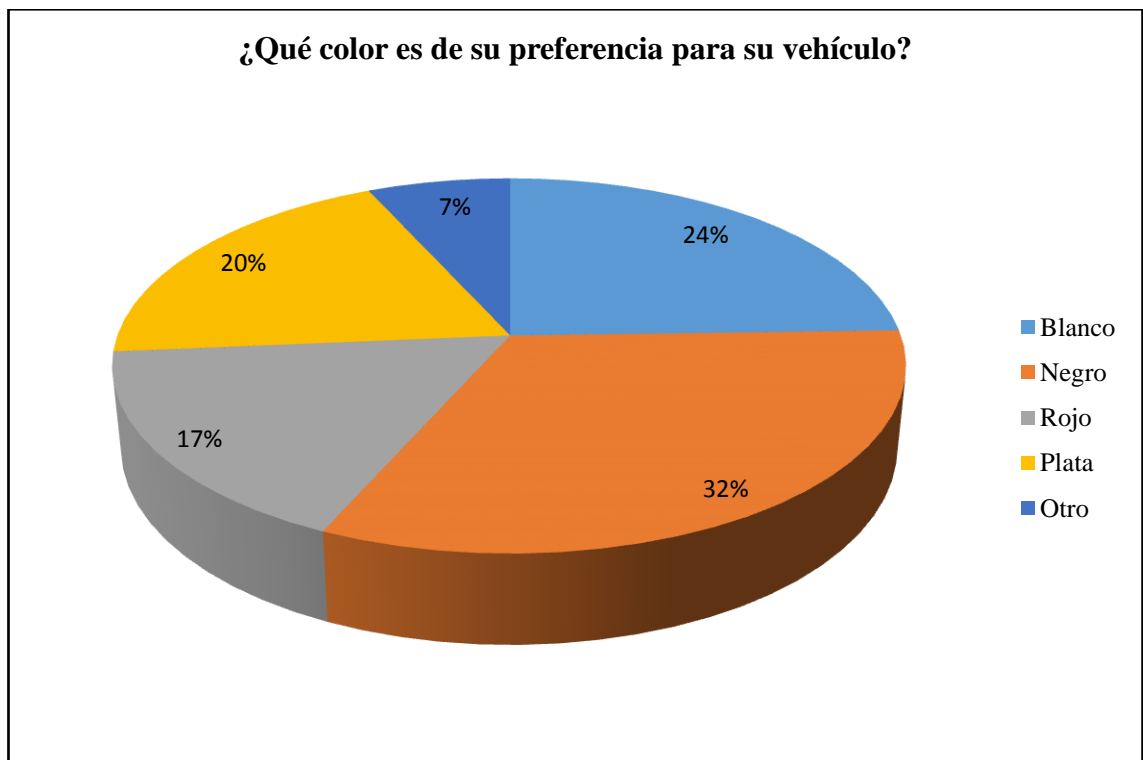


Gráfico 15 Color de Preferencia
Fuente: Encuesta, Ambato 2016.
Elaborado por: Coca Medina María Teresa

Análisis e interpretación

El color de preferencia en un vehículo según el 31%, 123 encuestados es el negro, seguido por un 24% que prefiere el color blanco, mientras que para un 20% el color plata es de su preferencia seguido por el 17% que le gusta vehículos de color rojo. El 7% eligió la opción “varios”, entre los colores tenemos: Azul, beige, dorado, vino y verde. Lo que determina que los vehículos que más se comercializarían en Ambato tienen color negro y blanco, según las preferencias del consumidor encuestado. Considerando que a nivel mundial estos colores también son considerados como los más comerciales o vendidos en el ranking automovilístico.

Pregunta 8.- ¿Qué tipo de cilindraje elegiría usted en un vehículo?

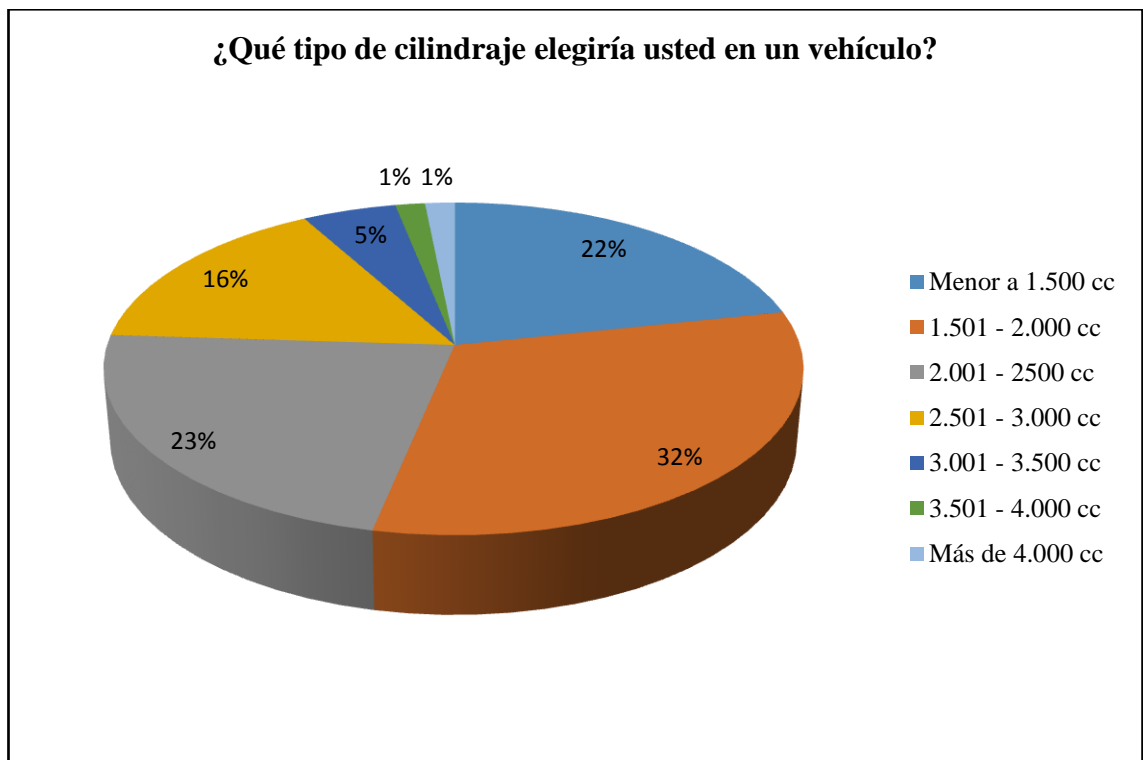


Gráfico 16 Cilindraje
Fuente: Encuesta, Ambato 2016.
Elaborado por: Coca Medina María Teresa

Análisis e interpretación

El 32% de los encuestados prefiere un cilindraje de 2501 a 2000cc, seguido por el 23% que opta por vehículos con un cilindraje de 2001 a 2500cc, el 22% elige automóviles con un cilindraje menor a los 1500cc. Apenas el 16% prefiere un cilindraje entre los 2501 a 3000cc. El 5% entre 3001 a 3500 cc y el 1% eligió un cilindraje mayor a los 3500cc, su elección dependió en su mayoría por la velocidad, el pago de impuestos y la potencia que le da al motor de su automotor.

Pregunta 9.- De acuerdo a su disponibilidad económica, ¿En qué estado compraría un vehículo?

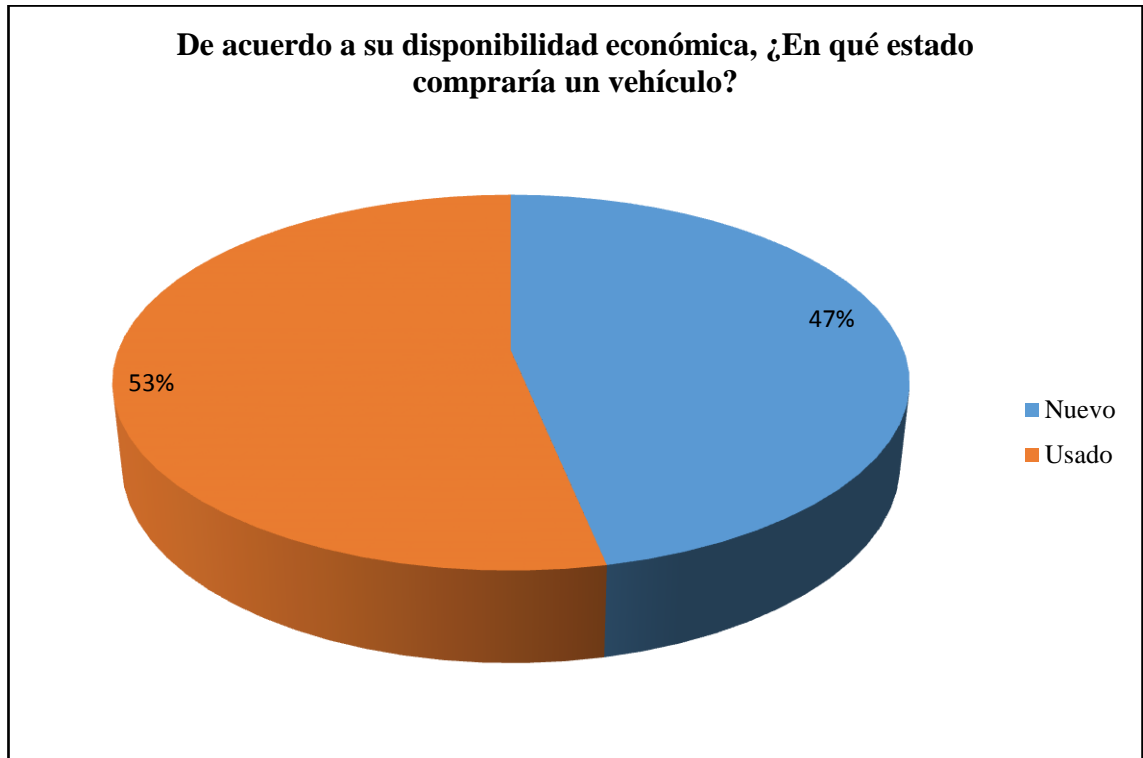


Gráfico 17 Estado del Vehículo
Fuente: Encuesta, Ambato 2016.
Elaborado por: Coca Medina María Teresa

Análisis e interpretación

De los 383 individuos encuestados, 204 que es la mayoría es decir el 53%, prefieren automóviles usados, ya que sus ingresos no son tan altos para comprar un vehículo nuevo, sin embargo, la diferencia, el 47% de personas, 179 en total, está en condiciones de comprar un vehículo nuevo, de esta manera se considera que sus ingresos les permitirían acceder a la compra de un vehículo nuevo y también existiría la posibilidad del endeudamiento para comprar un automotor de paquete y evitar problemas en cuanto a la función del bien.

Pregunta 10.- ¿En qué tramo de antigüedad compraría un vehículo?

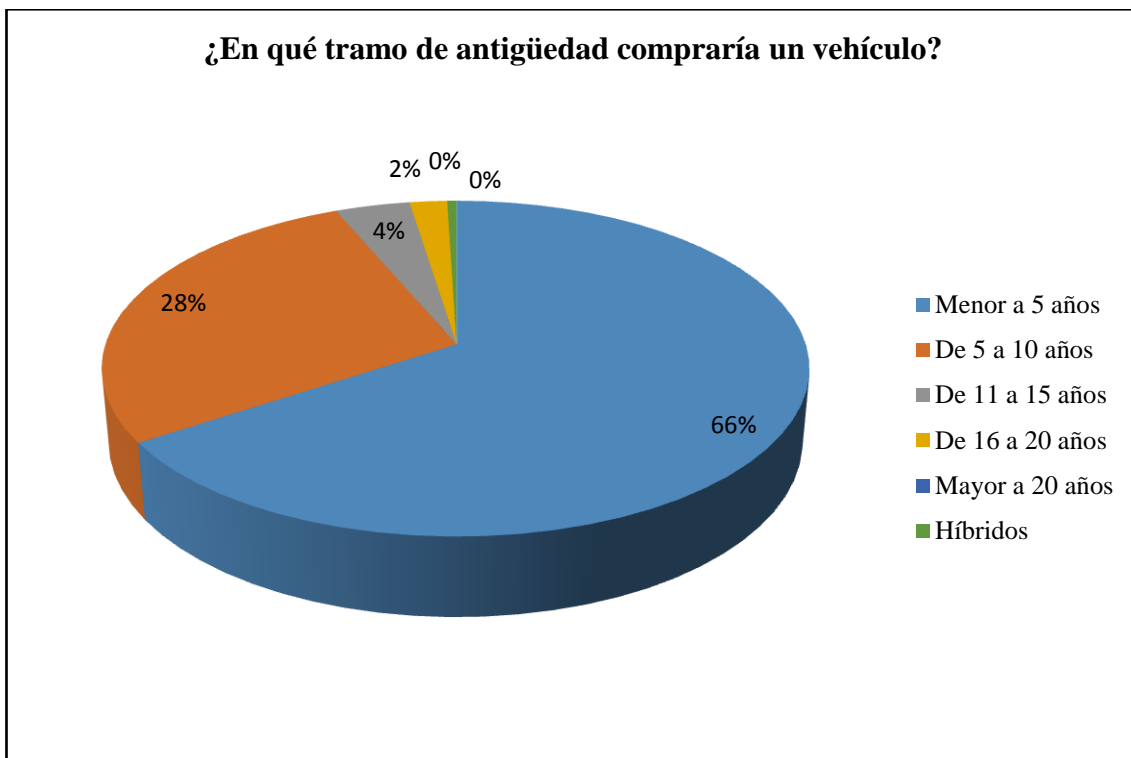


Gráfico 18 Tramo de Antigüedad
Fuente: Encuesta, Ambato 2016.
Elaborado por: Coca Medina María Teresa

Análisis e interpretación

El 66% de los encuestados que decidieron por vehículos usados, compraría un automóvil en un tramo de antigüedad menor a 5 años, el 28% entre los 5 a 10 años de antigüedad, un 4% adquiriría un vehículo de 11 a 15 años y el 2% vehículo entre 16 a 20 años. Los demandantes prefieren comprar un vehículo que no tenga tantos años de antigüedad para evitar problemas de funcionamiento y evidentemente el pago de impuestos. Por lo cual existe un 0% en comprar vehículos mayores de 20 años.

Pregunta 11.- Según sus necesidades ¿Cuál sería la utilización de su vehículo?

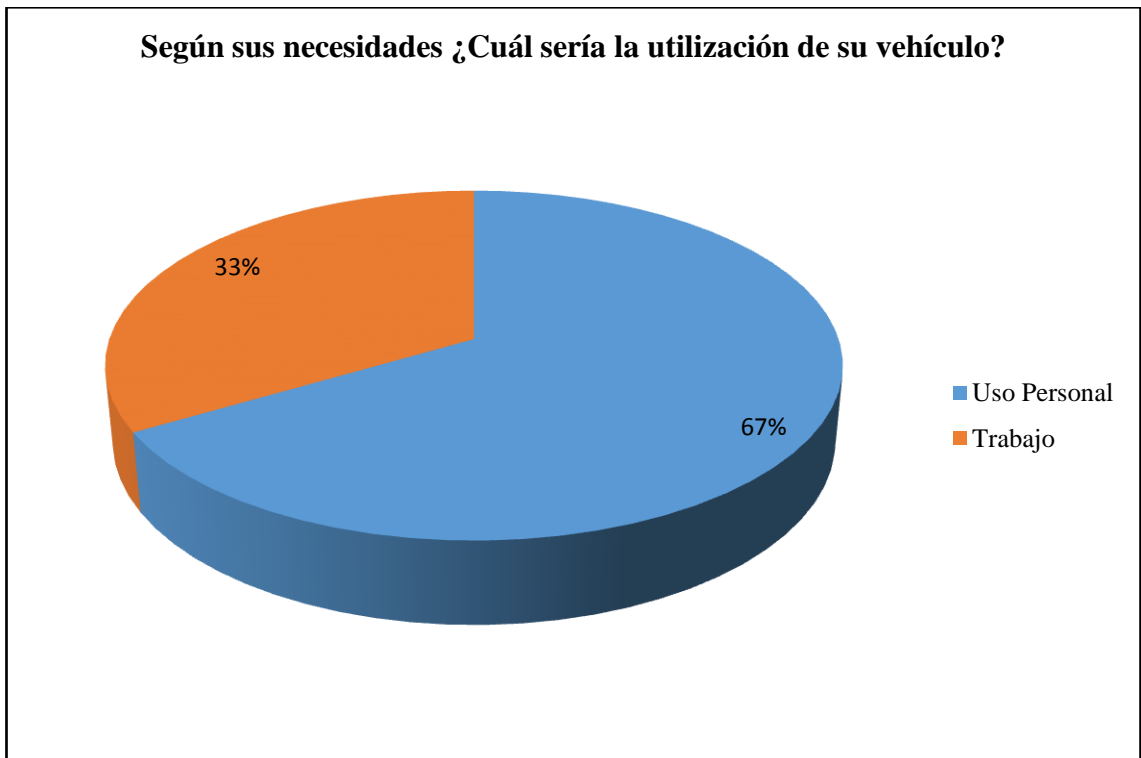


Gráfico 19 Utilización del Vehículo
Fuente: Encuesta, Ambato 2016.
Elaborado por: Coca Medina María Teresa

Análisis e interpretación

Definitivamente el 67% de los encuestados, 255 personas prefieren darle un uso personal a su vehículo, mientras que 128 encuestados el 33% los utilizarían para su trabajo, cabe considerar que el automotor que es considerado dentro de trabajo no en forma comercial, sino de manera de utilización personal específicamente por las necesidades de transportación al lugar del trabajo.

Pregunta 12.- ¿Qué tipo de combustible prefiere que su vehículo consuma?

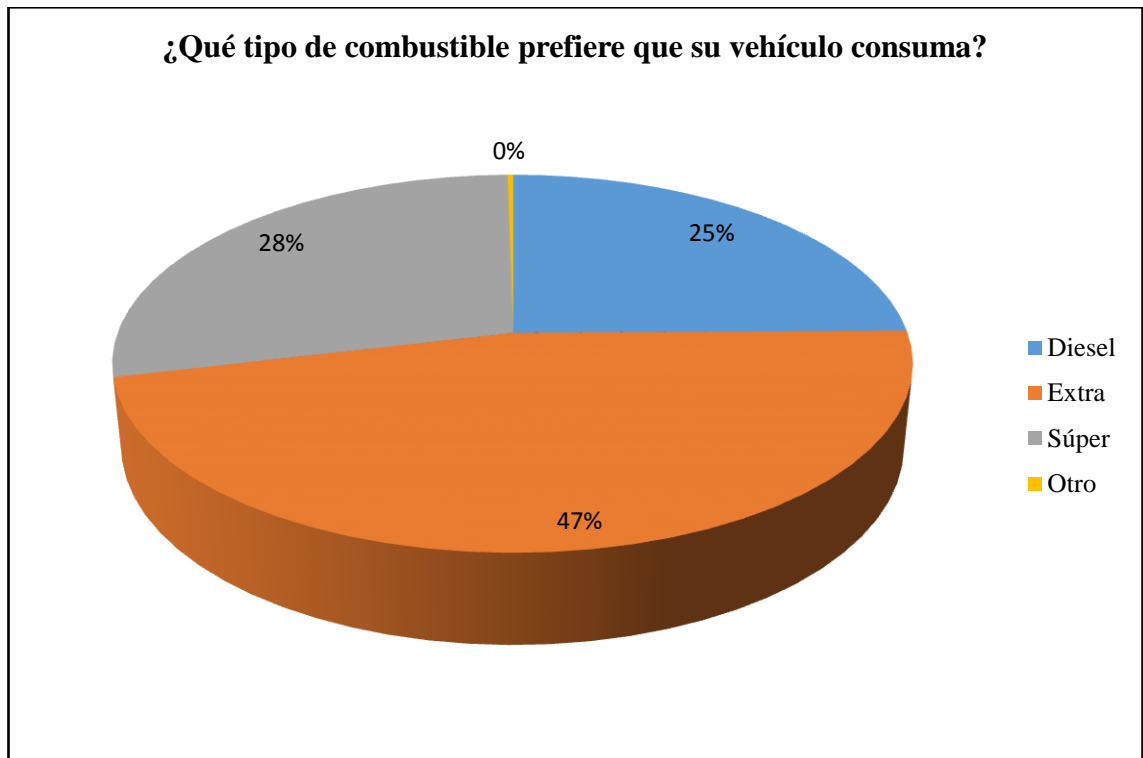


Gráfico 20 Tipo de Combustible
Fuente: Encuesta, Ambato 2016.
Elaborado por: Coca Medina María Teresa

Análisis e interpretación

Los demandantes de vehículos prefieren que el vehículo consumo gasolina extra, comprenden la mayoría es decir el 47%, 178 personas; mientras que el 28% opta por súper y el 25% diésel. Una de las preocupaciones de un conductor es que su vehículo no consuma tanto combustible por asuntos de economía especialmente. Por tal motivo hay una preferencia notoria en cuanto a la adquisición de extra para el automotor ya que es uno de los combustibles más económicos.

Pregunta 13.- Elija solo 5 opciones ¿Qué aspectos considera los más importantes al momento de comprar un vehículo?

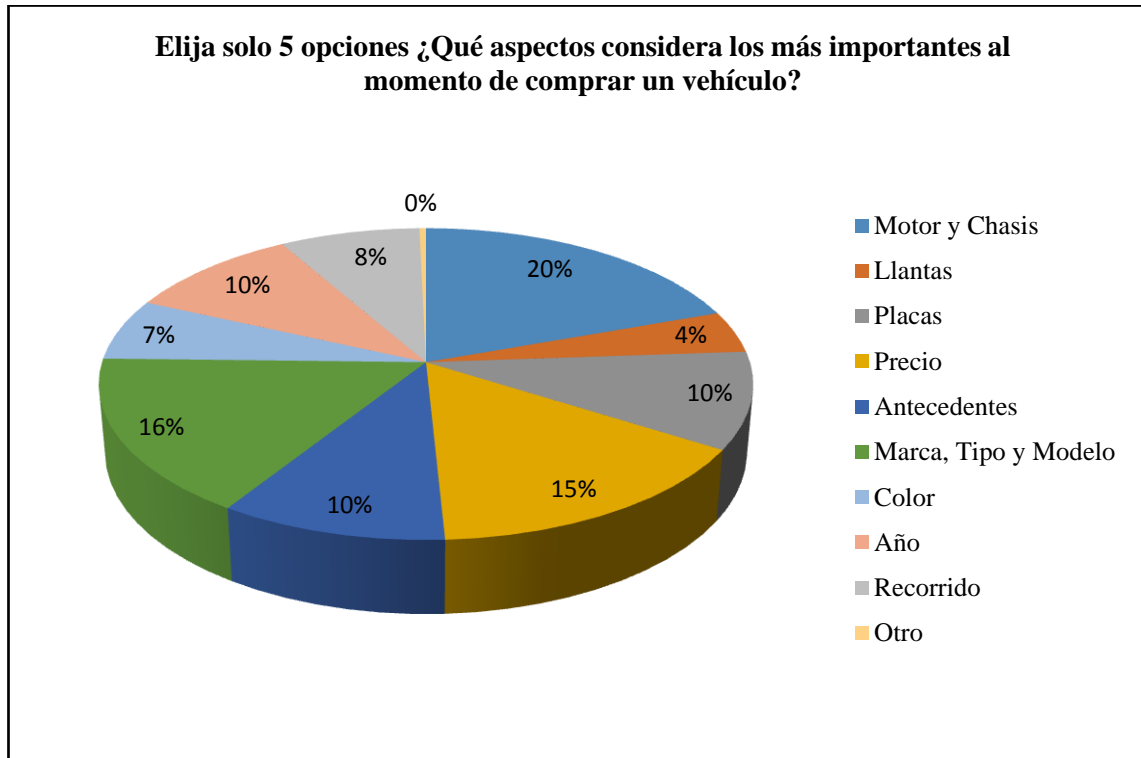


Gráfico 21 Aspectos al momento de comprar un vehículo
Fuente: Encuesta, Ambato 2016.
Elaborado por: Coca Medina María Teresa

Análisis e interpretación

El aspecto considerado más importante, con el 20% de aceptación es el Motor y chasis, sin embargo los demás aspectos como la Marca, tipo y Modelo (18%) el precio (15%), el año placas y antecedentes (10%) también son considerados de importancia para comprar un vehículo, finalmente un 8% cree que el recorrido es importante, 7% el color y el 4% el año del vehículo. Las normativas con las que se tiene que contar antes de comprar un vehículo son evidentes y existen varios factores que se convierten en elecciones primordiales para evitar más adelante problemas legales, de funcionamiento del vehículo y la tranquilidad de uso.

Pregunta 14.- ¿Cree usted que la imposición de aranceles a las importaciones afectó al precio final de vehículos?

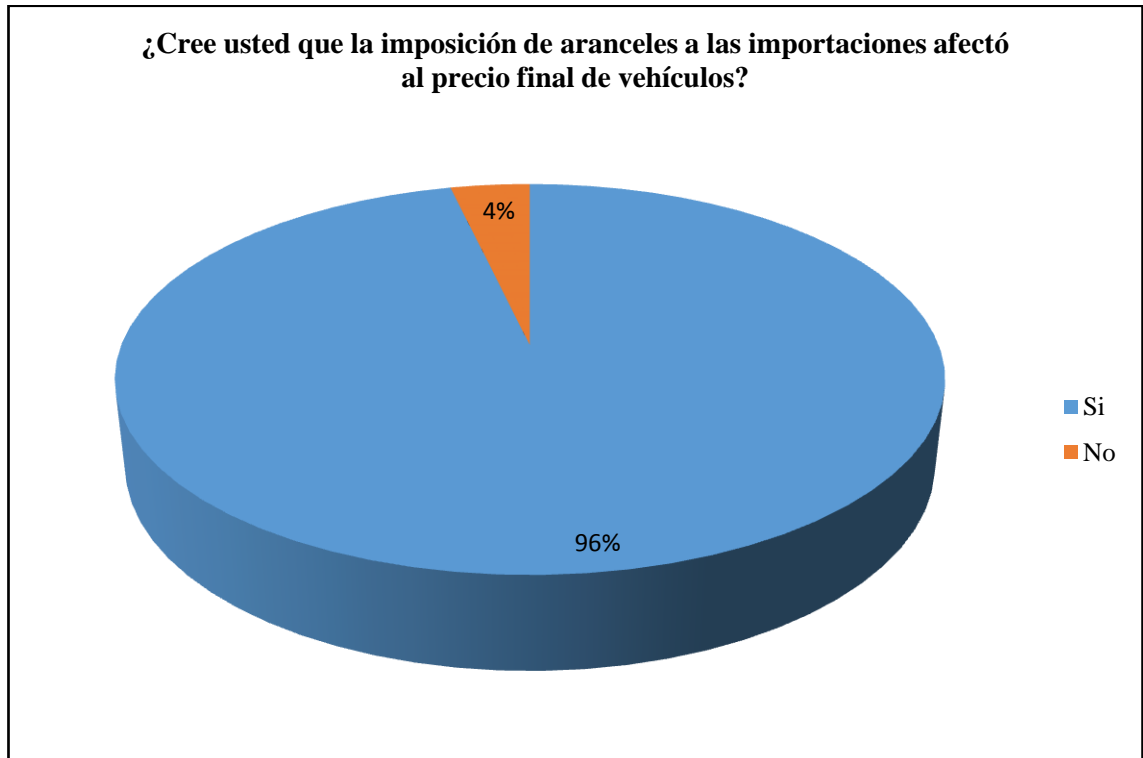


Gráfico 22 Imposición de Aranceles
Fuente: Encuesta, Ambato 2016.
Elaborado por: Coca Medina María Teresa

Análisis e interpretación

En una evidente mayoría el 96%, 369 encuestados, considera que la imposición de aranceles a las importaciones si afectó al precio final de los vehículos, mientras que existe un 4%, 14 personas, que creen que la imposición de aranceles no afecta al precio final del vehículo. La percepción de precios de los vehículos durante el año 2015 es evidente para los consumidores finales de automóviles en las diferentes parroquias de la ciudad de Ambato.

Pregunta 15.- ¿Cree usted que las nuevas cuotas de importación afectó al precio final de vehículos?

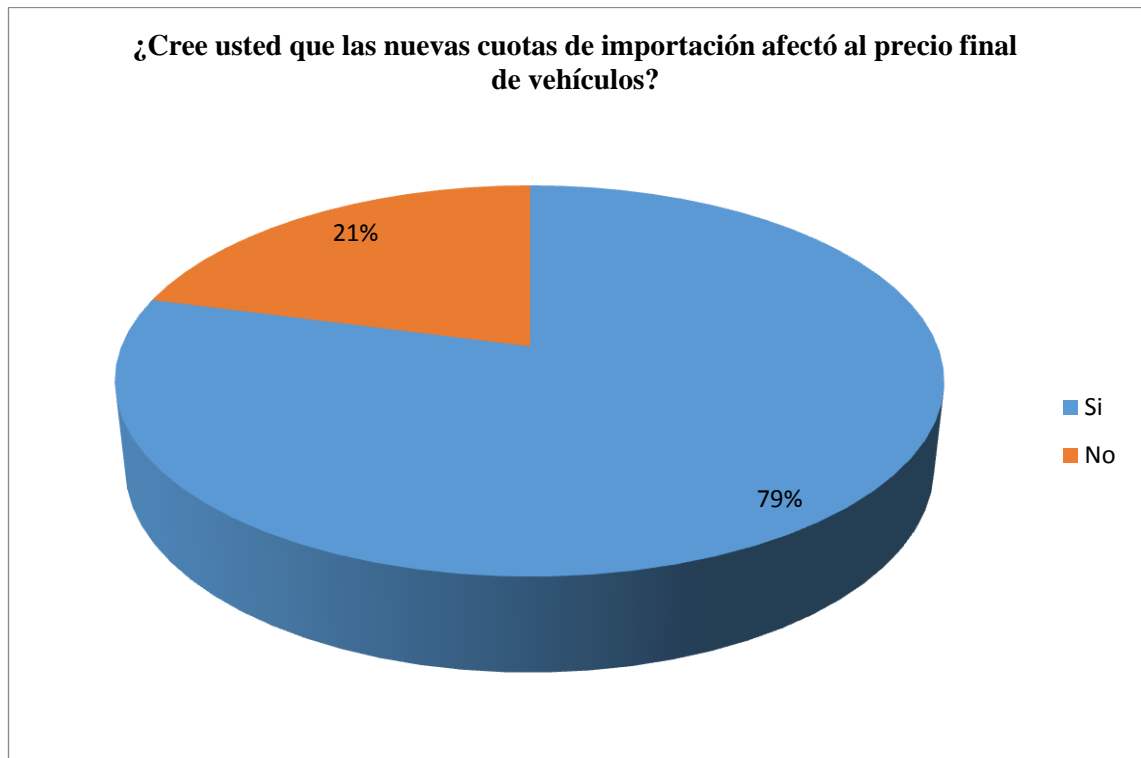


Gráfico 23 Cuotas de Importación
Fuente: Encuesta, Ambato 2016.
Elaborado por: Coca Medina María Teresa

Análisis e interpretación

El 79%, es decir, 303 encuestados consideran que las nuevas cuotas de importación si afectaron al precio final de los vehículos, mientras que el 21%, correspondiente a 80 personas encuestadas creen que las cuotas de importación no afectaron al precio final de los automóviles, puede determinarse por la asimilación de precios más altos de los vehículos durante el año 2015 comparado con años anteriores, por lo que es evidente para los consumidores finales de automóviles en las diferentes parroquias de la ciudad de Ambato que las cuotas de importación afectan al precio final de estos bienes.

Pregunta 16.- ¿Qué impuesto considera que afecta más al precio final de vehículos?

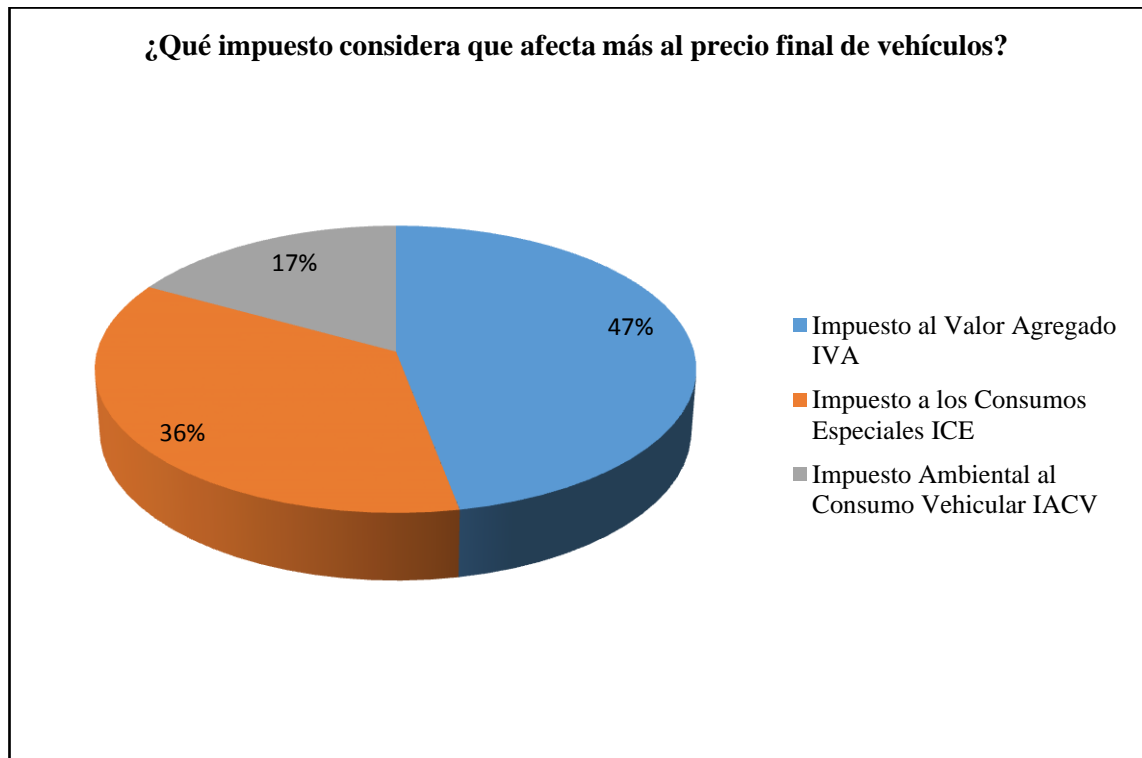


Gráfico 24 Impuestos
Fuente: Encuesta, Ambato 2016.
Elaborado por: Coca Medina María Teresa

Análisis e interpretación

Entre los tres impuestos considerados dentro del precio final del vehículo el 47%, 180 personas coinciden que el IVA es el que más afecta al precio del automóvil, debido a que este tiene una tasa específica sea cual sea el precio del vehículo, además es uno de los impuestos más conocidos para el consumidor, el 36%, es decir 138 personas creen que el ICE es el impuesto que más afecta ya que este se establece de acuerdo al costo del vehículo, sin embargo, cabe resaltar que aún existen desconocimiento sobre el mismo y 65 personas que corresponde al 17% en cambio cree que es el IACV es el que más afecta al precio final de un vehículo, puede considerarse que se debe al desconocimiento sobre el impuesto y también porque es un impuesto nuevo.

Pregunta 17.- Cree usted que los precios de los vehículos en el año 2017:

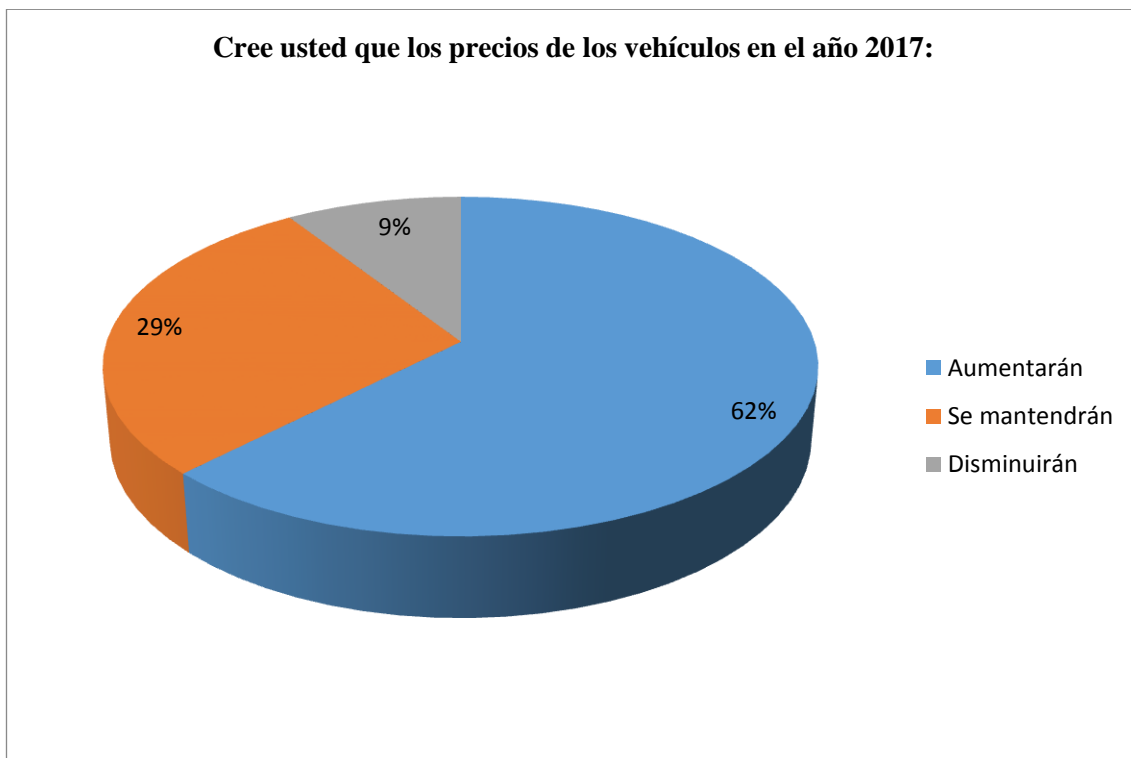


Gráfico 25 Precio vehicular 2017
Fuente: Encuesta, Ambato 2016.
Elaborado por: Coca Medina María Teresa

Análisis e interpretación

El 62% de los encuestados, 239 en total consideran que los precios de los vehículos aumentarán para el año 2017, de acuerdo a sus perspectivas económicas. 109 encuestados, es decir, el 29% cree que los precios se mantendrán mientras que un 9%, 35 personas encuestadas, piensan que tal vez los precios disminuyan. Son diferentes perspectivas de las personas en cuanto a los precios de los automóviles, sin embargo la mayoría cree que existirá un aumento, ya que el panorama económico tiende a la alza en cuanto a precios.

4.3. Verificación de la hipótesis

Basado en la información obtenida por medio de las encuestas, ejecutada con el fin de demostrar la hipótesis planteada; en relación a la variable independiente y variable dependiente se ha tomado en consideración las siguientes preguntas:

- PVI: Pregunta 15.- ¿Cree usted que las nuevas cuotas de importación afectaron al precio final de vehículos?
- PVD: Pregunta 17.- Cree usted que los precios de los vehículos en el año 2017: Aumentarán, se mantendrán o disminuirán.

4.3.1. Modelo Lógico

H₀: Las políticas gubernamentales en el sector automotriz, no inciden significativamente en las tendencias de consumo de vehículos en la Ciudad de Ambato, 2015.

H₁: Las políticas gubernamentales en el sector automotriz, inciden significativamente en las tendencias de consumo de vehículos en la Ciudad de Ambato, 2015.

4.3.2. Modelo Matemático

$$H_0: O = E$$

$$H_1: O \neq E$$

4.3.3. Modelo estadístico

$$X^2 = \sum \frac{(O - E)^2}{E}$$

4.3.4. Regla de decisión

$$1 - 0.95 = 0.05; \alpha 0.05$$

$$gl = (c - 1)(f - 1)$$

$$gl = (3 - 1)(2 - 1)$$

$$gl = 2$$

4.3.5. El X de la tabla

$$X_t^2 = 5,99$$

4.3.6. Regla de Decisión

Se acepta la Hipótesis Nula si el valor de X calculado es menor que X tabulado, es decir:

- Si $X_c^2 \leq 5,99$ se acepta la hipótesis nula (H_0) y se rechaza la hipótesis alterna (H_1).
- Si $X_c^2 > 5,99$ se rechaza la hipótesis nula (H_0) y se acepta la hipótesis alterna (H_1).

4.3.7. Tabla de Contingencia

Tabla 22.- Tabla de Contingencia

| ALTERNATIVAS | AUMENTARÁN | SE MANTENDRÁN | DISMINUIRÁN | TMH |
|--------------|------------|---------------|-------------|-----|
| SI | 183 | 86 | 34 | 303 |
| NO | 56 | 23 | 1 | 80 |
| TMV | 239 | 109 | 35 | 383 |

Fuente: Encuesta, Ambato 2016.
Elaborado por: Coca Medina María Teresa

4.3.8. Cálculo Chi-Cuadrado

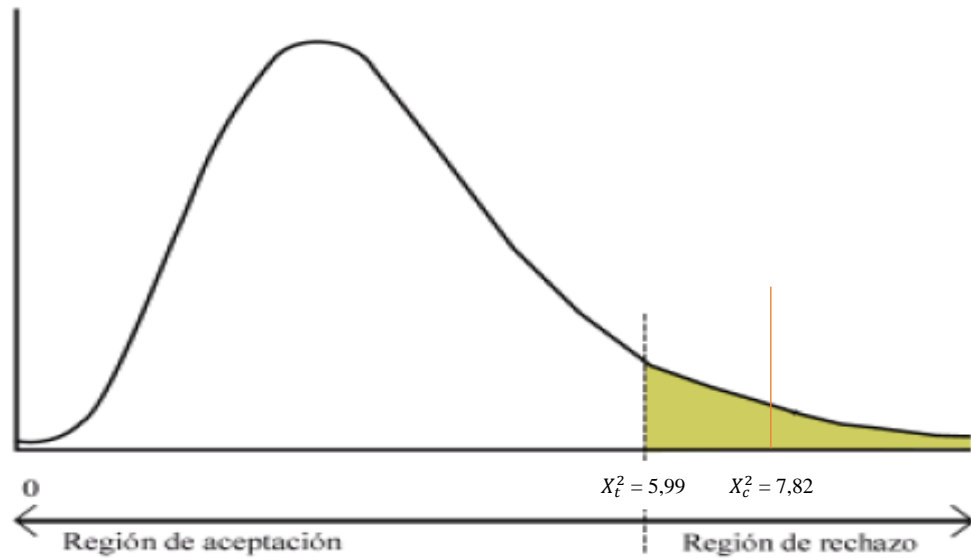
Tabla 23.- Chi Cuadrado

| O | E | O-E | (O-E)^2 | (O-E)^2/E |
|-----|-------------|--------------|-----------------------|-------------------|
| 183 | 189,078329 | -6,078328982 | 36,94608321 | 0,19540094 |
| 56 | 49,92167102 | 6,078328982 | 36,94608321 | 0,74008106 |
| 86 | 86,23237598 | -0,232375979 | 0,053998596 | 0,0006262 |
| 23 | 22,76762402 | 0,232375979 | 0,053998596 | 0,00237173 |
| 34 | 27,68929504 | 6,310704961 | 39,8249971 | 1,43828137 |
| 1 | 7,310704961 | -6,310704961 | 39,8249971 | 5,44749068 |
| | | | X^{2c} | 7,82425197 |

Fuente: Tabla 38.- Tabla de Contingencia
Elaborado por: Coca Medina María Teresa

4.3.9. Comprobación de la hipótesis

Gráfico 26.- Comprobación de la hipótesis



Fuente: Chi-Cuadrado
Elaborado por: Coca Medina María Teresa

Si $X_c^2 > 5,99$ se rechaza la hipótesis nula (H_0) y se acepta la hipótesis alterna (H_1), lo que confirma que las políticas gubernamentales en el sector automotriz, inciden significativamente en las tendencias de consumo de vehículos en la Ciudad de Ambato, 2015. Considerando que se toma en cuenta dos focalizaciones importantes para las preguntas pertinentes, la primera de la Variable independiente la percepción de los individuos en cuanto a las cuotas de importación que es una de las decisiones gubernamentales más actuales y de preocupación para la demanda de automóviles y el precio que es ítem de relativa importancia en cuanto a la adquisición de esta clase de bienes.

4.4. Limitaciones del estudio

Las limitaciones encontradas en el presente estudio de investigación fue en la etapa de recopilación de información en los diferentes patios vehiculares, ya que consideran que los datos son de uso exclusivo y particular de su organización los

cuales no pueden ser de acceso al público; sin embargo cuando se les explicó que el objetivo de la encuesta estaba orientado a fines académicos se contó con su colaboración. En referencia a la demanda se presentó la dificultad debido al desconocimiento de términos relacionados con políticas arancelarias, comerciales lo cual demoró la recopilación de datos.

4.5. Conclusiones

Durante el año 2015 se han adoptad políticas gubernamentales que han afectado al sector automotriz, pueden resaltarse en dos de las más importantes, entre ellas la imposición arancelaria y la determinación de las nuevas cuotas de importación, lo que evidentemente afecta no solamente a la oferta del sector, sino a las tendencias del consumo de vehículos en la ciudad de Ambato. De esta manera al realizar un análisis estadístico del chi-cuadrado, se llega al resultado de que en realidad hay una afectación al consumo, además la lectura de noticias al día de este año y sobre este sector evidencia una total preocupación sobre los precios especialmente y la disminución de venta no solo en millones de dólares sino en unidades vendidas. Por ejemplo los gustos de consumidor en cuanto a forma de un vehículo, no muestra cambios bruscos, es decir, los colores, el tipo de vehículo y hasta se podría decir el modelo, sin embargo en cuanto a características como el tramo de antigüedad y cilindraje si influencia mucho, ya que los impuestos dependen mucho de esta caracterización, por tal motivo las tendencias de consumo muestran un comportamiento diferente en el año 2015 debido al panorama económico que el consumidor recepta luego de las políticas gubernamentales adoptadas en el país.

Una de las políticas gubernamentales por las que más se inclina la demanda, en su observación, es la imposición de aranceles, en la tabla de análisis comparativo observamos que del año 2010 al 2015 el arancel en los vehículos disminuyeron y algunos se mantuvieron, sin embargo, a partir del 2011 se imponen nuevos aranceles a los vehículos híbridos o eléctricos de hasta 3.5 toneladas. Esta decisión se debe a la búsqueda del equilibrio en la balanza de pagos, buscando una reducción en las importaciones.

Se puede concluir que a pesar de que las políticas gubernamentales tomadas han sido modificadas con propósitos muy claros por parte de gobierno, ya que su principal objetivo es darle un equilibrio a la balanza de pagos, sin embargo estas políticas como se observa en el análisis de imposición arancelaria en el caso de ad-valorem no han sido modificadas con puntos porcentuales de diferencia en forma exorbitante, más bien ha sido en forma gradual, sin embargo ese cambio resulta de vital importancia para la existencia de los diferentes negocios que se derivan en este sector, ya que al momento de importar se da una restricción lo cual afecta directamente al precio final del automotor, en el cambio del año 2010 al 2011 se impone nuevos aranceles para los vehículos híbridos y eléctricos, lo cual da un giro completo a la adquisición de cierto tipos de automóviles.

Los niveles de demanda en el mercado automotriz en la ciudad de Ambato, según la información recabada por parte de los ofertantes, han disminuido las ventas y adquisición de vehículos, sin embargo, frente a ese fuerte impacto de la imposición de aranceles, cuotas de importación y la especulación de los precios de vehículos las marcas más conocidas han logrado posicionarse con mayor fortaleza en el mercado, mientras que los pequeños patios de carros han buscado nuevas estrategias para lograr mantenerse en el mismo.

El comportamiento del consumo de vehículos evidentemente ha cambiado ya que las personas buscan adquirir un vehículo que no consuma mucha gasolina y que evidentemente no incida en el pago de impuestos altos, a la vez también ha disminuido las ventas, información que está de acuerdo a la respuesta de la encuesta dirigida a la oferta, lo cual implica un impacto fuerte de las políticas gubernamentales en el sector automotriz, que el Ecuador enfrentó en el año 2015 y que durante el 2016 se vive también, lo cual refleja un panorama negativo para el año venidero 2017, en cuanto a la adquisición de vehículos en la ciudad de Ambato.

4.6. Recomendaciones

El Ecuador ha aplicado diferentes políticas en toda su historia, sin embargo, durante los últimos años, las decisiones políticas, han afectado de manera evidente al sector

automotriz, ya que en busca de un equilibrio de la balanza de pagos, se arriesga un sector importante en la economía, sin embargo es trascendental, destacar que se debería aplicar planes estratégicos frente a la imposición de aranceles en el mercado, no solamente a las grandes empresas sino a las pequeñas, para que de esta manera continúen con mayor fuerza en el mismo; tengan una mejor adaptabilidad a las medidas tomadas por el gobierno y se generen estrategias para que sus niveles de ingresos no se vean afectados y evitar tener pérdidas económicas.

La demanda busca nuevas alternativas para satisfacer sus gustos y necesidades, lo cual le vuelve más consciente al consumidor en cuanto al gasto o bien al direccionamiento correcto de sus ingresos. A pesar que las políticas del gobierno buscan mejorar la economía del país, hay que tomar en cuenta que no todas las políticas van a perjudicar o beneficiar de forma equitativa a los diferentes actores que son parte de este y varios sectores económicos del país. Por tal motivo las concesionarias y patios de carros deberían tener un control de inventarios, es decir, vehículos que respondan a las necesidades actuales del consumidor y sean de fácil acceso económico, además se recomienda que cada empresa mantenga disponible para la venta, autos que se expendan de forma inmediata, sin problema y que cubran las necesidades de sus consumidores.

Los vehículos son bienes necesarios y a pesar de ser considerados suntuarios, existen varias fuentes de trabajo que dependen de estos. Por tal motivo a pesar que el panorama se declina y se ve afectado en la actualidad y en los siguientes años, la venta de los vehículos aún se mantiene vivo dentro de la economía de la ciudad. Por tal motivo es importante que los esfuerzos se sigan enfocando en el mercado y estrategias de venta. Se recomienda que en cada patio de vehículos se establezca planes de emergencia frente a crisis en el sector automotriz y se establezca estrategias cuando se impongan impuestos nuevos y se limite la disponibilidad de vehículos, además se debería contratar profesionales en el ámbito de marketing, mercadeo y establecimiento de modelos económicos para enfrentar a la especulación de sus productos, en este caso vehículos. Y trabajar con planificaciones que consideren las diferentes externalidades que afectan al mercado.

4.7. Referencias bibliográficas

- Alpízar, F. (2005). *La influencia del poder en la política comercial de Costa Rica: el caso de los lecheros en el TLC con México*. Costa Rica: Editorial Universidad de Costa Rica.
- Álvarez, María de Lourdes. (2002). La industria automotriz en particular hace del territorio una variable estratégica que conduce a la localización o relocalización de determinados procesos. *Revista Contaduría y Administración*, 29-49.
- Araujo, Alberto. (5 de Octubre de 2015). El sector automotor registra una caída de ventas del 21%. *El Comercio*. Obtenido de <http://www.elcomercio.com/actualidad/salvavidas-autos-aeade-sectorautomotor-economia.html>
- Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. (2014). Anuario 2014. *Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador - AEADE*, 8-91.
- Asociación Nacional Automotriz de Chile A.G. (2016). *Anuario Automotriz 2015/2016*. Chile: Asociación Nacional Automotriz de Chile A.G.
- Ávila, J. (2003). *Economía*. Zopopan, Jalisco: Ediciones Umbral.
- Barzallo, D., & Marín, S. (2012). *Estudio de los aspectos tributarios e importaciones en el sector automotriz por el período 2012*. Cuenca: Universidad de Cuenca.
- Bejarano, J. (1997). *Una política comercial de transición*. Bogotá: IICA Biblioteca Venezuela.
- Blanco, E. (2003). *Contabilidad y fiscalidad*. San Vicente: Editorial Club Universitario.
- Borja, S. (2015). *Análisis del Comportamiento del consumidor y de los factores que influyen en la decisión de compra de automóviles en el Sector de San Rafael del Valle de los Chillos*. Quito: Pontificia Universidad Católica del Ecuador.
- Borja, Solange. (2015). *Análisis del comportamiento del consumidor y de los factores que influyen en la decisión de compra de automóviles en el sector de San Rafael del Valle De Los Chillos*. Quito: Pontificia Universidad La Católica del Ecuador.
- Brunet, C., & Turck, V. (2003). *Plan de exportación de talavera a España*. Puebla: Universidad de las Américas Puebla.
- Cabezas, M. (2010). *Análisis de los efectos económicos en los impuestos en el Ecuador*. Quito: Universidad Técnica Particular de Loja.
- Carrillo Giler, Juan Jacobo. (2014). *Restricción a las importaciones de vehículos y su impacto en la recaudación de IVA e ICE a las importaciones período 2010-2012*. Guayaquil: Universidad de Guayaquil.
- Carrillo, D. (2009). *Análisis del Sector Automotriz*. Quito: Instituto Nacional de Estadísticas y Censos.

- Cavazos, M. (1982). *Evolución del Proteccionismo en México: El comercio exterior en México*. México D.F.: Siglo XXI.
- Cevallos, Jaime. (26 de Mayo de 2016). Descenso de la venta de carros elevará la demanda de repuestos en Ecuador. *El Universo*. Obtenido de <http://www.eluniverso.com/noticias/2016/05/26/nota/5600931/descenso-venta-carros-elevara-demanda-repuestos-ecuador>
- Cisneros, A. (2013). *Neuromarketing y neuroeconomía: Código emocional del consumidor*. Bogotá: ECOE EDICIONES.
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (1987). *Reestructuración de la industria automotriz mundial y perspectivas para América Latina*. Santiago de Chile: Publicaciones Naciones Unidas.
- Comité de Comercio Exterior. (2015). Resolución No. 018-2015. Ecuador.
- Corchuelo, B., Peña, B., & Valor, M. (2005). *Curso práctico de microeconomía*. Madrid: Delta Publicaciones.
- Crespo, R. (Diciembre de 1997). Dumping, Antidumping y Fundamentos del Antidumping. *Revista Venezolana de Análisis de Coyuntura*, III(2), 1-21.
- Cuadrado, J. (2006). *Política Económica: Elaboración, objetivos e instrumentos*. España: McGRAW-HILL.
- Dirección de Inteligencia Comercial y de Inversiones. (Julio de 2013). *Pro Ecuador*. Obtenido de Análisis del Sector Automotriz: http://www.proecuador.gob.ec/wp-content/uploads/2013/07/PROEC_AS2013_AUTOMOTRIZ1.pdf
- Estefanell, G. (1995). *El marco internacional para la política comercial agropecuaria Argentina*. Buenos Aires: IICA Biblioteca Venezuela.
- Fernández, J. (2006). *Principios de política económica*. Madrid: Delta Publicaciones.
- Gachúz, J. (2011). La crisis mundial en el sector automotriz, China: ¿aliado estratégico de México? *Análisis Económico*, 105-128.
- Gallego, C., Icart, T., & Pulpón, A. (2006). *Elaboración y presentación de un proyecto de investigación y una tesina*. España: Edicions Universitat Barcelona.
- González, M., Pérez, A., Castejón, R., Mendez, E., Martínez, J., Gomez, J., & Mochón, A. (2009). *Introducción a la Economía*. Madrid: Pearson educación.
- Grupo El Comercio. (2015). La velocidad del sector automotor se frena nuevamente. *Revista Líderes*.
- Guarderas, Á., & Erazo, L. (2014). *Impacto de las nuevas regulaciones gubernamentales en el sector automotriz del Ecuador*. Quito: Universidad San Francisco de Quito.
- Gutiérrez, F. (1994). *Medidas antidumping. Instrumento del neoproteccionismo*. Madrid: Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales.

- Herdoíza, J. (2015). *Estudio Comparativo, en el período 2011 - junio 2013, del impacto en la venta de vehículos nuevos, ocasionado por la restricción de importaciones impuestas por el COMEX, en el concesionario Chevrolet Proauto y definición de estrategias en el nuevo contexto*. Quito: Pontificia Universidad Católica del Ecuador.
- Ibarra, A. (2010). *Eumed.net*. Obtenido de Biblioteca Virtual de Derecho, Economía y Ciencias Sociales: <http://www.eumed.net/libros-gratis/2010a/665/CONCEPTO%20DE%20GASTO%20PUBLICO.htm>
- Ibarra, B. (2004). El consumo de combustibles y las perversiones del crecimiento. *Revista Gestión*, 84-86.
- Jaramillo, J. (2015). Perspectiva Económica del Ecuador ¿Cómo está la balanza comercial del Ecuador? *Perspectiva - Revista Económica del IDE*, 10-20.
- Jordana, J., & Ramió, C. (2002). *Diseños institucionales y gestión de la política comercial exterior en América Latina*. Buenos Aires: BID-INTAL.
- Kamiya, M., & Ramírez, C. (2004). *La industria automotriz: Desarrollos en China y sus implicancias para Latinoamérica*. Waseka: esan-cuadernos de difusión.
- Krugman, P., & Wells, R. (2006). *Introducción a la economía: microeconomía*. Barcelona: Reverte.
- Krugman, P., Olney, M., & Wells, R. (2008). *Fundamentos de economía*. Barcelona: Reverte.
- Lacalle, G. (2014). *El IVA (Operaciones administrativas de compraventa)*. España: Editex.
- Larraín, F., & Sachs, J. (2002). *Macroeconomía en la economía global*. Buenos Aires: Pearson Educación.
- Laso Rivadeneira, Mario. (2001). *La Industria Automotriz Ecuatoriana frente a la Apertura Comercial*. Ecuador: Universidad Andina Simón Bolívar.
- Lequiller, F., & Blades, D. (2009). *Comprendiendo las cuentas nacionales*. México: OECD Publishing.
- Ley de Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular. (2011). *Capítulo I*. Ecuador.
- LEY ORGANICA DEL RÉGIMEN TRIBUTARIO INTERNO . (2014). Obtenido de <http://www.sri.gob.ec/BibliotecaPortlet/descargar/70575a5b-9c26-4ef4-9cd6-97e2de3285ce/160429+LORTI.pdf>
- Ley Orgánica del Régimen Tributario Interno-LORTI. (2014). *Registro Oficial Suplemento 463*. Ecuador: Dirección Nacional Jurídica-Departamento de Normativa Tributaria .
- Llopis, S. (2016). *Crear la Marca Global Modelo práctico de creación e internacionalización de marcas*. Madrid: ESIC.
- López, J. (1989). *Bases de política fiscal y derecho*. México: UASLP.

- López, J., & Melo, A. (2016). *Creación de espacio fiscal para reducir la pobreza. Revisión del gasto público de Ecuador, Volumen 1*. Washington, D.C.: IDB.
- Mankiw, G. (2012). *Principios de Economía*. México D.F.: Cengage Learning Editores.
- Mankiw, G., & Rabasco, E. (2007). *Principios de Economía* (Cuarta ed.). Madrid, España: Editorial Paraninfo.
- Marcet, José. (2008). *Análisis de la crisis financiera de los Estados Unidos en el año 2008*. Colombia: Grupo Editorial Norma.
- Martos, F. (2004). *Auxiliares administrativos de corporaciones locales de Canarias: temario general*. Sevilla: MAD-Eduforma,.
- Menéndez, A. (2008). *Derecho financiero y tributario. Parte general : lecciones de cátedra*. Valladolid: Lex Nova.
- Moreno Ramírez, Álvaro Leopoldo y Naranjo Celorio, George Steven. (2002). *La industria automotriz nacional, una estimación de su situación, estructura económica, eficiencia y argumentos para su deregulación*. Guayaquil: Escuela Superior Politécnica del Litoral.
- Mosquera, R., & Vintimilla, P. (2013). *Análisis de la Aplicación del Impuesto a la Salida de Dividas en las importaciones del sector automotriz de la Ciudad de Cuenca, año 2012*. Cuenca: Universidad de Cuenca.
- Munuera, J., & Rodriguez, A. (2006). *Estrategias de marketing: de la teoría a la práctica*. Madrid: ESIC Editorial.
- Nadal, A. (2002). *Contradicciones del modelo de economía abierta aplicado en México*. México: Casa Juan Pablos, UNAM y IIEC.
- Navarrete, J. (2012). *Política Económica*. México: Red Tercer Milenio.
- Orovio, M. (2010). *Tecnología del Automóvil*. Madrid: Editorial Paraninfo.
- Otálora, C. (2009). *Economía Fiscal*. La Paz: Plural editores.
- Parisi, J., & Chibarro, A. (1998). *Guía de Capacitación Sobre Políticas y Negociaciones Comerciales Internacionales para la Agricultura*. Panamá: Bib. Orton IICA .
- Parkin, M. (2004). *Economía* (Sexta ed.). México: Pearson Education.
- Parkin, M., & Esquivel, G. (2007). *Macroeconomía: versión para latinoamérica*. México: Pearson Education.
- Parra, S. (2011). *Para saber más*. Colombia: Penguin Random House Grupo Editorial Colombia.
- Peres, Wilson. (2006). El lento retorno de las políticas industriales en América Latina y el Caribe. *Revista de la CEPAL*, 71-88.
- Pérez, C., & Salinas, G. (2008). *Valoración y evaluación de marcas: Medir para crear valor*. Barcelona: Grupo Planeta (GBS).

- Pérez, R. (2015). *Las afectaciones en el Sector Automotriz debido al cambio de la Matriz Productiva*. Quito: Universidad San Francisco de Quito.
- Pindyck, R., & Rubinfeld, D. (2007). *Microeconomía* (Quinta ed.). Madrid: Pearson Education.
- Querol, V. (abril de 1977). La cuota de importación como barrera comercial. *Comercio Exterior*, 27(4), 476-481.
- Ramírez, Juan Carlos. (1999). *Los nuevos factores de localización industrial en México. La experiencia de los complejos automotrices de exportación en el norte*. Mexico: Economía Mexicana.
- Restrepo, M. (2010). *Los efectos de la política comercial: El caso del G-3 y la cuota de importación en el mercado automotriz colombiano*. Bogotá: Vniversitas.
- Salinas, G. (2007). *Valoración de marcas: revisión de enfoques, metodologías y proveedores*. Barcelona: Grupo Planeta.
- Samuelson, P., & Nordhaus, W. (2005). *Economía*. México: Mc Graw Hill.
- Schiller, B. (2008). *Principios de Economía* (Sexta ed.). Madrid, España: McGraw-Hill.
- Sepúlveda, C. (1995). *Diccionario de Terminos Economicos*. Santiago de Chile: Editorial Universitaria.
- Servicio de Rentas Internas. (2015). *Servicio de Rentas Internas*. Obtenido de SRI: <http://www.sri.gob.ec/de/iva>
- Servicio de Rentas Internas. (16 de Agosto de 2016). *Servicio de Rentas Internas-SRI*. Obtenido de Cálculo del Impuesto Ambiental: <http://www.sri.gob.ec/de/calculo-del-impuesto-ambiental>
- Solé, M. (2003). *Los consumidores del siglo XXI*. Madrid: ESIC Editorial.
- Solórzano, G. (2007). *La política Comercial del Nuevo Gobierno/*. Guayaquil: Centro de Investigaciones Económicas CIEC - ESPOL .
- Soriano, J. (2007). *Ficalidad Inmobiliaria*. Valencia : CISS.
- Spencer, M. (1993). *Economía contemporánea*. Barcelona: Reverte.
- Spina, C. (2009). *Aspectos Impositivos De La Transferencia De Inmuebles*. Buenos Aires: Editorial Todoeconomicas.
- Steinberg, F. (2004). *La política comercial tiene como objetivos principales:*. Madrid: Juan Carlos Martínez Coll.
- Torres, V. (1993). *Glosario de marketing y negocios*. Mexico: Mc-Graw Hill.
- Trávez, C. (2013). *Análisis de Competitividad del Sector Automotor del Ecuador 2004-2007*. Ecuador: Flacso.
- Velásquez, L. (2004). Evolución reciente y perspectivas del sector automotriz mexicano. *El Cotidiano*, 57-65.

- Veletanga, G. (Julio de 2016). *Pontificia Universidad Católica del Ecuador*. Obtenido de Economía y Finanzas Internacionales: <http://www.puce.edu.ec/economia/efi/index.php/economia-internacional/14-competitividad/74-politica-comercial>
- Véliz Bejaña, C. T. (2015). *Análisis de las restricciones arancelarias en el sector automotriz y propuesta para el desarrollo de este sector en la ciudad de Guayaquil*. Ecuador: Universidad Politécnica Salesiana.
- Vieyra, J. (Mayo de 2000). Reconversión industrial, gran empresa y efectos territoriales: El caso del sector automotriz en México. *EURE (Santiago)*, 26(77), 25-47. Recuperado el 28 de Mayo de 2016, de http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612000007700002
- Vinueza García, Lisbeth Guillermina y Gallegos Arguello, Juan Gabriel. (2013). *Análisis de la imposición de medidas arancelarias aplicables en la importación de CKD'S, y su impacto en la industria automotriz del Ecuador en el período 2007-2012*. Quito: Universidad Politécnica Salesiana Sede Quito.

4.8 Anexos

Encuestas



**UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO
FACULTAD DE CONTABILIDAD Y AUDITORIA
CARRERA DE ECONOMÍA**



**ENCUESTA DIRIGIDA A LAS EMPRESAS AFILIADAS A LA
ASOCIACIÓN DE EMPRESAS AUTOMOTRICEZ DEL ECUADOR
LOCALIZADAS EN LA CIUDAD DE AMBATO PROVINCIA DE
TUNGURAHUA.**

OBJETIVO: Obtener información sobre las políticas gubernamentales en el sector automotriz y las tendencias de consumo de vehículos en la ciudad de Ambato en el año 2015.

INSTRUCCIONES:

- Marque con una X la respuesta.
- La información que proporcione debe ser verás.

CUESTIONARIO:

1.- ¿Cuántos años lleva en el mercado su empresa?

a) _____ Años

2.- ¿Cuál es la actividad principal de su negocio?

- | | |
|---|--------------------------|
| a) Exportación | <input type="checkbox"/> |
| b) Importación | <input type="checkbox"/> |
| c) Ensamblaje | <input type="checkbox"/> |
| d) Comercialización Vehículos nuevos | <input type="checkbox"/> |
| e) Comercialización Vehículos usados | <input type="checkbox"/> |
| f) Venta de Accesorios | <input type="checkbox"/> |
| g) Otro | <input type="checkbox"/> |

¿Cuál? _____

3.- Del año 2010 al 2015 considera qué:

- | | |
|----------------------------|--------------------------|
| a) Las ventas aumentaron | <input type="checkbox"/> |
| b) Las ventas disminuyeron | <input type="checkbox"/> |

4.- En que porcentaje considera qué aumentaron o disminuyeron sus ventas:

- a) Del 0 al 20%
- b) Del 21% al 40%
- c) Del 41% al 60%
- d) Del 61% al 80%
- e) Del 51% al 100%

5.- ¿Comparando desde el año 2010 al 2015, cuál ha sido la afluencia de clientes?

- a) Aumentó
- b) Se mantuvo
- c) Disminuyó

NOTA: Si su respuesta es b pase a la pregunta 7.

6.- En qué porcentaje sus clientes aumentaron o disminuyeron en el 2015:

- a) Del 0 al 20%
- b) Del 21% al 40%
- c) Del 41% al 60%
- d) Del 61% al 80%
- e) Del 51% al 100%

7.- En qué mes y/o meses del año se presenta un aumento de demanda en sus productos:

- a) Enero
- b) Febrero
- c) Marzo
- d) Abril
- e) Mayo
- f) Junio
- g) Julio
- h) Agosto
- i) Septiembre
- j) Octubre
- k) Noviembre
- l) Diciembre

8.- ¿Por qué considera el aumento de demanda en el mes seleccionado?

- a) Inicio de año
- b) Días festivos
- c) Día de la madre
- d) Día del padre
- e) Temporada Escolar
- f) Navidad y fin de año

9.- ¿Cree que las cuotas de importación establecida para el año 2015 benefició o perjudicó a sus ingresos? ¿Por qué?

- a) Benefició

- b) Perjudicó
- c) ¿Por qué? _____
- _____

10.- ¿Cree usted que el arancel ad-valorem a las importaciones de vehículos modifica las tendencias de consumo?

- a) Si
- b) No
- c) ¿Por qué? _____
- _____

11.- Las adquisición de vehículos durante el año 2015:

- a) Aumentó
- b) Se mantuvo
- c) Disminuyó

12.- Los precios de los vehículos en el año 2015:

- a) Aumentó
- b) Se mantuvo
- c) Disminuyó

13.- Qué instrumento de política es el que ha incrementado en mayor proporción el precio final de un vehículo:

- a) Valor CIF (Costo+Flete)
- b) Ad-Valorem Importación
- c) FODINFA
- d) ICE ad-valorem
- e) IVA

14.- ¿Qué margen de utilidad estima considerable establecer a un vehículo después del precio + aranceles?

- a) Porcentaje

15.- De acuerdo a su expectativa para el año 2017, considera que las ventas de su empresa:

- a) Aumentará
- b) Se mantendrá
- c) Disminuirá



UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO
FACULTAD DE CONTABILIDAD Y AUDITORIA
CARRERA DE ECONOMÍA



ENCUESTA DIRIGIDA A LA POBLACIÓN ECONÓMICAMENTE ACTIVA DE 25 AÑOS EN ADELANTE DE LA CIUDAD DE AMBATO PROVINCIA DE TUNGURAHUA.

OBJETIVO: Obtener información sobre las políticas gubernamentales en el sector automotriz y las tendencias de consumo de vehículos en la ciudad de Ambato en el año 2015.

INSTRUCCIONES:

- Marque con una X la respuesta.
- La información que proporcione debe ser verás.

CUESTIONARIO:

1.- Edad

- | | | |
|----|-------------------|--------------------------|
| a) | Entre 25 a 30 | <input type="checkbox"/> |
| b) | Entre 31 a 40 | <input type="checkbox"/> |
| c) | Entre 41 a 50 | <input type="checkbox"/> |
| d) | Entre 51 a 60 | <input type="checkbox"/> |
| e) | De 61 en adelante | <input type="checkbox"/> |

2.- Género

- | | | |
|----|-----------|--------------------------|
| a) | Masculino | <input type="checkbox"/> |
| b) | Femenino | <input type="checkbox"/> |

3.- ¿Cuál es su ingreso mensual?

- | | | |
|----|--------------------------|--------------------------|
| a) | Salario Básico Unificado | <input type="checkbox"/> |
| b) | > SBU y < de \$1000 | <input type="checkbox"/> |
| c) | Más de \$1000 | <input type="checkbox"/> |

4.- ¿Le gustaría tener su auto propio?

- | | | |
|----|----|--------------------------|
| a) | Si | <input type="checkbox"/> |
| b) | No | <input type="checkbox"/> |

5.- ¿Cuál es su marca preferida?

- | | | |
|----|------------|--------------------------|
| a) | Chevrolet | <input type="checkbox"/> |
| b) | Kia | <input type="checkbox"/> |
| c) | Hyundai | <input type="checkbox"/> |
| d) | Toy | <input type="checkbox"/> |
| e) | Volkswagen | <input type="checkbox"/> |

f) Otras

¿Cuál? _____

6.- ¿Qué tipo de vehículo prefiere?

- | | |
|--------------|--------------------------|
| a) Automóvil | <input type="checkbox"/> |
| b) Camioneta | <input type="checkbox"/> |
| c) Van's | <input type="checkbox"/> |
| d) Camiones | <input type="checkbox"/> |
| e) Buses | <input type="checkbox"/> |
| f) Otros | <input type="checkbox"/> |

¿Cuál? _____

7.- ¿Qué color es de su preferencia en un vehículo?

- | | |
|-----------|--------------------------|
| a) Blanco | <input type="checkbox"/> |
| b) Negro | <input type="checkbox"/> |
| c) Rojo | <input type="checkbox"/> |
| d) Plata | <input type="checkbox"/> |
| e) Otro | <input type="checkbox"/> |

¿Cuál? _____

8.- ¿Qué tipo de cilindraje elegiría usted en un vehículo? ¿Por qué?

- | | |
|---------------------|--------------------------|
| a) Menor a 1.500 cc | <input type="checkbox"/> |
| b) 1.501 - 2.000 cc | <input type="checkbox"/> |
| c) 2.001 - 2500 cc | <input type="checkbox"/> |
| d) 2.501 - 3.000 cc | <input type="checkbox"/> |
| e) 3.001 - 3.500 cc | <input type="checkbox"/> |
| f) 3.501 - 4.000 cc | <input type="checkbox"/> |
| g) Más de 4.000 cc | <input type="checkbox"/> |
| h) ¿Por qué? | <input type="checkbox"/> |

9.- De acuerdo a su disponibilidad económica, ¿En qué estado compraría un vehículo?

- | | |
|----------|--------------------------|
| a) Nuevo | <input type="checkbox"/> |
| b) Usado | <input type="checkbox"/> |

Nota: Si elige la respuesta a continúe con la pregunta 11.

10.- ¿En qué tramo de antigüedad compraría un vehículo?

- | | |
|--------------------|--------------------------|
| a) Menor a 5 años | <input type="checkbox"/> |
| b) De 5 a 10 años | <input type="checkbox"/> |
| c) De 11 a 15 años | <input type="checkbox"/> |
| d) De 16 a 20 años | <input type="checkbox"/> |
| e) Mayor a 20 años | <input type="checkbox"/> |
| f) Híbridos | <input type="checkbox"/> |

11.- Según sus necesidades ¿Cuál sería la utilización de su vehículo?

- | | |
|-----------------|--------------------------|
| a) Uso Personal | <input type="checkbox"/> |
| b) Trabajo | <input type="checkbox"/> |

12.- ¿Qué tipo de combustible prefiere que su vehículo consuma?

- a) Diesel
- b) Extra
- c) Súper
- d) Otro

¿Cuál? _____

13.- Elija solo 5 opciones ¿Qué aspectos considera los más importantes al momento de comprar un vehículo?

- a) Motor y Chasis
- b) Llantas
- c) Placas
- d) Precio
- e) Antecedentes
- f) Marca, Tipo y Modelo
- g) Color
- h) Año
- i) Recorrido
- j) Otro

¿Cuál? _____

14.- ¿Cree que la imposición de aranceles a las importaciones afectó al precio final de vehículos?

- a) Si
- b) No

15.- ¿Cree que las nuevas cuotas de importación afectó al precio final de vehículos?

- a) Si
- b) No

16.- ¿Qué impuesto considera que afecta más al precio final de vehículos?

- a) Al Valor Agregado (IVA)
- b) Consumos Especiales (ICE)
- c) Impuesto Ambiental (IACV)

17.- Cree usted que los precios de los vehículos en el año 2017:

- a) Aumentarán
- b) Se mantendrán
- c) Disminuirán

Formulario

$$FOB = \frac{MPN + (MPE + (MPE * R)) + MO + ENV + EMB + FI + SI + CER + GA + GFB + OG - DW * (1 - IG)}{1 - \left(CDA + GB + CA + IP + \left(\frac{DE}{1 + DE} \right) + \left(\frac{U}{1 - IG} \right) \right) + R * (1 - IG)}$$

$$CIF = C + S + F$$

$$AD - VALOREM = \%AV * (CIF)$$

$$FODINFA = \%FDS * CIF$$

$$ICE = (PREA * MC) * \%ICE$$

$$PREA = CIF + ADVALOREM + FODINFA$$

$$MC = (1 + 0,25)$$

$$IVA = (CIF + ADVALOREM + FDS + ICE) * \%IVA$$

$$PRECIO = CIF + ADVALOREM + FDS + ICE + IVA$$