



**INCIDENCIA DE LAS MEDIDAS GUBERNAMENTALES EN EL
SECTOR AUTOMOTRIZ EN LA MARCA CHEVROLET EN
CONCESIONES DE LA ZONA DOS PERIODO 2.012 HASTA MARZO
2.015**

Propuesta de artículo presentado como requisito para optar al título de:

Magister en Administración de Empresas

Por el estudiante:

Manuel Alfredo TORO GUERRA

Bajo la dirección de

Jorge Enrique CALDERON SALAZAR

**Universidad Espíritu Santo
Facultad de Posgrado
Guayaquil- Ecuador
Junio de 2.015**

RESUMEN

En Ecuador, la producción automotriz comenzó en los años 50 del siglo pasado con la elaboración de partes y piezas metálicas; y el ensamblaje de vehículos en el año 73. La marca Chevrolet, es la número uno en la nación; sus precios, calidad de los vehículos, servicio postventa y el prestigio de la marca les ha permitido un posicionamiento superior al 40% del mercado de los automóviles ecuatorianos. En el presente trabajo se realiza un estudio descriptivo del estado actual del sector automotriz en el país y en específico de los concesionarios de la Chevrolet en la zona II. Para el estudio se examinan los antecedentes, el estado actual del sector automotriz y el marco legal establecido para determinar el comportamiento de la producción en la nación y ventas de la marca Chevrolet para los concesionarios de la Zona II. Como resultados se obtienen que los concesionarios de la Zona II de la Chevrolet, han tenido un disminución en las ventas de un 15% aproximadamente, y un incremento de los precios de entre un 10.94% y un 12,06% en la mayoría de los modelos que comercializan. Una de las causas principales de la situación actual se encuentra en las medidas gubernamentales que inciden en el sector automotriz en el Ecuador.

PALABRAS CLAVES

SECTOR AUTOMOTRIZ, CHEVROLET, MARCO LEGAL, MERCADO AUTOMOTOR, CONCESIONARIOS DE LA CHEVROLET

ABSTRACT

In Ecuador, the automobile production began in the 50s of last century with the production of metal pieces and parts; and the vehicle was assembled in 1973. The Chevrolet brand is number one in the country; prices, quality of vehicle, customer service and brand reputation has allowed them a greater than 40% of Ecuadorians auto market positioning. In this paper a descriptive study is performed of actual state in the automotive sector in the nation and in particular, the Chevrolet dealerships in zone II. To the study, the antecedent, the legal framework and current state of the automotive industry are established, to determine the behavior of the nation's production and sales of the Chevrolet brand dealers Zone II. As results, this work samples that dealers Zone II of Chevrolet have had a decline in sales of approximately 15% and an increase in prices of between 10.94% and 12.06% in most models they sell. One of the main causes of the current situation is in government measures affecting the automotive sector in Ecuador.

KEYWORDS

AUTOMOTIVE SECTOR, CHEVROLET, LEGAL FRAMEWORK, AUTOMOTIVE MARKET, THE CHEVROLET DEALERS

INTRODUCCIÓN

Ecuador, entre los años 1997 y 1999 estuvo afectado por las macro devaluaciones, por la pérdida de la capacidad adquisitiva y se disparó la inflación. La entrada de la dolarización logró estabilizar la inflación, además de sincerar la economía en los precios de los bienes, para luego ir equiparando los ingresos de la población. Durante este proceso comenzó la evolución y crecimiento del sector automotriz, (EKOS, 2012). En el estrato medio de la población en Ecuador, el 48% posee vehículo propio; de este, el 85% tiene un automóvil y el 15% más de dos. Esto representa un 15% superior a lo que ocurría en 1995, y explica que si bien existe un crecimiento, los autos en este estrato poblacional, se mantienen como un bien aspiracional de los ecuatorianos.

Durante el último lustro, el crecimiento sostenido de ventas e innovación de nuevos modelos a nivel mundial, hace efectos en Ecuador producto de la globalización, las marcas comienzan un desarrollo comercial y de inversión con la construcción de modernos concesionarios, compra de tecnología y aumento de sus estructuras, avizorando el crecimiento de la demanda (Medina, 2011).

El principal motor de las ventas automotrices está soportado por la liquidez que ha tenido el sistema financiero, quien orienta su negocio fuertemente a la colocación en el crédito automotriz, asimismo los concesionarios de vehículos incrementan su inversión en tecnología, infraestructura y recursos (Regalado & Sánchez, 2013).

En el Ecuador, hasta agosto de 2014 se encontraban registradas 68 empresas ensambladoras de vehículos correspondientes a: (i) **GENERAL MOTORS OMNIBUS BB (GM-OBB)**, que produce productos de la familia Chevrolet (GM OOB del Ecuador, 2014), considerada la segunda planta ensambladora con mejor certificación de la calidad en el mundo según la General Motor (Autos, 2012); (ii) **AYMESA**, que ensambla algunas líneas de la marca, KIA y camiones

de la marca Hyundai (Aymesa, 2014), (iii) **MARESA**, ensambla modelos la marca MAZDA (Mazda, 2014), (iv) **NEOHYUNDAI**, ensambla modelos la Hyundai (MIPRO, 2014) y (v) **CIAUTO**, ensambla modelos de la marca *Great Wall*, incorporada en febrero de 2012.

Estas ensambladoras tienen como modelo de negocio la importación de los componentes de motor y transmisión (CKD), a los cuales se agrega un porcentaje de componente nacional, lo que les permite considerarse producto ecuatoriano y gozar de las preferencias arancelarias y protección ante los importadores de vehículos.

Las ensambladoras y sus proveedores de autopartes son reconocidas por la calidad de sus productos y están certificadas con normas internacionales de calidad como: QS900 y ISO TS 16949:2002; otras como las ISO 9000 sobre sistemas de gestión de la calidad, la ISO 14 000 sobre sistemas de gestión medioambiental y las OSHAS 18 000 sobre salud ocupacional.

Parte de la producción de las ensambladoras se exporta a Colombia y Venezuela, por ejemplo en el año 2010 se exportó el 26% de la producción local. En el año 2014, la exportación de vehículos en Ecuador creció un 28.5% (Comunidad Andina de Nacinoes, 2014). Las ventas del mercado ecuatoriano en el 2014 fueron de 8,368 carros mientras que en el 2013 fue de 6,514. Las marcas de automóviles y camionetas más solicitadas fueron Chevrolet y Kia (OMU, 2015).

En el país, en el año 2014, la producción de automóviles y camionetas de la marca Chevrolet, ensambladas por Omnibus BB, totalizó 46,624 unidades y representó el 74.4 % del total producido por las ensambladoras nacionales, seguido por la marca Kia con el 16.1 % y Mazda con el 9.5% (OMU, 2015).

Estudios anteriores revisados y referenciados en este trabajo, demuestran que las ventas de los automóviles han decrecido en el Ecuador, por lo que se necesita realizar un análisis de la

situación generada y los elementos que la provocan, entre los que se encuentra como posible causante las medidas gubernamentales establecidas para el sector automotriz (Barzallo & Marín, 2012; Murtinho, 2012).

El objetivo del presente trabajo es analizar la incidencia de las medidas gubernamentales en el sector automotriz en la marca Chevrolet en concesiones de la zona II período 2012 hasta marzo 2015.

MARCO TEÓRICO

Existe un grupo de países latinoamericanos que han considerado para sus economías la posibilidad de fortalecer la producción local a partir de la sustitución de importaciones (Medina, 2011).

Para proteger sus industrias ante el sistema de comercio internacional muchos países establecieron el modelo de sustitución de importaciones sustentado en: (i) control de importaciones y exportaciones, (ii) entrega de subsidios a empresa industriales, (iii) tasas de cambio preferenciales para determinadas importaciones (Giler, López, & Vargas, 2010).

Existen dos elementos básicos a analizar que utilizan los gobiernos para restringir, eliminar o reducir las importaciones: los aranceles y las salvaguardias como medidas emergentes (Medina, 2011).

Los aranceles son “los impuestos o derechos aduanales aplicados a bienes importados de otro país” (Cateora , Graham , & Gilly, 2012). Los aranceles se establecen para proteger la industria nacional, restringiendo las importaciones de ciertos productos.

Por otra parte las salvaguardias son las medidas de emergencia que se toman en protección de la producción nacional ante el incremento de las importaciones de productos determinados (Medina, 2011).

Existen otro grupo de barreras no arancelarias que se aplican en los países como son: cupos

o contingentes (cantidad máxima de productos a importar); vigilancia de las importaciones y el control de cambios (Mascomex, 2014).

Antecedentes y estado actual en el sector automotriz en el Ecuador

En Ecuador, la producción automotriz comenzó en los años 50 del siglo pasado, con la producción de partes y piezas metálicas como: carrocerías, asientos de buses, entre otros. El ensamblaje de vehículos comenzó en el año 1973 con 144 unidades del modelo Andino, por la ensambladora AYMESA hasta el año 1980. En los setenta, del siglo pasado la producción de vehículos superó las 5 000 unidades (Dirección de Inteligencia Comercial e Inversiones, 2013).

Luego de la dolarización, con las facilidades de préstamo bancario para la compra de vehículos, el parque automotor creció en los últimos años

Otro análisis necesario a realizar, es el de los precios promedio de venta en USD de los vehículos. En el Anexo 1 muestra cómo se han comportado los precios en el período 2006 al 2013.

Un análisis del alza de los precios indica que el crecimiento promedio de los precios de ventas ha sido de un 29.04% en 8 años, en el caso de los buses y los camiones el incremento ha sido de un 45.12% y un 37.29%, respectivamente; los VAN'S son los de menor crecimiento con un 3.93%.

Por otra parte, en la industria automotriz, de acuerdo al Censo Nacional Económico 2010, existen: (i) 29,068 establecimientos económicos dedicados a actividades de comercio automotriz, de los cuales el 70% corresponden a establecimientos que realizan mantenimiento y reparación de vehículos automotores, mientras que el 30% restante se dedica a la venta de partes, piezas y accesorios de vehículos automotores; venta al por menor de combustibles y venta de vehículos; (ii) 118 establecimientos para

prestar servicios de alquiler de vehículos en el país, para un 0.4%, y (iii) se encuentran ocupadas 84,155 personas en el sector.

Lo anterior demuestra, que la industria automotriz tiene un papel responsable dentro de la economía ecuatoriana por los ingresos y empleos que genera en las actividades directas o indirectas que a ella se suman. Solo en impuestos se estima que son USD 400 millones, además del impacto en la población por la generación de empleos en la cadena de valor desde la producción de piezas, el ensamble, distribución, ventas y servicios posventa. Otros sectores productivos han sido impulsados en el país como son: la siderúrgica, metalúrgica, metalmecánica, minera, petrolera, petroquímica, del plástico, vidrio, electricidad, robótica e informática, industrias claves para la elaboración de los vehículos (Dirección de Inteligencia Comercial e Inversiones, 2013).

La producción total de vehículos alcanzó cifras altas a partir del año 2007 y su participación en el mercado ecuatoriano, según el propio informe, se encuentra entre un 45 y 50% (Ver Anexo 2).

Un elemento de análisis es el nivel de exportaciones por el tipo de vehículos y de forma general en el país. El Anexo 3 muestra como el nivel de exportaciones, luego de la contracción en el año 2009, existió una recuperación, y se afecta nuevamente en el 2012.

Otro dato importante es el nivel de importaciones anual de vehículo (Ver Anexo 4), que unido a la producción nacional menos las exportaciones realizadas nos indica la cantidad de vehículos que dispone el país para las ventas nacionales.

En el caso de las ventas nacionales, según el Anuario 2013, publicado por la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE), establece que en el mercado automotor se comercializaron 113,812 vehículos nuevos; con una reducción de un 6% con respecto a los registros del 2012 y del

18.6% en relación con el 2011. Las restricciones establecidas por el Comité de Comercio Exterior (COMEX), ha disminuido la capacidad de oferta en el sector (AEADE, 2013).

El Anexo 5 muestra que las ventas de vehículos en el período 2003 al 2012 tuvo un crecimiento sostenido (solo con una disminución de las ventas en el año 2009). Pero a partir del año 2011 comienza un decrecimiento de las ventas disminuyendo en el 2012 un 13.19% con respecto al 2011; y en el 2013 un 6.29% respecto al 2012. En el año 2014 se logra la venta de 120,015 vehículos, con un incremento del 5.45% respecto al año anterior, pero todavía inferior a los años precedentes.

Según datos del Ministerio de Industrias y Productividad del año 2014 existen alrededor de 44 empresas proveedoras de partes y piezas. En la tabla 1 se muestra un listado de las piezas por ramas.

Tabla 1: Cantidad de empresas proveedoras de partes y piezas por ramas

Partes y piezas	Cantidad de empresas
Sistema eléctrico	7
Elementos de carrocería interna	14
Elementos de carrocería externa	2
Chasis	7
Otros	14
Total	44

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de (MIPRO, 2014).

Estas empresas proveedoras de partes y piezas permiten que los vehículos de producción nacional tengan entre un 12% y 26% de sus componentes (ver tabla 2); además estas industrias tienen empleados 3,548 empleados (MIPRO, 2014).

Tabla 2: Porcentaje de partes y piezas de contenido local

Modelo	%
MARESA	
BT-50-17V	25,09%
AYMESA	
RIO	16,28%
SPORTAGE-2V	18,52%
CERATO-3V	18,28%
GM-OBB	
GRAND VITARA-4V	14,28%
DMAX HEC-2V	18,31%
DMAX-DIESEL-5V	15,75%
RT-50 DIESEL -7V	12,17%
AVEO FAMILY-7V	16,20%
AVEO EMOTION -4V	17,81%
SAIL-5V	18,37%
GRAND VITARA SZ-5V	14,17%
VITARA JI-1V	13,74%
CIAUTO	
HOVER H5	17,67%
Wingle Diesel	21,07%
Wingle Gasolina	25,95%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de (MIPRO, 2014).

Por otra parte, el análisis de la participación del parque de vehículos, según su marca, correspondiente al año 2009 (Ver Tabla 3), se observa que la marca Chevrolet es la marca número uno ese año y ha sido una de las marcas más vendidas en el país (Regalado & Sánchez, 2013). Según el Anuario Estadístico de Transporte 2012, el porcentaje de la Chevrolet creció en los vehículos en un 29% y en el caso de los automóviles representan el 42%.

Marco Legal

En el área de las importaciones los vehículos pueden importarse terminados (CBU) o por partes para ser ensamblados (CKD), y en Ecuador se realiza bajo regímenes especiales, los más comunes son: importación a consumo, depósito aduanero, zona franca (Barzallo & Marín, 2012).

Tabla 3. Participación del parque automotor según marcas en el Ecuador (año 2009)

Marca	No. Vehículos	Porcentaje
CHEVROLET	486,466	24.33
SUZUKI	145,235	7.27
TOYOTA	139,047	6.96
FORD	113,364	5.67
MAZDA	105,335	5.27
HYUNDAI	92,882	4.65
NISSAN	89,132	4.46
YAMAHA	49,184	2.46
MITSUBISHI	47,485	2.38
VOLKSWAGEN	47,354	2.37
HINO	39,785	1.99
KIA	39,984	1.85
SHINERAY	34,897	1.75
HONDA	30,715	1.54
FIAT	30,714	1.54
LADA	24,858	1.24
MOTOR UNO	24,746	1.23
MERCEDES BENZ	21,804	1.09
DATSUN	18,264	0.91
TRAXX	18,068	0.90
OTROS	402,737	20.14
TOTAL	1,999,056	

Fuente: (Regalado & Sánchez, 2013).

Dentro de los principales actores que inciden en el marco regulatorio, se encuentra el COMEX encargado de “regular, facilitar o restringir la exportación, importación, circulación y tránsito de mercancías no nacionales ni nacionalizadas, además, aprueba contingentes de importación o medidas restrictivas a las operaciones de comercio exterior” (Asamblea Nacional, 2010).

En el 2010 se establece un incremento arancelario del 5% para vehículos (CBU) y más adelante se modifican las tarifas arancelarias de varias subpartidas del sector automotriz entre un 35 y 40% (Medina, 2011).

Durante el año 2011 se crean un grupo de leyes, reglamentos, licencias e impuestos que afectan al sector como son: (i) se reforma el

registro de importadores y se incluyen partidas CKD; (ii) se crea la licencia de importación para reducir las importaciones un 20%; (iii) se crea el impuesto CKD que va desde el 10 al 18% en automóviles y del 5 al 9% las camionetas; y (iv) se establece el impuesto verde o impuesto ambiental de contaminación vehicular (Explored, 2012).

En el año 2012 se emite la resolución 65, que establece restricciones para importar partes y accesorios de vehículos para ser ensamblados en Ecuador (CKD) y la resolución 66 que establece restricciones a las importaciones de vehículos (COMEX, 2012).

El 25 de junio de 2012, el Presidente Constitucional de la República, Rafael Correa Delgado, mediante el Decreto Ejecutivo 1196 establece el Reglamento a Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (Decreto Ejecutivo, 2012).

El 26 de junio de 2012 se establece la Ley Orgánica para la Regulación de Créditos de Vivienda y Vehículo, o Ley de Hipotecas publicada en el Registro Oficial que establece modificaciones en los cobros hipotecarios para viviendas y vehículos (Asamblea Nacional, 2012).

En el año 2013 el COMEX establece la resolución 184 (Registro oficial No 57 del 8 de abril) sobre “importación de vehículos automóviles y demás vehículo terrestres, sus partes, piezas y accesorios” (COMEX, Importación de vehículos automóviles y demás vehículo terrestres, sus partes, piezas y accesorios, 2013) que establece un grupo de restricciones para la importación de vehículos.

Por otro lado, el Servicio Ecuatoriano de Normalización (INEN), de conjunto con la Agencia Nacional de Tránsito establecieron un conjunto de Reglamentos Técnicos y Normas Técnicas entre los años 2009 y 2011: RTE INEN 034 (2R):2010¹, RTE INEN 038

(2R):2011², RTE INEN 041(1R):2010³, RTE INEN 043:2010⁴, RTE INEN 048:2010⁵, NTE INEN 2 205:2010⁶, NTE INEN 2 477:2009⁷, NTE INEN 1 323:2009⁸, NTE INEN 1 155:2009⁹ y NTE INEN 1 669:2011¹⁰ (Agencia Nacional de Tránsito, 2012).

Las medidas establecidas en el país, limitaron significativamente a las empresas importadoras y las ensambladoras de vehículos. Esta situación generó efectos de impacto en el mercado, las expectativas de comercialización e inversión del sector para los próximos años, trayendo consigo una contracción en las ventas y un incremento de los servicios post-venta y de talleres en los concesionarios para incrementar sus niveles de ingresos (SCRLA, 2013).

METODOLOGÍA

El análisis realizado es descriptivo con el objetivo de ir obteniendo datos históricos en diferentes sectores que influyen en el sector automotriz, seleccionando a la marca Chevrolet por ser líder en el mercado ecuatoriano, con la mayor red de concesionarios (16), y puntos de venta y servicios a nivel nacional

-
- ² Requisitos para la operación de bus y minibús urbano
³ Establece los requisitos que deben cumplir los vehículos para el transporte escolar de pasajeros
⁴ Requisitos de bus interprovincial e intraprovincial
⁵ Vehículos automotores. Vehículos de tres ruedas para transporte de pasajeros y para transporte de carga. requisitos
⁶ Requisitos que deben cumplir los buses y minibuses diseñados para transporte urbano
⁷ Requisitos que deben cumplir los vehículos automotores de tres ruedas (tricimotos)
⁸ Establece los requisitos generales para el diseño, fabricación y montaje de carrocerías de buses para todas sus modalidades.
⁹ Establece los dispositivos mínimos de alumbrado, espejos retrovisores y señalización que deben tener incorporados los vehículos automotores para garantizar la visibilidad al conductor.
¹⁰ Establece los requisitos para los vidrios de seguridad, parabrisas y lunetas.

¹ Elementos Mínimos de Seguridad en Vehículos Automotor.

(81 puntos) (Chevrolet, 2015). Para los análisis de los efectos comerciales de las medidas se tomarán los datos recopilados de la Zona II a la cual pertenecen las provincias de Guayas, El Oro y Los Ríos; zona donde se encuentra uno de los principales mercados de vehículos en el territorio nacional, la provincia de Guayas.

Las fuentes secundarias principales de información estadística son: el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC), el Ministerio de Industrias y Productividad (MIPRO), la Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana (CINAE) y la Asociación Ecuatoriana de Empresas Automotrices (AEDE), además de opiniones, noticias de diarios, remitidos y negociaciones del gobierno nacional. La información emitida permitirá establecer el estado actual de la producción y ventas de la Chevrolet en el Ecuador y el estado de las ventas en la zona II.

La producción y las ventas de la Chevrolet en el Ecuador

La producción total de la Chevrolet en el período 2009-2014 se muestra en el Anexo 6.

En el caso de las ventas de la marca Chevrolet en el período 2007-2013, tuvo un comportamiento similar a las ventas generales del resto de las marcas de vehículos con una tendencia al incremento de las ventas hasta el año 2011 y desde el año 2012 un decrecimiento en la cantidad de vehículos vendidos (Ver Anexo 7).

En el caso del posicionamiento en el mercado su comportamiento en los últimos 5 años ha sido superior a un 40 %, con un 25% por encima de su principal competidor (Ver Anexo 8). Esto demuestra el liderazgo de la marca Chevrolet en el mercado ecuatoriano que sigue siendo la preferencia de los consumidores a pesar de la disminución en las ventas.

En Ecuador el precio de comercialización de los vehículos dependen de la marca y el modelo de preferencia, un ejemplo de los precios establecidos, en los principales modelos de la Chevrolet en mayo de 2013 se muestran en la tabla 4.

Análisis de los resultados

La venta de Chevrolet se realiza a través de 15 concesionarios autorizados que están estratificados por zonas geográficas. La Zona Dos comprende las provincias: Guayas, El Oro y Los Ríos, como se muestra anteriormente. En la zona compiten: Autolasa (4 puntos de venta), Automotores Continental (2), E. Maulme (2), Induauto (2), Vallejo Araujo (1) y Metrocar (1).

Tabla 4: Precios para los modelos más vendidos de la Chevrolet en mayo de 2013

Tipo de Vehículo	Modelo	Precio
Automóviles	Aveo Emotion Sedan	\$ 18,990.00
	Aveo Família	\$ 14,390.00
Todo terrenos	Grand Vitara SZ	\$ 28,590.00
	Grand Vitara 5 Puertas	\$ 23,540.00
Tipo de Vehículo	Modelo	Precio
	Vitara 3 puertas	\$ 19,999.00
Camionetas	Luv D-max Diesel	\$ 25,299.00

Fuente: elaboración a partir de (Dirección de Inteligencia Comercial e Inversiones, 2013).

En la Zona Dos las provincias con mayor representatividad son Guayas (segunda en importancia en el país para la Chevrolet) y el Oro con un 27.4% y un 1.96% respectivamente en el año 2013; Guayas es el segundo mercado en importancia en el país (Ver Tabla 5).

Tabla 5: Participación en el mercado y cantidad de vehículos vendidos de la

Chevrolet en las provincias de El Oro y Guayas 2006-2013

Año	El Oro		Guayas	
	%	Cantidad	%	Cantidad
2006	2.89	1,152	28.42	11,327
2007	2.57	930	25.54	9,239
2008	3.06	1,454	26.02	12,364
2009	2.35	944	24.78	9,958
2010	2.22	1,186	25.60	13,678
2011	2.41	1,426	26.39	15,620
2012	2.15	1,181	26.86	14,759
2013	1.96	984	27.08	13,593

Fuente: elaboración propia a partir de (AEADE, 2013).

Según la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador las ventas en la provincia de Los Ríos no es representativa para el mercado (AEADE, 2013).

Las estadísticas de las ventas de los carros en estas dos provincias tienen un comportamiento similar al ocurrido en el resto del país en los últimos 3 años que indica la disminución de un 15% aproximadamente. En el caso de la Chevrolet, los precios en el mercado de los principales modelos comercializados, en el período 2013-2015 se muestran en la tabla 6.

Un estado comparativo de los precios de mercado demuestran que el incremento de los precios entre el 2013 y comienzos del 2015 han sido entre un 10.94% y un 12,06% en todos los modelos excepto el GRAND VITARA que es de un 5.14%. Este incremento de los precios, provocado entre otras cosas, por las medidas tomadas, de conjunto con la disminución de las importaciones ha provocado la situación actual del mercado automotriz en el país.

Tabla 6: Precio promedio de los principales modelos comercializados en el período 2013-2015

	feb/13	jun/13	ene/14	jul/14	ene/15

AVEO EMOTION	18,590.00	18,590.00	19,545.00	20,890.00	21,140.00
AVEO FAMILY	14,340.00	14,290.00	15,165.00	15,499.00	16,490.00
SAIL	16,245.00	15,895.00	16,688.00	17,523.00	18,153.00
LUV D-MAX	29,640.00	26,757.0	32,670.00	33,070.0	33,283.00
GRAND VITARA	27,865.00	28,598.00	29,040.00	28,770.00	29,373.00

Fuente: elaboración propia con información de los concesionarios de la Zona II.

Durante el año 2011 el Gobierno Nacional, hizo un llamado de atención al sector automotriz, por el importante incremento de importaciones de las partes y piezas, o productos terminados, motivado por el crecimiento déficit en la balanza comercial del Ecuador, el Gobierno hacia una invitación a que sea el mismo sector el que se auto regule, con la propuesta que las ventas del sector no deberían exceder entre los 95,000 a 100,000 unidades año.

Luego de tres años de disminución en la producción de vehículos, importaciones y exportaciones del sector, continúa la preocupación del empresariado, evidenciado en diferentes foros, publicaciones en la web y los diarios nacionales (Chevrolet, 2015).

Los estudios realizados demuestran que la marca CHEVROLET, con una representación en el mercado de un 45%, se ha visto afectada y las concesionarias han tenido que tomar medidas emergentes para paliar las pérdidas ocasionadas como: el fortalecimiento de otros servicios, incremento de acciones de marketing y abrirse a otros mercados.

CONCLUSIONES

La industria automotriz tiene un papel responsable dentro de la economía ecuatoriana producto a los ingresos y empleos que genera en las actividades directas o indirectas que a ella se suman y el impacto en la población por la generación de empleos en la cadena de valor desde la producción de piezas, el ensamble, distribución, ventas y servicio posventa.

Los precios, calidad de los vehículos, servicio postventa y el prestigio de la marca Chevrolet les ha permitido el posicionamiento y abarcar un 45% del mercado de los automóviles ecuatorianos.

En el país a partir del año 2011 se han tomado un grupo de medidas, decretos y normas técnicas que han limitado significativamente a las empresas importadoras y las ensambladoras de vehículos; provocando un impacto en el mercado, las expectativas de comercialización e inversión del sector para los próximos años.

Durante el período 2013 al 2015, a partir de las medidas tomadas y la disminución de importaciones, los concesionarios de la Zona II de la Chevrolet, han tenido una disminución en las ventas de un 15% aproximadamente y un incremento de los precios de entre un 10.94% y un 12,06% en la mayoría de los modelos que comercializan

RECOMENDACIONES

Investigar en el país y en otras zonas de los Concesionarios Chevrolet los impactos de las medidas.

Analizar posible plan de acción con medidas paliativas que contribuyan a paliar los problemas presentados en el país a partir del marco legal establecido.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AEA. (2012). *Resumen de Ventas al mes de Noviembre*. Guayaquil.

AEADE. (2013). *Anuario 2013*. Quito.

Agencia Nacional de Tránsito. (2012). Recuperado el 1 de abril de 2015, de <http://www.ant.gob.ec/index.php/servicios/normas-y-reglamentos-inen/seguridad?limitstart=0>

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

Asamblea Nacional. (2012). *Ley Orgánica para la Regulación de Créditos de Vivienda y Vehículo*. Quito.

Autos. (2012). Recuperado el 31 de 3 de 2015, de <http://www.eluniversoautos.com/noticias/despliegue/316/Ensambladora-de-Ecuador-la-mejor-de-Sudamerica>

Aymesa. (2014). Recuperado el 31 de 3 de 2015, de <http://www.aymesa.ec/index.php/empresa>

Banco Central de Ecuador. (04 de febrero de 2013). *Banco Central de Ecuador*. Obtenido de www.bce.fin.ec

Barzallo Guachichullca, D. R., & Marín Duchi, S. M. (2012). *Estudio de los aspectos tributarios e importaciones en el sector automotriz por el período 2012*.

Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana. (2013). *Rueda de negocios autopartistas y motopartistas*. Bogotá.

Cateora, P., Graham, J., & Gilly, M. (2012). *International Marketing* (16 ed.). McGraw-Hill Higher Education.

Chevrolet. (2015). Recuperado el 8 de 4 de 2015, de <http://www.chevrolet.com.ec/mundo-chevrolet/noticias/anglo-automotriz.html>

CINAE. (2015). *Informa*, 8-9.

COMEX. (2012). *Resolución 65*. Quito.

COMEX. (2013). *Importación de vehículos automóviles y demás vehículo terrestres, sus partes, piezas y accesorios*.

Decreto Ejecutivo. (2012). *Reglamento a Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial*. Quito.

Dirección de Inteligencia Comercial e Inversiones. (2013). *Análisis del sector automotriz*.

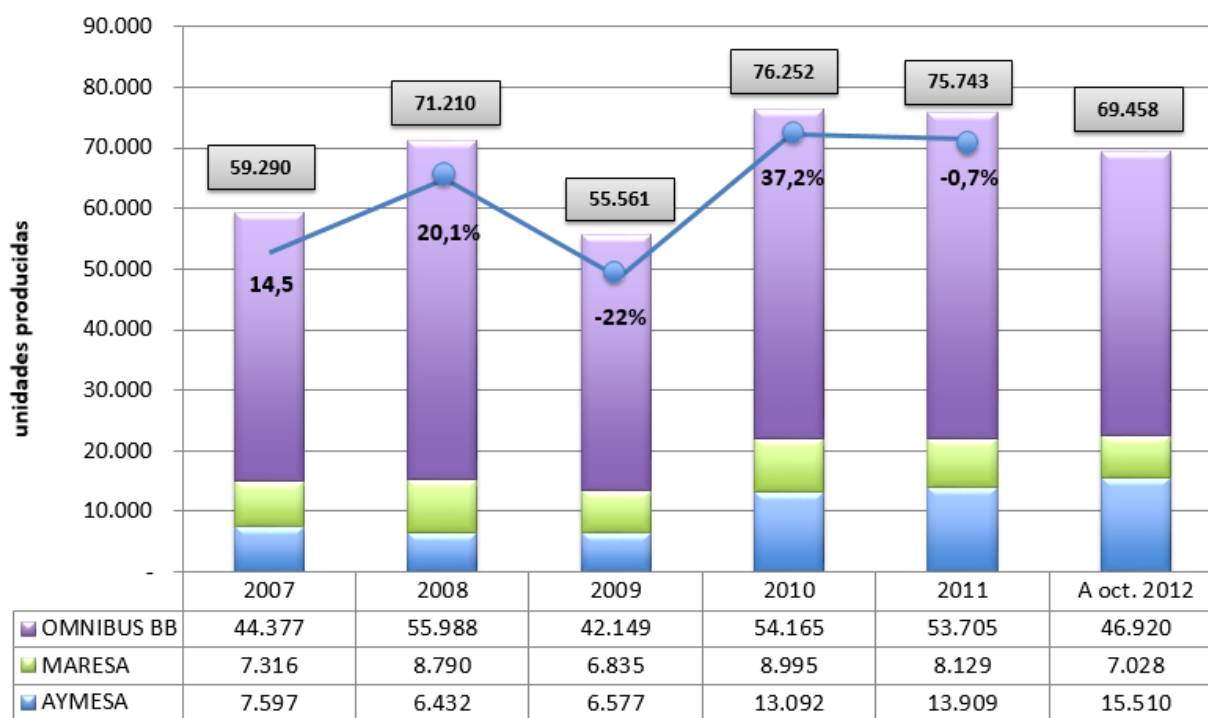
- EKOS, N. (2012). Nueva Ruta de Consumo en Ecuador. *Ekos Negocios*(217), 26-54.
- Explored. (2012). Recuperado el 1 de 4 de 2012, de <http://www.explored.com.ec/noticias-ecuador/el-sector-automotriz-ecuatoriano-contrae-sus-ventas-en-20-este-ano-567094.html>
- General Motors. (2012). *Market Review*. Quito.
- GENERAL MOTORS. (2012). *MARKET REVIEW*. QUITO.
- GENERAL MOTORS ECUADOR. (2011). CONTRATO DE CONCESION . *CONTRATOS DE CONCESION COMERCIAL* . QUITO, PICHINCHA, ECUADOR.
- Giler Mejía, G. L., López López, E. J., & Vargas Sánchez, M. A. (2010). *Análisis de la aplicación de barreras arancelarias a las importaciones ecuatorianas: caso textil y calzado*. Escuela Superior Politécnica del Litoral, Guayaquil.
- Gloria Navas. (17 de Junio de 2012). *PRESIDENTA DE Aede. Sector Automotriz pedirá la COMEX que analice el impacto de restricciones*.
- GM OOB del Ecuador. (2014). Recuperado el 28 de Marzo de 2015, de <https://www.gmobb.ec/portal/es/web/gmobb/productos>
- Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., & Baptista Lucio, M. d. (2010). *Metodología de la Investigación*. México: McGRAW-HILL / INTERAMERICANA EDITORES, S.A. DE C.V.
- Manuel Murtinho. (21 de Noviembre de 2012). *El sector automotriz ecuatoriano contrae sus ventas en 20% este año*.
- Mascomex. (2014). Recuperado el 21 de Abril de 2015, de <http://mascomex.wikidot.com/g6p4>
- Mazda. (2014). Recuperado el 31 de 3 de 2015, de <http://www.mazda.com.ec/>
- Medina, D. S. (2011). *Análisis del impacto en la comercialización de vehículos después de la aplicación de las medidas arancelarias y salvaguardias impuestas por el gobierno del presidente Correa durante el período 2008-2010 en las provincias de Pichincha, Imbabura y Carchi*. Universidad Politécnica Salesiana, Quito.
- MIPRO. (2014). Encadenamiento productivo entre ensambladoras automotrices con empresas autopartistas.
- NEGOCIOS, E. (2012). *NUEVA RUTA DE CONSUMO EN ECUADOR. EKOS ECONOMIA*, 38.
- OMU. (2015). Recuperado el 31 de 3 de 2015, de <http://omu.com.ec/finanzas/importaciones-de-vehiculos-en-el-pais-disminuyeron-en-16-segun-can/>
- RATING, P. P. (2011). *INFORME SECTORIAL ECUADOR: MERCADO AUTOMOTRIZ*. Quito.
- Regalado Padilla, C. A., & Sánchez Delgado, R. A. (2013). *Proyecto de factibilidad para la creación de una empresa dedicada a hacer modificaciones tipo tuning y afines en la parte exterior de autos livianos, en el sector del condado de la ciudad de Quito*. Tesis en obtención al título de Ingeniero Comercial, Quito.
- SCRLA. (2013). *Clasificación de riesgo inicial de la 2da. emisión de obligaciones de Induauto S.A*. Quito.

Anexo 1: Precio promedio de ventas en USD de vehículos en el Ecuador

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Automóviles	\$ 14,906	\$ 15,219	\$ 14,908	\$ 13,478	\$ 15,656	\$ 16,029	\$ 17,298	\$ 17,902
Camionetas	\$ 20,806	\$ 20,877	\$ 22,584	\$ 22,272	\$ 25,924	\$ 27,034	\$ 31,020	\$ 31,118
SUV'S	\$ 28,313	\$ 29,198	\$ 26,352	\$ 22,939	\$ 28,203	\$ 28,485	\$ 31,437	\$ 33,572
VAN'S	\$ 23,765	\$ 25,935	\$ 25,095	\$ 20,409	\$ 27,285	\$ 23,704	\$ 24,894	\$ 24,738
CAMIONES	\$ 35,737	\$ 37,227	\$ 49,296	\$ 53,966	\$ 53,266	\$ 52,827	\$ 54,675	\$ 56,989
BUSES	\$ 42,009	\$ 44,987	\$ 46,582	\$ 56,926	\$ 56,926	\$ 61,056	\$ 70,296	\$ 76,541
Total	\$ 20,290	\$ 21,776	\$ 22,895	\$ 21,532	\$ 23,964	\$ 20,845	\$ 26,866	\$ 28,594

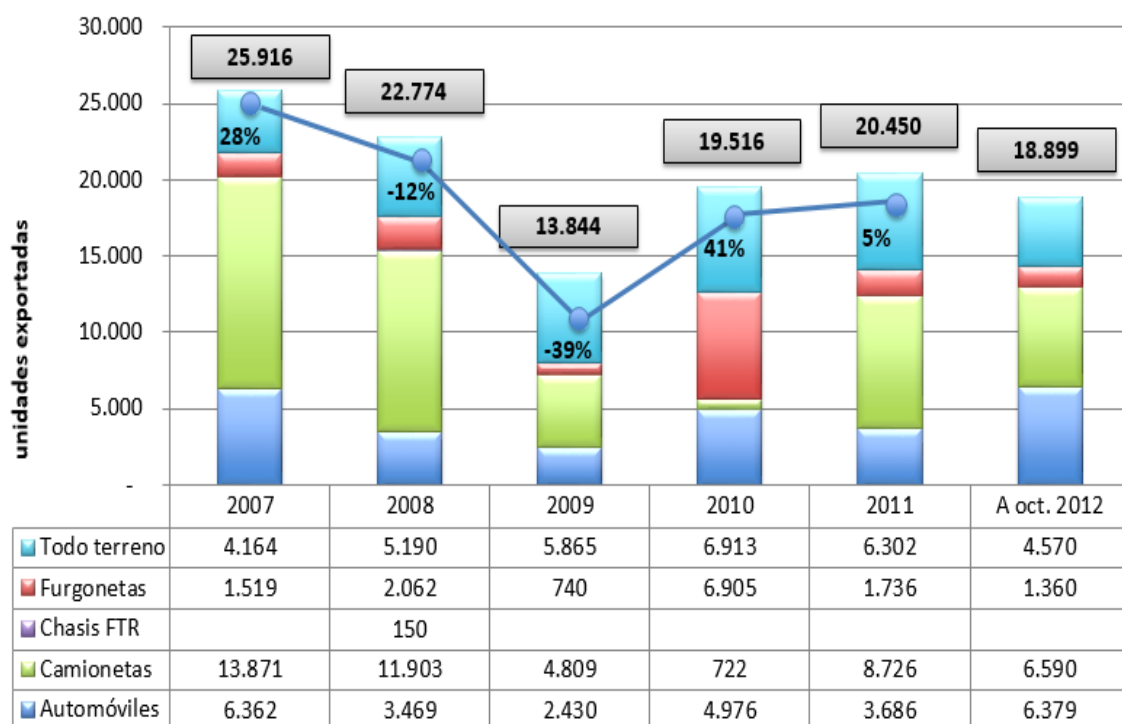
Fuente: Elaboración propia a partir de (AEADE, 2013).

Anexo 2; Producción de vehículos en el Ecuador



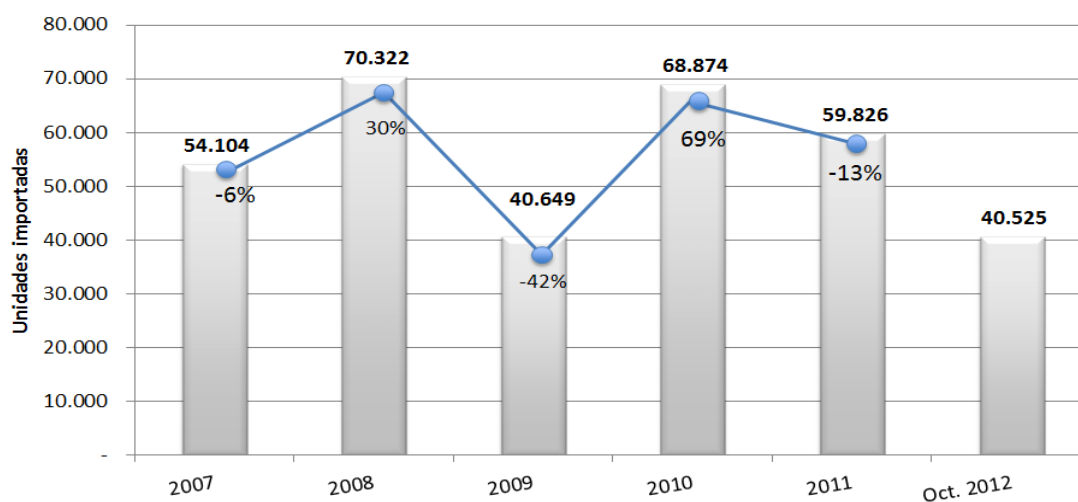
Fuente: (Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana, 2013)

Anexo 3. Niveles de exportación de vehículos en el Ecuador



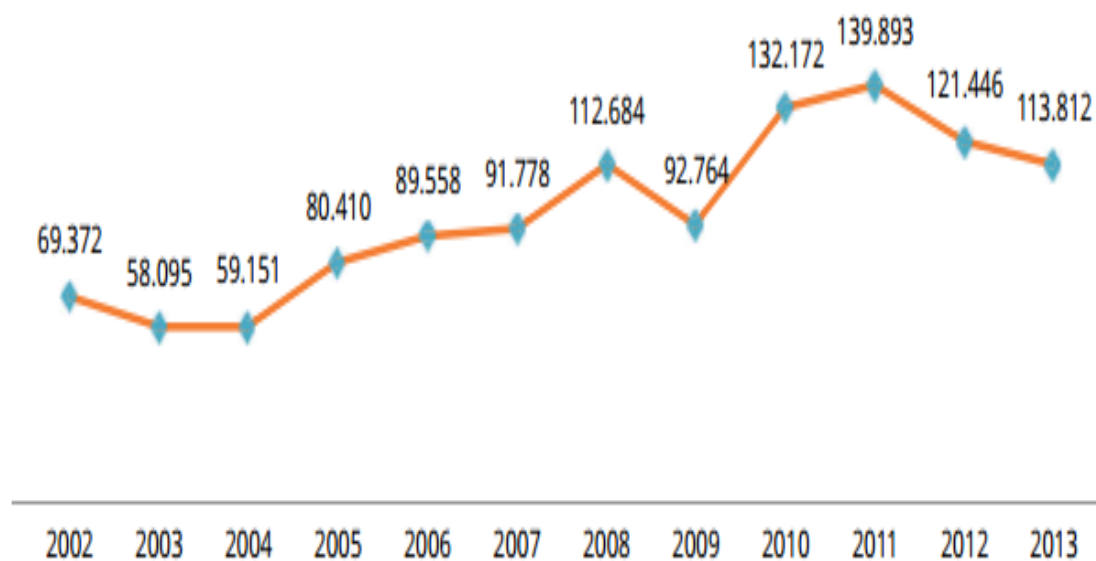
Fuente: (Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana, 2013).

Anexo 4. Vehículos importados desde 2007 a octubre de 2012



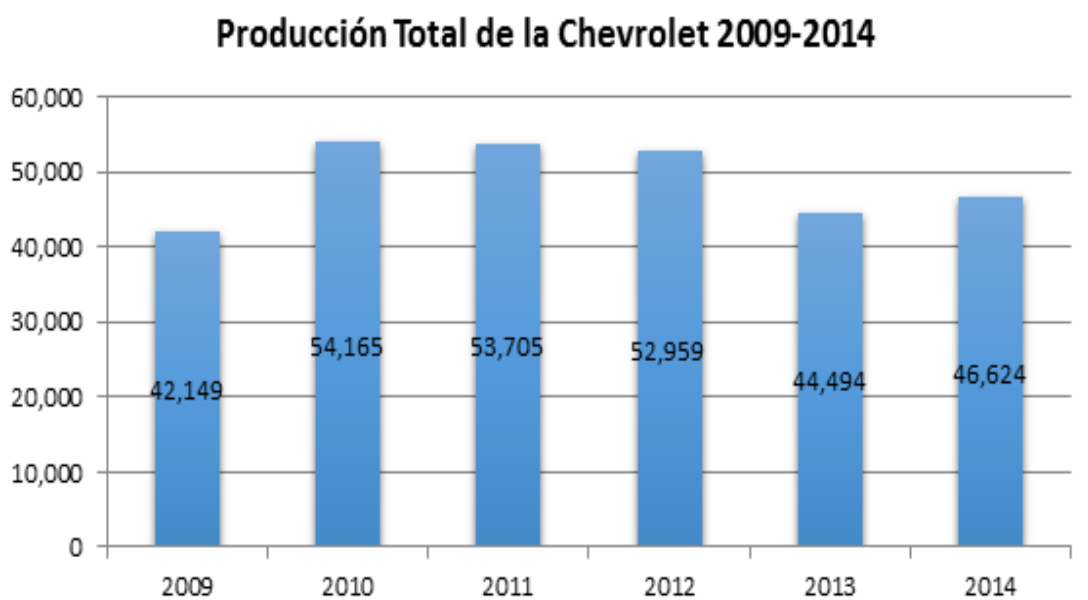
Fuente: (Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana, 2013)

Anexo 5: Tendencia de las ventas de vehículos en Ecuador 2002-2013



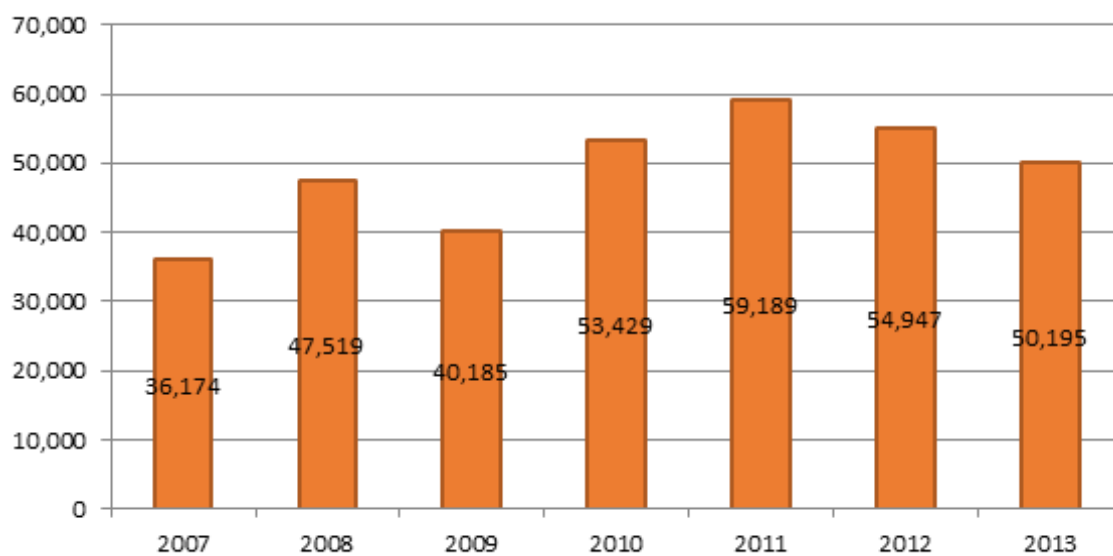
Fuente: (AEADE, 2013).

Anexo 6. Producción total de la Chevrolet en el período 2009-2014



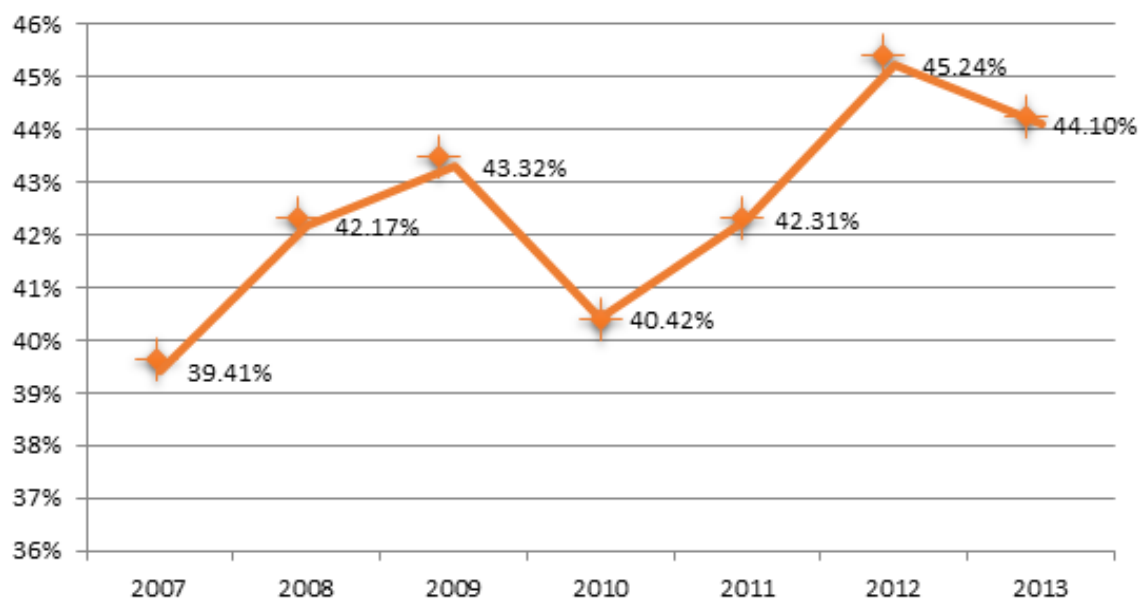
Fuente: (CINAE, 2015).

Anexo 7: Comportamiento de las ventas de la Chevrolet en el período 2007-2013



Fuente: elaboración propia a partir de (AEADE, 2013).

Anexo 8: Tendencia de participación de la Chevrolet en el mercado ecuatoriano



Fuente: elaboración propia a partir de (AEADE, 2013).

