



UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA EQUINOCCIAL

FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS

**CARRERA DE COMERCIO EXTERIOR, INTEGRACIÓN Y
ADUANAS**

**TRABAJO DE TITULACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL
TÍTULO DE INGENIERA EN COMERCIO EXTERIOR,
INTEGRACIÓN Y ADUANAS**

**TEMA: “ANÁLISIS DEL IMPACTO DE LA CAN EN EL COMERCIO
EXTERIOR ECUATORIANO, SECTOR AUTOMOTOR, PERIODO
2000 - 2010”.**

AUTORA: GABRIELA ESTEFANIA MEDINA GUARDERAS

TUTOR: PATRICIO ANDINO SOSA

QUITO - ECUADOR

MAYO - 2016

DECLARACIÓN DE AUTORÍA

Los criterios vertidos en la presente Tesis son de mi única y exclusiva responsabilidad, asumiendo el compromiso de cualquier eventualidad que se pueda desprender de la misma. De esta manera, se exime a la Universidad Tecnológica Equinoccial de compromiso presente o futuro ante cualquier consecuencia.



Gabriela Estefanía Medina Guarderas

1723426902

DECLARACIÓN DEL DIRECTOR DE TESIS

Certifico que la Tesis con tema **Análisis del Impacto de la CAN en el Comercio Exterior Ecuatoriano, Sector Automotor, periodo 2000 - 2010**; elaborada por Gabriela Estefanía Medina Guarderas ha sido concluida bajo mi dirección.

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Patricio Andino Sosa', is written over the printed name and title. The signature is stylized and somewhat illegible due to its cursive nature.

Mg. Patricio Andino Sosa

Director de Tesis

DEDICATORIA

Este trabajo quiero dedicar a las dos personas más importantes de mi vida, las cuales supieron estar desde el principio del recorrido con su constante amor y comprensión, otorgándome valor para poder finalizar de la mejor manera este camino que está en constante crecimiento: a mi mami Lore y a mi abuelita Diani, sin ellas no hubiese sido posible este gran sueño. Este triunfo va para ustedes, pilares fundamentales de mi vida.

También me gustaría dedicar a una gran persona, la cual supo apoyarme en los momentos más difíciles de este camino, dándome fuerza para no desmayar y seguir en pie de lucha por mis sueños, al mejor director de Tesis Patricio Andino.

AGRADECIMIENTO

Todo mi agradecimiento:

A mi Dios porque a través de él tengo a los mejores padres del mundo Lore y Fabricio quienes me han dado el apoyo incondicional a lo largo de esta carrera.

A la Universidad Tecnológica Equinoccial por haberme brindado el apoyo para poder concluir con éxito mi carrera profesional.

De igual manera agradecer a mi Profesor y Tutor de Tesis, Ing. Patricio Andino Sosa, por su visión crítica de muchos aspectos cotidianos de la vida, por su rectitud en su profesión como docente, por sus consejos, demostrando su profesionalismo, integridad y entrega, que ayudan a formarme como persona y profesional.

Me gustaría agradecer a esa persona que con sus palabras, animó a que este personaje pueda atravesar la meta fijada, a mi abuelita Diani, ya que siempre ha tenido hermosas palabras de aliento dándome coraje moral y no flaquear en esta conquista.

Mi eterna gratitud para quienes me apoyaron en todo momento, de manera especial a mi familia y amigos testigos de triunfos y fracasos.

Con cariño, Gaby.

FORMULARIO DE REGISTRO BIBLIOGRÁFICO

PROYECTO DE TITULACIÓN

DATOS DE CONTACTO	
CÉDULA DE IDENTIDAD:	172342690-2
APELLIDOS Y NOMBRES:	Medina Guarderas Gabriela Estefanía
DIRECCIÓN:	José Paredes 0e5-182 e Ignacio Carrasco
EMAIL:	gaby.medina1418@hotmail.com
TELÉFONO FIJO:	(02)5112318
TELÉFONO MOVIL:	0983500066

DATOS DE LA OBRA	
TÍTULO:	Análisis del Impacto de la CAN en el Comercio Exterior Ecuatoriano Sector Automotor, periodo 2000-2010.
AUTORA:	Medina Guarderas Gabriela Estefanía
FECHA DE ENTREGA DEL PROYECTO DE TITULACIÓN:	11 de Mayo de 2016
DIRECTOR DEL PROYECTO DE TITULACIÓN:	Mg. Patricio Andino Sosa
PROGRAMA	PREGRADO <input checked="" type="checkbox"/> POSGRADO <input type="checkbox"/>
TÍTULO POR EL QUE OPTA:	Ingeniería en Comercio Exterior, Integración y Aduanas
RESUMEN: Mínimo 250 palabras	La presente tesis tiene por objetivo determinar qué impacto tuvo la CAN en el Comercio Exterior Ecuatoriano, en el Sector Automotor, durante el período 2000 al 2010 y esto se logró a través del análisis de diferentes

factores que se encuentran dentro de este sector.

El primero es la firma del Convenio de Complementación que se dio entre dos de los países de la Comunidad Andina (Ecuador y Colombia), este acuerdo determinó una serie de reglamentos para que el sector Automotor pueda desarrollarse y logre alcanzar metas más altas para que los países firmantes tengan productos de mejor calidad, además que estos puedan ser comercializados y exportados entre los países de la CAN y cumplan con las exigencias que se demanden.

Otro de los factores que se analizan en este trabajo es el crecimiento que tuvieron las exportaciones durante el periodo 2000 – 2010, en el cual se pudo observar claramente que hubo un crecimiento sostenido en lo referente a producción y exportación de vehículos, período que coincide con la entrada del Convenio en el País.

Y por último se estudió el Índice de Nivel de Actividad Registrada, el cual nos muestra las estadísticas gracias a datos tomados por el INEC de cómo fue creciendo la Industria Automotriz y las diferentes áreas que complementan este sector, como son: comercio y reparación de vehículos automotores, venta de vehículos y motocicletas, mantenimientos y reparación de vehículos automotores, venta de partes, piezas y accesorios para vehículos

	<p>automotores, entre otros.</p> <p>Gracias al estudio de la Actividad Registrada, se puede observar que los sectores que complementan la industria Automotriz crecieron en conjunto con la producción y exportaciones del Ecuador, y que este cambio se dio gracias a la aplicación del Convenio de Complementación que se mantuvo con la CAN durante el periodo 2000-2010.</p>
<p>ABSTRACT:</p>	<p>This thesis aims to determine what impact did the CAN in the Ecuadorian Foreign Trade in the Automotive Sector, during the period 2000 to 2010 and this was achieved through the analysis of different factors within this sector.</p> <p>The first is the signing of Complementarity Agreement that occurred between two of the countries of the Comunidad Andina (Ecuador and Colombia), this agreement established a series of regulations for the Automotive sector can develop and reach your highest goals for the signatory countries have better quality products as well that they can be negotiated and exported between the countries of the CAN and meet the requirements that are demanded.</p> <p>Another factor discussed in this thesis is the growth that had exports during the period 2000 - 2010, which was clearly found that there was sustained in relation to production and vehicle exports growth, a period that coincides with the</p>

entry of the Convention in the country.

Finally, this thesis show us the Index of Economic Activity registered, which shows statistics through data taken by the INEC and how Automotive Industry and the different areas that complement this sector grew. Areas such as: Sales of vehicles and motorcycles, maintenance and repair of motor vehicles, sale of parts and accessories for motor vehicles, and others.

Thanks to the data presented by the Activity Index Registered, we can observe that the sectors that complement the automotive industry grew with production and exports of Ecuador, and this change is complemented with the application of Complementarity Agreement that Ecuador had with the CAN during the period 2000-2010.

Se autoriza la publicación de este Proyecto de Titulación en el Repositorio Digital de la Institución.

f. _____


MEDINA GUARDERAS GABRIELA ESTEFANIA

172342690-2



DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Yo, **MEDINA GUARDERAS GABRIELA ESTEFANIA**, CI: 172342690-2 autora del proyecto titulado: **Análisis del Impacto de la CAN en el Comercio Exterior Ecuatoriano Sector Automotor, periodo 2000-2010** previo a la obtención del título de **INGENIERIA EN COMERCIO EXTERIOR, INTEGRACIÓN Y ADUANAS** en la Universidad Tecnológica Equinoccial.

1. Declaro tener pleno conocimiento de la obligación que tienen las Instituciones de Educación Superior, de conformidad con el Artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior, de entregar a la SENESCYT en formato digital una copia del referido trabajo de graduación para que sea integrado al Sistema Nacional de información de la Educación Superior del Ecuador para su difusión pública respetando los derechos de autor.
2. Autorizo a la BIBLIOTECA de la Universidad Tecnológica Equinoccial a tener una copia del referido trabajo de graduación con el propósito de generar un Repositorio que democratice la información, respetando las políticas de propiedad intelectual vigentes.

Quito, 11 de mayo de 2016

f: _____

MEDINA GUARDERAS GABRIELA ESTEFANIA

172342690-2

ÍNDICE GENERAL DE CONTENIDOS

CAPÍTULO 1. INTRODUCCIÓN	1
1.1 El problema de Investigación	1
1.1.1 Problema a investigar	1
1.1.2 Objeto de estudio teórico	1
1.1.3 Objeto de estudio práctico	1
1.1.4 Planteamiento del problema	1
1.1.5 Formulación del problema	4
1.1.6 Sistematización del problema	4
1.1.7 Objetivo General	4
1.1.8 Objetivos Específicos	4
1.1.9 Justificaciones	5
1.2 Marco Referencial	6
1.2.1 Marco teórico	6
CAPÍTULO 2. MÉTODO	30
2.1 Metodología general	30
2.1.1 Nivel de estudio	30
2.1.2 Modalidad de investigación	30
2.1.3 Métodos de investigación	31
2.1.4 Población y muestra	31
2.1.5 Selección de instrumentos de investigación	31
2.1.6 Procesamiento de datos	31
2.2 Metodología específica	31
CAPÍTULO 3. RESULTADOS	37
3.1 Presentación de Resultados	37
3.1.1 Resultados relacionados con el objetivo específico #1	37
3.1.2 Resultados relacionados con el objetivo específico #2	43
3.1.3 Resultados relacionados con el objetivo específico #3	51
CAPÍTULO 4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	58
4.1 Conclusiones	58
4.2 Recomendaciones	61
Bibliografía	62

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1.1: Estructura de Niveles y Códigos	34
Tabla 3.1: Criterios para la definición de los puntos críticos del Convenio de Complementación en el Sector Automotor (2000-2010)	42
Tabla 3.2: Exportaciones Anuales por Ensambladora	43

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1.1: Mapa de los países miembros de la CAN	9
Figura 1.2: Historia de las Ensambladoras en el Ecuador	15
Figura 1.3: Área de soldadura	17
Figura 1.4: Etapa de limpieza o desengrasado	18
Figura 1.5: Etapa de pintura	19
Figura 1.6: Cabina de Agua	19
Figura 1.7: Planta de Ensamblaje	20
Figura 1.8: Área de ensamblado del chasis	20
Figura 1.9: Colocación del motor	21
Figura 1.10: Control de calidad	21
Figura 1.11: Etapa de doblado y soldado de la carrocería	22
Figura 1.12: Instalación de llantas	22
Figura 1.13: Instalación del cableado y sistema eléctrico	23
Figura 1.14: Pruebas del carro armado y terminado	23
Figura 1.15: Línea de ensamblaje primario de la carrocería	24
Figura 1.16: Desmonte de puertas	24
Figura 1.17: Proceso de pintura	25
Figura 1.18: Inspección partes del motor instalado	25
Figura 1.19: Vehículos y Autopartes producidos actualmente en el Ecuador	27
Figura 3.1: Resumen del Convenio de Complementación. (Ficha descriptiva)	37
Figura 3.2: Resumen Artículos del Convenio de Complementación en el Sector Automotor	38
Figura 3.3: Anexos Legales Clave del Convenio de Complementación en el Sector Automotor	40
Figura 3.4: Anexos Legales Clave del Convenio de Complementación en el Sector Automotor. Ley de Fomento de la Industria Automotriz	41
Figura 3.5: Exportaciones Anuales por Ensambladora	44
Figura 3.6: Total de Exportaciones Anuales por Ensambladora	45
Figura 3.7: Exportaciones Anuales por Segmento de Vehículos	46
Figura 3.8: CAN: Exportación de Vehículos	47
Figura 3.9: Producción Anual de Vehículos	48
Figura 3.10: Producción Anual por Ensambladora	49
Figura 3.11: CAN: Producción de Vehículos	50
Figura 3.12: Comercio al mayor y al por menor, reparación vehículos automotores	51
Figura 3.13: Venta, Mantenimiento y reparación de vehículos automotores y motocicletas	52

Figura 3.14: Venta de vehículos automotores	53
Figura 3.15: Mantenimiento y Reparación de Vehículos automotores	54
Figura 3.16: Venta de partes, piezas y accesorios de vehículos automotores	55
Figura 3.17: Venta, Mantenimiento y Reparación de Motocicletas y sus partes, piezas	56
Figura 3.18: Venta al por menor de combustibles para automotores	57

CAPÍTULO 1.

INTRODUCCIÓN

1.1 El problema de Investigación

1.1.1 Problema a investigar:

Insuficiente Análisis del Impacto de la CAN en el Comercio Exterior Ecuatoriano Sector Automotor, período 2000-2010.

1.1.2 Objeto de estudio teórico:

- CAN “Comunidad Andina”.

1.1.3 Objeto de estudio práctico:

- Comercio Exterior Ecuatoriano.
- Sector Automotor.

1.1.4 Planteamiento del problema:

Diagnóstico:

Uno de los síntomas que trae un insuficiente análisis del impacto de la CAN en el Comercio Exterior Ecuatoriano sector Automotor es que se debe conocer bien cuáles son los beneficios que la Comunidad Andina nos ha venido trayendo desde hace varios años al ayudar al proceso de integración, a través de un Convenio de Complementación Industrial en el Sector Automotor entre Ecuador, Colombia y Venezuela según lo indica el boletín oficial de la (CAN, Comunidad Andina, 2015), el cual sienta las bases para desarrollar una industria automotriz competitiva y eficiente como lo menciona la (CINAE, Camara de la Industria Automotriz Ecuatoriana, 2015).

Otro síntoma significativo de un insuficiente análisis de la CAN en el Comercio Exterior Ecuatoriano sector Automotor es que una industria de este tipo, que está en constante crecimiento como indica un análisis sectorial realizado por (PROECUADOR, 2011) nos trae que cada vez se introduce más tecnologías innovadoras, con el fin de brindar a los usuarios vehículos más seguros, amigables del ambientes y más eficientes, con el propósito

de mejorar y adecuar nuestros productos a las exigencias internacionales y negociaciones comerciales regionales de la industria automotriz como lo menciona la (CAN, Comunidad Andina, 2015).

Se puede señalar otro síntoma importante que refleja un insuficiente análisis de la CAN en el Comercio Exterior Ecuatoriano sector Automotor, es que se debe notar que pertenecer al Convenio de Complementación Industrial, se traduce en un fuerte crecimiento del comercio y del desarrollo de la industria subregional como lo afirma la (CAN, Comunidad Andina, 2015), además esto se convierte en una fuerte política común que fortalece y da seguridad para que exista más inversiones en este campo y así se pueda activar la economía como lo menciona una documento de los Gremios de la (CAN, 2005).

Es importante nombrar otro síntoma para comprender y analizar el impacto de la CAN en el sector automotor, como los mecanismos de integración andina que se traducen en un Programa de Liberación Comercial, es decir un Arancel Externo Común que se adoptó en forma gradual y que está sujeto a un permanente perfeccionamiento; Programación Industrial Conjunta y la Armonización de Políticas Económicas como lo menciona la (CINAE, Camara de la Industria Automotriz Ecuatoriana, 2015).

Es de gran importancia mencionar una de las causas de un insuficiente análisis del impacto de la CAN en el sector Automotor ya que según (Alava, 2014, pág. 37) el mercado andino ha sido útil, pero no está funcionando como se lo requiere, ya que se tiene entre 8 y 10% de comercio intrarregional, cuando los europeos tienen un 66% y los asiáticos 50% de comercio intrarregional, pese a ello en la (CAN, 2005) ha recalado públicamente que el comercio intraandino mantiene una tendencia creciente desde el año 2007 gracias al Convenio de Complementación que fue firmado para facilitar el sector automotor.

Otra causa significativa de un insuficiente análisis del impacto que ha tenido la CAN en el Comercio Exterior Ecuatoriano en el sector Automotor, es que pertenecer a esta comunidad nos brinda nuevos procesos de apertura comercial los cuales debemos tener en cuenta, ya que brindan al Ecuador un nuevo nivel en el sector automotor, para que este pueda competir con economías internacionales y así que exista una ampliación del comercio como lo indica (AEADE, 2005).

Una causa importante del impacto que ha tenido la CAN en el sector Automotor Ecuatoriano es que este marcó un hito en la historia para el sector privado en el Ecuador, ya que permite ampliar el mercado y empezar un proceso de sustitución de productos importados por productos de fabricación nacional y de integración de proveedores que debió aumentar la eficiencia y los niveles de integración locales, como lo menciona (Ardila, 2005) en una entrevista realizada para la CAN.

Otra causa de alta importancia para analizar el impacto que ha tenido la CAN en el sector Automotriz Ecuatoriano es que esta tiene una participación muy importante en la economía del país por los ingresos que genera, se estima que el aporte al Fisco del sector por los impuestos aplicados a esta industria bordea los USD 400 millones según indica un reporte realizado por (PROECUADOR, 2011, pág. 4), como también la Federación de Exportadores del sector Automotriz sostiene que es necesario mantener el comercio en la CAN, a través de promoción, ruedas de negocios entre empresarios de los países miembros, y generar encadenamientos productivos para poder conservar los ingresos y beneficios que nos ha dado esta industria (Alava, 2014).

Pronóstico:

La Comunidad Andina ha ayudado a que el sector automotor crezca, especialmente desde la firma del Convenio de Complementación Industrial en este sector, el cual al terminar su periodo en el año 2010 podría afectar negativamente a esta industria porque el Ecuador pierde los beneficios como el Arancel Externo Común que se refleja en un programa de liberación comercial, además se produciría un fuerte impacto en la integración subregional y podría bajar notablemente las importaciones y exportaciones que se mantienen con los países integrantes.

Control pronóstico:

El crecimiento de la industria automotriz en los últimos años, el aumento de las exportaciones e importaciones subregionales, y la evolución que ha tenido esta industria en el sector de las ensambladoras nos muestra como la Comunidad Andina ha causado un impacto positivo en el Ecuador, además del Convenio de Complementación Industrial que ayudo a que el Ecuador pueda mejorar cada vez más la integración andina y que también pueda empezar a realizar negociaciones internacionales con vehículos de mejor calidad.

1.1.5 Formulación del problema

¿Cómo debería ser un análisis actualizado del Impacto que ha tenido la CAN en el Comercio Exterior Ecuatoriano sector Automotor, en el período 2000-2010?

1.1.6 Sistematización del problema

- ¿Cuáles son los puntos críticos del Convenio de Complementación Industrial en el Sector Automotor que influyeron en la exportación del sector Automotor Ecuatoriano en el período 2000-2010?
- ¿Cuál ha sido el impacto del sector Automotor Ecuatoriano en el volumen de exportaciones internacionales?
- ¿Cuál ha sido el Índice de Nivel de Actividad Registrada, en la industria Automotriz del 2000 al 2010?

1.1.7 Objetivo General

Estructurar un análisis actualizado del impacto de la CAN en el Comercio Exterior Ecuatoriano sector Automotor, en el período 2000-2010.

1.1.8 Objetivos Específicos

- Definir cuáles son los puntos críticos del Convenio de Complementación Industrial en el Sector Automotor que influyeron en la exportación del sector Automotor Ecuatoriano en el período 2000-2010.
- Describir cual ha sido el impacto del sector Automotor Ecuatoriano en el volumen de exportaciones internacionales.
- Determinar el Índice de Nivel de Actividad Registrada, en la Industria Automotriz del 2000 al 2010.

1.1.9 Justificaciones

Llevar a cabo esta investigación es muy importante, ya que el Ecuador necesita conocer que marco legal rige el sector Automotor y cómo se puede hacer uso de él, es necesario conocer las leyes que rigen esta industria y todos los beneficios que nos trae, ya que tiene una participación muy importante en la economía del país por los ingresos que esta genera.

El sector Automotor Ecuatoriano está fuertemente ligado a la Comunidad Andina, ya que a través de esta ha logrado fortalecer este sector con la firma de un Convenio de Complementación, el cual nos ha permitido reconocer las fortalezas y debilidades de la industria Automotriz y aprender a desarrollarla para poder competir con las exigencias de los mercados internacionales.

La realización de esta investigación nos permitirá identificar cuáles son los beneficios que todas las empresas como: ensambladoras de vehículos, fabricantes de componentes, de carrocerías e industrias básicas han podido desarrollar, para producir vehículos de excelente calidad, con todas las exigencias que el mercado requiera en la actualidad.

Las diferentes leyes que se han estado aplicando al sector Automotor como el Convenio de Complementación con la Comunidad Andina y Ley de fomento en el Ecuador también han logrado ayudar y regularizar a las empresas que están trabajando en este campo, las cuales pueden desenvolverse mejor y aumentar sus producciones.

La elaboración de esta investigación contribuye para conocer cómo se han ido desarrollando las exportaciones e importaciones del sector Automotor, y como los países miembros de la Comunidad Andina, en especial los que firmaron el Convenio de Complementación Industrial en el Sector Automotor han podido mejorar las relaciones subregionales y su proceso de integración.

Es importante destacar que la industria Automotriz Ecuatoriana ha logrado impulsar a otras industrias del sector productivo que son complementarias como: la siderúrgica, metalúrgica, metalmecánica, minera, petrolera, petroquímica, del plástico, vidrio, electricidad, robótica e informática, industrias claves para la elaboración de los vehículos, de modo que a través de esta investigación podemos ver cómo se han ido integrando

diferentes actores tanto para las proveedoras de partes y piezas; así como para las ensambladoras que se encuentran en nuestro País.

La presente investigación nos ayuda a conocer detenidamente cuáles son los productos que se están fabricando en el Ecuador y hasta donde ha avanzado el sector Automotor en cuanto a lo que se especializa esta industria como son: los vehículos completamente armados (CBU) o en partes para ser ensamblados (CKD).

1.2 Marco Referencial

1.2.1 Marco teórico

Reseña Histórica “CAN”

La historia de esta Institución llamada Comunidad Andina data “El 26 de mayo de 1969, cinco países sudamericanos (Bolivia, Colombia, Chile, Ecuador y Perú) firmaron el Acuerdo de Cartagena, con el propósito de mejorar, juntos, el nivel de vida de sus habitantes mediante la integración, cooperación económica y social” (CAN, 2016, párr 1). A partir de ese momento se dio inicio a un proceso andino de integración, el cual en ese momento se lo conocía como Pacto Andino, Grupo Andino o Acuerdo de Cartagena. Tiempo después el 13 de febrero de 1973 Venezuela decide adherirse al Acuerdo, mientras que Chile decide retirarse en 30 de Octubre de 1976.

El Grupo Andino, que hoy en día es conocido con el nombre de Comunidad Andina se ha destacado por sus avances y retrocesos a lo largo de toda su historia de integración. La CAN se destaca principalmente por su modelo de “sustitución de importaciones” el cual tenía validez hasta los años setenta, este modelo protegía a sus integrantes poniendo altos aranceles a la industria nacional, pero en los años ochenta se decidió implementar un nuevo Diseño Estratégico y Plan de Trabajo, los cuales fueron aprobados por los mandatarios andinos en la reunión de Galápagos en 1989, a través del cual se da paso a un modelo abierto. (CAN, 2016, párr 4).

Este nuevo modelo implicaba muchos cambios para los países miembros ya que involucraba que se eliminen entre si los aranceles y así poder formar una zona de libre comercio donde la mercancía podría circular libremente entre países. También se hicieron

cambios en lo referente a los servicios y se liberó el transporte en sus diferentes modalidades (CAN, 2016, párr. 5). Todos estos cambios dieron paso a un crecimiento en el comercio intracomunitario, y la creación de nuevas plazas de trabajo.

Tiempo después este grupo toma la decisión de seguir mejorando su proceso de integración a través de cambios potenciales para todos los países integrantes en el año de 1997.

Los presidentes decidieron introducir reformas en el Acuerdo de Cartagena para adaptarlo a los cambios en el escenario internacional. Esas reformas permitieron que la conducción del proceso pase a manos de los Presidentes y que tanto el Consejo Presidencial Andino como el Consejo Andino de Ministros de Relaciones Exteriores formen parte de la estructura institucional. Se creó la Comunidad Andina en reemplazo del Pacto Andino. (CAN, 2016, párr. 6).

Una vez creada la Comunidad Andina, este grupo de países comienza a dar un seguimiento sostenido a todos sus procesos, especialmente al sector económico y social, por lo que en el año 2003 se crea el Plan Integrado de Desarrollo Social y poco a poco los planes para mejorar la integración se fueron desarrollando. En el 2007 tuvieron una Cumbre en Tarija con todos los presidentes de los países miembros de la Comunidad Andina en la cual proponen impulsar una Integración Integral que tenía como objetivo lograr acercamiento más fuerte en lo referente a aspectos sociales, culturales, económicos, políticos, ambientales y comerciales.

Hoy en día la Comunidad Andina está conformada solo por cuatro países (Ecuador, Colombia, Perú y Bolivia), ya que Venezuela en el año 2006 decidió retirarse debido a su oposición a la firma de los acuerdos de libre comercio entre Colombia y Perú con Estados Unidos. Chile como se lo había mencionado antes también se retiró de la CAN, en el marco del régimen militar de Augusto Pinochet en 1976. La CAN hoy en día cuenta con cinco países como Estados Asociados (Argentina, Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay).

Actualmente, las acciones de los países de la Comunidad Andina se guían por los Principios Orientadores y la Agenda Estratégica aprobados en 2010, así como su Plan de Implementación. En julio de 2011, en la Cumbre de Lima, los Presidentes de Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú acordaron fortalecer y dar un renovado

dinamismo al proceso andino de integración, para lo cual dispusieron emprender un proceso de revisión de la estructura institucional y funcionamiento del Sistema Andino de Integración (SAI). En noviembre de ese mismo año, en la Cumbre de Bogotá, ratificaron dicho acuerdo. (CAN, 2016, párr. 8).

El Sistema Andino de Integración (SAI) hace que la Comunidad Andina funcione como lo hace un estado, es decir que cada una de estas instancias tenga su rol y cumpla funciones específicas, por ejemplo:

El Consejo Presidencial Andino, conformado por los Presidentes de Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú, está a cargo de la dirección política de la CAN; el Consejo Andino de Ministros de Relaciones Exteriores formula la política exterior de los países andinos en asuntos relacionados con la integración y, de ser necesario, coordinan posiciones conjuntas en foros o negociaciones internacionales; la Comisión, conformada por delegados plenipotenciarios, o con plenos poderes, se encargan de formular, ejecutar y evaluar la política de integración en temas de comercio e inversiones y generan normas que son obligatorio cumplimiento para los 4 países. (CAN, 2010, párr. 5).

Países Miembros de la CAN

Figura 1.1 Mapa de los países miembros de la CAN.



Fuente: CAN, 2016
Autora: Gabriela Medina

Ecuador

La información que se detalla a continuación, ha sido tomada de: <http://www.finanzas.com> 2013.

- La República del Ecuador está ubicada sobre la línea ecuatorial, en América del Sur, por lo cual su territorio se encuentra en ambos hemisferios.
- Limita al norte con Colombia y al sur y este con Perú. Al oeste limita con el Océano Pacífico.
- Su extensión es de 256.370 kilómetros cuadrados.
- El Ecuador está dividido en cuatro regiones (Costa, Sierra, Oriente y Galapagos), en las que se distribuyen 24 provincias.
- Su Capital es Quito, con más de 2 millones de habitantes.

- Los idiomas oficiales son: El español y quechua. Existen otras lenguas minoritarias indígenas, de las zonas andina y amazónica, las cuales no son oficiales.
- En cuanto a su religión existe la población lo divide así: Católica (80,4%), evangélica (11,3%), otras religiones (1,3%).
- Forma de gobierno: Democracia presidencialista. Rige la Constitución de 2008. Ejerce el Poder Ejecutivo el presidente, elegido cada cuatro años por voto directo y secreto, y que puede ser reelegido una sola vez.
- Presidente Actual: Rafael Correa Delgado.
- Su economía: La moneda del país es el dólar estadounidense, que sustituyó al centenario sucre en el año 2000.
- Ecuador exporta principalmente petróleo, bananas, camarones y conservas de pescado; e importa bienes de equipo, materias primas, bienes de consumo, fuel y lubricantes.

Colombia

La información que se detalla a continuación, ha sido tomada de: <http://www.exteriores.gob.es>, 2015.

- La República de Colombia se ubica en el extremo noroccidental de América del Sur, con una superficie de 1.141.748 Km², tiene costas en el Pacífico y en el Atlántico. Atravesada de Sur a Norte por los Andes.
- Su capital es Bogotá.
- Población es de 45 millones de habitantes aproximadamente.
- Idioma: Español (oficial) y numerosas lenguas indígenas.
- Moneda: Peso colombiano.
- Religión: Las principales religiones en Colombia son el catolicismo con un 87,3% de la población, los Evangélicos con el 11,5%.
- Forma de gobierno: República presidencialista.
- Jefe de Estado y de Gobierno: Presidente; elegido por un período de 4 años.
- Presidente actual: Juan Manuel Santos Calderón elegido el 7 de agosto de 2010.

- Colombia exporta principalmente: Café, algodón, cacao, petróleo, plásticos, hierro, acero, carbón, frutas, flores, cuero, textiles, productos industriales y productos manufacturados.

Perú

La información que se detalla a continuación, ha sido tomada de: <http://www.embajadaperu.es>, 2016.

- La República del Perú está situada en la parte occidental de América del Sur.
- Limita al norte con Ecuador y Colombia, al este con Brasil, al sureste con Bolivia, y al sur con Chile.
- Perú cuenta con una superficie de 1.285.215 Km², es el tercer país más extenso de Sudamérica, después de Brasil y Argentina.
- El Perú se encuentra determinado por la presencia de la Cordillera de los Andes, que atraviesa el territorio del Sur al Norte, configurando tres áreas claramente diferenciadas: la Costa, la Sierra y la Selva.
- Su capital es Lima con 8.617.314 habitantes.
- Idioma: Español 80,3%, Quechua 16,2% y otros idiomas 3,0%.
- La moneda oficial del Perú es el Nuevo Sol.
- Religión: Católicos 90% y otros 10% (Evangélico). Perú es un país naturalmente religioso, la diversidad de creencias y libertad de culto pueden ser vistas a través de una amplia variedad de festividades y rituales que caracterizan tanto el fervor católico como el misticismo de las milenarias culturas prehispánicas.
- Forma de Gobierno: República Constitucional.
- Sistema de Gobierno: Perú es una república democrática. El presidente y los miembros del congreso son elegidos cada 5 años por sufragio universal.
- Presidente actual es Ollanta Humala Tasso.
- Los principales productos de exportación de este país son: Oro, cobre, zinc, pescado, café, petróleo, derivados del petróleo, productos de plomo, y plata.

Bolivia

La información que se detalla a continuación, ha sido tomada de: <http://www.embajadadebolivia.com.ar>, 2016.

- La República de Bolivia limita al norte y al este con Brasil, al este y sureste con Paraguay, al sur con Argentina, al suroeste con Chile y al noroeste con Perú.
- Bolivia se encuentra en la zona central de América del Sur, con 1.098.581 km² de superficie que se extienden desde los Andes Centrales, pasando por parte del Chaco hasta la Amazonía.
- Su capital es Sucre con más de 193.876 habitantes.
- Idioma: Su idioma oficial es el español, quechua, aymará, guaraní y otras 33 lenguas pertenecientes a los pueblos indígenas originarios campesinos.
- La moneda oficial es el peso boliviano.
- Religión: Católica 85%.
- Forma de Gobierno: Estado presidencialista.
- Presidente Actual: Juan Evo Morales Ayma (desde 22 de enero 2006).
- La exportaciones de Bolivia contemplan un 47% de exportaciones no tradicionales (agroindustria, oro industrial, maderas preciosas y otros), 37% de minerales, 10% de hidrocarburos, y 6% reexportaciones.

Política Automotriz

La Comunidad Andina se ha destacado a lo largo de su historia por estimular el sector industrial de los países miembros que lo conforman, y especialmente ha puesto un “impulso significativo al proceso de integración del sector automotor al definir y aprobar una política común para este sector y, por lo tanto, sentar las bases para desarrollar una industria automotriz competitiva y eficiente, capaz de penetrar otros mercados fuera de la región”.(COMUNIDAD ANDINA ORG, 2016, párr. 1).

Esto se logró gracias a la creación del Convenio de Complementación Industrial en el Sector Automotor, el cual contempla una serie de reglamentos y bases, para que este sector se pueda desarrollar y alcanzar las metas planteadas por la CAN.

Convenio Complementación Industrial en el Sector Automotor

Este Convenio fue suscrito en noviembre de 1993 y ampliado en 1994. Lo firmaron tres países: Ecuador, Colombia y Venezuela. El Convenio dió paso a la adopción de un arancel externo común aplicable para todos los vehículos importados y se adoptó una política común en lo referente al ensamblaje de vehículos automotores para que los países que lo están aplicando tengan una mayor facilidad crecer en este sector. (COMUNIDAD ANDINA ORG, 2016, párr. 3).

El Convenio empezó a traer efectos positivos para la industria, ya que se dió un crecimiento en el comercio de este sector y la industria tuvo un desarrollo bastante notable a nivel subregional, por lo que, para mantener este ritmo y poder atender a las nuevas exigencias del mercado y estar al nivel de las demandas nacionales e internacionales del mercado, los tres países suscriptores del Convenio tomaron la decisión de actualizarlo, y así el “El 16 de septiembre de 1999, Colombia, Ecuador y Venezuela suscribieron el nuevo Convenio de Complementación el Sector Automotor, que entró en vigencia el 1 de enero del año 2000 por un período de diez años prorrogable”. (COMUNIDAD ANDINA ORG, 2016, párr. 6).

Uno de los propósitos principales de esta actualización del Convenio era darle un impulso a la Industria Automotriz, además que los productos automotores, vehículos y autopartes se puedan comercializar de manera más rápida y eficiente, trayendo consigo el aumento de la producción y un crecimiento en las plazas de trabajo de todo el sector automotriz.

Como resultado de la aplicación de este Convenio, los países aspiraron al aumento de la producción subregional de vehículos de 212 mil unidades anuales a 500 mil unidades en un lapso menor a los diez años. Y aspiraron también a incrementar sustantivamente las transacciones intracomunitarias de vehículos y autopartes que en 1998 superaron los 600 millones de dólares. (COMUNIDAD ANDINA ORG, 2016, párr 7).

La actualización de este nuevo Convenio logró eliminar incompatibilidades con la Organización Mundial del Comercio (OMG), ya que se dejó de exigir que la producción local cumpliera con un cierto porcentaje de contenido subregional, y que solo deberían

cumplir con un “Requisito Específico de Origen” fijado por la Secretaria General en la decisión 416 de la CAN, para que todos los vehículos ensamblados por los productores andinos tengan un libre acceso al mercado subregional y se logre un mayor crecimiento en su comercialización.

Un punto muy importante dentro de este Convenio es que para garantizar el buen desempeño de la Industria Automotriz y satisfacer al mercado nacional e internacional los países suscriptores se comprometieron a autorizar solo la importación de vehículos y autopartes nuevos, con el propósito de garantizar condiciones mínimas de seguridad al ensamblar un vehículo, proteger el medio ambiente, la seguridad del consumidor y la propiedad industrial. (COMUNIDAD ANDINA ORG, 2016, párr. 10).

A través de este nuevo Convenio también se ofrece un régimen suspensivo de derechos de importación para las ensambladoras, el cual les permitirá adherir material subregional y también poder incorporar material importado, para que el vehículo que esten produciendo pueda circular en la subregion libre de aranceles, previo al cumplimiento del requisito de origen. (COMUNIDAD ANDINA ORG, 2016, párr 12).

Resolución 336 de la CAN

El 10 de enero de 2000 se publica la Resolución 336 que trata el Acuerdo sobre los procedimientos para la implementación del Requisito Específico de Origen para el sector automotor suscrito por los Gobiernos de Ecuador, Colombia y Venezuela.

Esta resolución establece los procesos que deben seguir las empresas ensambladoras y los proveedores de materiales de autopartes para demostrar a las autoridades nacionales y a la Secretaría General de la Comunidad Andina, el cumplimiento de los requisitos generales y específicos, que les dé el derecho de beneficiarse de la liberación al comercio entre los países miembros de la Comunidad Andina. (PRO ECUADOR, 2011, párr. 62).

El Mercado Automotor en la Comunidad Andina

En la Comunidad Andina el Mercado Automotor se destaca por que los cuatro países miembros realizan importaciones de vehiculos nuevos, pero también hay que mencionar que solo Ecuador y Colombia se dedican a la producción y exportación de vehículos,

mientras que Bolivia y Perú se caracterizan por la importación de vehículos usados. (CAN, Publicaciones Estadísticas, 2012, párr. 1).

Es importante señalar que el Informe Anual del Mercado Automotor de la Comunidad Andina indica que “Los principales vehículos que se ensamblan en Ecuador son camionetas y automóviles de las marcas Kia, Chevrolet y Mazda; mientras que en Colombia los principales automóviles que se ensamblan son de las marcas Chevrolet, Renault y Mazda” (CAN, Publicaciones Estadísticas, 2012, párr. 13).

Inicios del ensamblaje en el Ecuador

La historia del ensamblaje en el Ecuador empieza a dar sus primeros pasos en la década de los años 50 con el “Inicio de la fabricación de carrocerías, asientos para buses y algunas partes y piezas metálicas, tales como neumáticos y baterías”. (PRO ECUADOR, 2011, párr. 6).

Tiempo después en la década de los años 60 se comienza en el Ecuador con la fabricación de nuevos elementos de reposición y de uso común como son resortes de ballestas y filtros de motor. De esta forma el mercado comienza a tener un dinamismo más grande y gracias a la aprobación de la decisión 25 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena en el año de 1970 se comienza a dar prioridad a la industria automotriz en la región e inician a haber grandes avances en este sector.

Ensambladoras en el Ecuador

Figura 1.2 Historia de las Ensambladoras en el Ecuador.

Año	Descripción
1970	Se fundó AYMESA (Autos y Máquinas del Ecuador S.A.), la primera ensambladora del país.
1973	AYMESA inició sus operaciones en el Ecuador.
1973	En mayo de 1973, se lanzó al mercado el primer vehículo fabricado en Ecuador, llamado “Andino” con una fabricación de 144 unidades durante ese año.
1973	Nació Ómnibus BB como un proyecto de taller del Sr. Bela Botar.

1974	Se promulgó el decreto 399, con el cual se reguló y desarrolló la Industria Automotriz en el Ecuador.
1975	Se formó la compañía OBB Transportes S.A. y se ensamblaron más de 1.000 vehículos, algunos se vendieron en Colombia.
1976	Se ensambló el primer bus de servicio urbano en Ómnibus BB.
1976	Se fundó MARESA (Manufacturas Armadurías y Repuestos del Ecuador).
1977	La industria proveedora de partes del sector automotor alcanzó un volumen de ventas de 112 millones de sucres, con una ocupación de 825 personas y una inversión de 310 millones de sucres, con una capacidad instalada al 31% de ocupación.
1978	Entró en vigencia el Programa Sectorial del Desarrollo de la Industria Automotriz Ecuatoriana, mediante decreto 2567.
1979	Maresa inició sus operaciones.
1980	Hasta este año AYMESA ensambló el modelo Andino.
1980	Se fabricó la Blazer, el primer vehículo liviano, del cual se programó 400 unidades y debido a la demanda se fabricaron 1.000 unidades. Le tomó la posta el Trooper.
1981	AYMESA estableció la planta de soldadura para carrocerías metálicas.
1981	General Motors se integró como accionista de Ómnibus BB y la compañía se convirtió en General Motors Ómnibus BB.
1982	En la década de los 80 se desarrollaron formalmente proveedores de autopartes como: Alfombras, tapicería, asientos, esponjas, sistemas de escape, partes de carrocería, vidrios, pinturas, etc.
1991	COENANSA (Corporación Ensambladora Automotriz Nacional), se estableció en la ciudad de Manta, para las marcas Fiat y Mitsubishi.
1992	Se levantó la prohibición de importaciones y se perfeccionó la Zona de Libre Comercio entre Colombia, Ecuador y Venezuela con la apertura de las importaciones y exportaciones.
1993	Se firmó el primer <u>Convenio de Complementación en el Sector Automotor</u> , un gran avance para el desarrollo y crecimiento de las empresas autopartistas.

1995	General Motors inició las exportaciones al Perú con 60 camionetas Luv, luego con mejores resultados a Colombia y Venezuela.
1996	AYMESA realizó una gran inversión para duplicar su capacidad de producción y cumplió con las especificaciones y requerimientos técnicos emitidos por Opel Alemania, la Subsidiaria de General Motors, para los procesos de soldadura y pintura de carrocerías, ensamblaje y armado final de los vehículos.
1999	AYMESA inició relación con el fabricante Kia Motors Company de Corea con su modelo Sportage.
1997	En 1997, COENANSA dejó de ensamblar.
1999	En ese mismo año Ecuador sufrió la peor crisis financiera de su historia, lo que ocasionó una reducción del 63% de la producción.

Fuente: Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana (CINAE), 2014.
 Autora: Gabriela Medina

Principales Ensambladoras en el Ecuador

AYMESA

Figura 1.3 Área de soldadura.



Fuente: MANGUI TIVAN, 2012.
 Autora: Gabriela Medina

En la Figura 1.3 se puede ver cómo una vez que el departamento de logística provee (CKD) material como estribos, chasis, panel frontal, etc., se colocan las piezas en los moldes de función robótica neumática, constituidos por clanes para fijar el material que se va a soldar con las soldadoras de punto.

Figura 1.4 Etapa de limpieza o desengrasado.



Fuente: MANGUI TIVAN, 2012.
Autora: Gabriela Medina

Aquí se puede observar cómo una vez armado el chasis entra en la etapa de limpieza y desengrasado para que quede listo y entrar al área de pintura, en la cual se define el color final que tendrá el automóvil. (Ver figuras: 1.4 y 1.5).

Figura 1.5: Etapa de pintura.



Fuente: MANGUI TIVAN, 2012.
Autora: Gabriela Medina

Figura 1.6 Cabina de Agua



Fuente: MANGUI TIVAN, 2012.
Autora: Gabriela Medina

Cuando el producto final entra en la cabina de agua determina se mide la calidad del vehículo antes de ser enviado al cliente final, y se detectan posibles filtraciones al interior del auto que necesiten ser reparadas.

MARESA

Figura 1.7: Planta de Ensamblaje.



Fuente: MARESA, 2016.
Autora: Gabriela Medina

Figura 1.8: Área de ensamblado del chasis.



Fuente: MARESA, 2016.
Autora: Gabriela Medina

Como se puede observar en la figura 1.8 el área de ensamblado del chasis es una de las más importantes, ya que si una parte de la carrocería se encuentra mal armada, el automóvil no podrá pasar a la siguiente etapa.

Figura 1.9: Colocación del motor.



Fuente: El Comercio, 2016.
Autora: Gabriela Medina

Al finalizar el proceso de ensamblaje del chasis se procede a colocar el motor y todas las partes eléctricas en el automóvil, para realizar un proceso de control de calidad y ver si todo está funcionando bien. (Ver figuras: 1.9 y 1.10).

Figura 1.10: Control de calidad.



Fuente: MARESA, 2016.
Autora: Gabriela Medina.

CIAUTO

Figura 1.11: Etapa de doblado y soldado de la carrocería.



Fuente: CIAUTO, 2016.
Autora: Gabriela Medina

En las figuras 1.11 y 1.12 se pueden ver algunas de las varias etapas que tiene el ensamblaje de automóviles, como es la etapa de doblado y soldado del chasis de los automóviles y la etapa de alineamiento e instalación de las llantas al vehículo.

Figura 1.12: Instalación de llantas.



Fuente: CIAUTO, 2016.
Autora: Gabriela Medina

Figura 1.13: Instalación del cableado y sistema eléctrico.



Fuente: CIAUTO, 2016.
Autora: Gabriela Medina

Figura 1.14: Pruebas del carro armado y terminado.



Fuente: CIAUTO, 2016
Autora: Gabriela Medina

Otra etapa que se observa es la de la instalación del cableado y sistema eléctrico del auto ensamblado, para que al final el carro totalmente terminado pase por una serie de inspecciones y controles. (Ver figuras: 1.13 y 1.14).

OMNIBUS BB

Figura 1.15: Línea de ensamblaje primario de la carrocería.



Fuente: Omnibus BB, 2016.
Autora: Gabriela Medina

Figura 1.16: Desmonte de puertas.



Fuente: Omnibus BB, 2016.
Autora: Gabriela Medina

Omnibus BB es la ensambladora que más produce en nuestro país, ya que esta encargada de una de las marcas más demandadas por los ecuatorianos que es Chevrolet, como se puede observar en las figuras: 1.15 y 1.16 la etapa de ensamblaje de la carrocería y la colocación de las puertas al vehículo en fabricación.

Figura 1.17: Proceso de pintura.



Fuente: Omnibus BB, 2016.
Autora: Gabriela Medina

Figura 1.18: Inspección partes del motor instalado.



Fuente: Omnibus BB, 2016.
Autora: Gabriela Medina

Estos vehículos pasan por una serie de procesos de pintura para que esta sea de máxima calidad y soporte los diferentes climas a los que va a ser expuesta, además como se puede ver los vehículos al final de cada etapa de su ensamblado atraviesan por una serie de

inspecciones del motor, el cableado y toda la parte eléctrica, para que no exista ningún tipo de defecto antes de salir a la venta. (Ver figuras: 1.17 y 1.18).

El Desarrollo Automotriz Ecuatoriano y sus Ensambladoras en la última década

En el año 2001 el Mercado Automotriz Ecuatoriano presentó un crecimiento en esta Industria gracias a la dolarización y la aplicación del Convenio de Complementación del Sector Automotor en el cual el Ecuador se suscribió con otros dos países dentro de la CAN. Esta Industria comenzó a presentar grandes avances tanto en el sector del ensamblaje como en el desarrollo de la fabricación de autopartes.

Según las estadísticas en ese mismo año “Se logró el mayor crecimiento de la producción con un 117,17% más que en el año 2000, y para el año 2003, las exportaciones del Ecuador tuvieron una mayor concentración hacia el mercado Colombiano, como principal socio comercial, además en el año 2006, la industria alcanzó una producción de 87.599 unidades. (CINAE,2014, párr 34).

Esta industria comenzó a tener un gran despegue ya que gracias al Convenio las ensambladoras empezaron también a realizar fuertes inversiones en sus empresas para mejorar la calidad de sus vehículos.

Entre los años 2007 y 2008, las empresas ensambladoras invirtieron más de 29 millones de dólares en el Ecuador. Para el año 2008, las exportaciones lograron un promedio anual del 23%, con un total de 159.800 vehículos exportados acumulados a esa fecha, pero en el año 2009, por efectos de la crisis financiera internacional se redujeron las ventas y por ende la producción nacional también bajo. (CINAE, 2014, párr. 36).

En los próximos años a pesar de la crisis financiera del 2009 y de culminación del Convenio de Complementación, las ensambladoras continuaron haciendo mejoras en sus plantas como AYMESA que en el año 2011 incorporó una nueva línea de ensamblaje independiente para los camiones Hyundai y en el mes de enero del año 2013 se instaló “La ensambladora Ciudad del Auto (Ciauto) en Ambato, con una inversión de \$25 millones de dólares, mientras que en abril del mismo año MARESA actualizó el proceso de pintura en

su planta ensambladora, con una inversión de \$8 millones de dólares”. (CINAE, 2014, párr. 41).

Las ensambladoras presentes en el Ecuador son: General Motors Ómnibus BB GM-OBB, MARESA, AYMESA, y CIAUTO productoras de vehículos de las marcas Chevrolet, Mazda, Kia y Great Wall respectivamente, la mayoría ubicadas en la capital del país. Estas se destacan por que sus productos contienen un alto grado de calidad, son reconocidas en el mercado nacional y se destacan en sus destinos de exportación Colombia, Venezuela, Perú, Centro América y el Caribe.

Además la ubicación de las plantas ensambladoras y de las empresas autopartistas tiene su estrategia, ya que todas se encuentran ubicadas por el mismo sector al norte de la ciudad en el aérea Industrial, lo cual les permite tener una mayor accesibilidad a todos los servicios relacionados con el sector automotor y básicamente se reducen los costos de logística.

Descripción de los productos elaborados en el sector Automotor Ecuatoriano

La Industria Automotriz Ecuatoriana abarca dos campos de este sector: los CBU o vehículos completamente armados y los CKD que hace referencia a las partes de un vehículo para ser ensamblado en su totalidad. (PRO ECUADOR, 2013, párr. 20).

Algunos de los productos que más se ensamblan y producen en el Ecuador son:

Figura 1.19 Vehículos y Autopartes producidos actualmente en el Ecuador.

Vehículos	Autopartes
<ul style="list-style-type: none"> • Automóviles tipo Sedan con motor a gasolina, T/M, de 4 puertas. • Automóviles tipo hatchback con motor a gasolina, T/M, de 5 puertas. • Vehículos utilitarios tipo jeep 4x4 y 4x2 con motor a gasolina, T/M y T/A. • Camionetas con motor a gasolina 	<ul style="list-style-type: none"> • Llantas y neumáticos para auto, camioneta y camión, tanto radial como convencional. • Alfombras termo formadas y planas, insonorizantes para piso, techo, motor y capot. • Asientos para vehículos: individuales, delanteros y posteriores.

<p>y/o diésel, de cabina simple y/o doble, 4x4 y 4x2, T/M y T/A.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vehículos para transporte de pasajeros tipo busetas, con motor a diésel, T/M. • Buses carrozados y carrocerías para buses de transporte de pasajeros tipo bus urbano, inter estatal, escolar y turístico. 	<ul style="list-style-type: none"> • Forros para asientos de vehículos y tapicería. • Materiales de fricción para frenos automotrices y productos relacionados con el sistema de frenos y embragues. • Silenciadores y sistemas de escape automotriz, • Vidrios y parabrisas para automóviles. • Hojas y paquetes de resortes o muelles de ballestas. • Filtros de combustible para línea automotriz. • Ensamble de auto radios y fabricación de arneses de cables para sistemas de audio. • Acumuladores de batería.
---	---

Fuente: PRO ECUADOR (Análisis del Sector Automotriz), 2013.
 Autora: Gabriela Medina

INEC

El Instituto Nacional de Estadísticas y Censos en el Ecuador es el “Órgano rector de la estadística nacional y el encargado de generar las estadísticas oficiales del Ecuador para la toma de decisiones en la política pública”. (INEC,2016, párr 1).

Se lo menciona ya que este Instituto crea la Metodología del Índice de Nivel de Actividad Registrada (INA-R), del cual hemos tomado los datos estadísticos, para poder desarrollar el objetivo específico N°3.

Para la construcción del Índice por Nivel de Actividad Registrada (INA-R), se utilizó la Clasificación Industrial Internacional Uniforme de todas las Actividades

Económicas (CIIU)-Tercera Revisión, la cual norma el desenvolvimiento estadístico nacional con la utilización de nomenclaturas elaboradas de acuerdo a la realidad económica del país. La CIIU-3, sirve como instrumento para clasificar las actividades económicas mediante reglas que permiten elegir la actividad económica considerada principal y asignar, en base a ésta, un código a la unidad estadística pertinente. (INEC, 2016, párr. 2).

Este Índice de Nivel de Actividad Registrada nos indica el nivel de:

Desempeño económico-fiscal mensual de los sectores productivos de la economía nacional, a través de un indicador estadístico que mide el comportamiento en el tiempo de las ventas corrientes para un mes calendario comparadas con las del mismo mes, pero del período base (Año 2002=100), expresado en términos de su crecimiento histórico promedio y del comportamiento medio de los últimos doce meses anteriores al de referencia. (INEC, 2016, párr. 4).

CAPÍTULO 2.

MÉTODO

2.1 Metodología general

2.1.1 Nivel de estudio

Investigación exploratoria: Buscan esclarecer problemas que no están bien definidos o poco aclarados especialmente en el tema del análisis del impacto de la CAN en el Comercio Exterior Ecuatoriano sector Automotor en el período 2000-2010.

Se estructura en base a revisiones bibliográficas, opiniones de expertos en el tema o en investigaciones de campo.

Investigación descriptiva: Describen en detalle una situación o proceso, limitándose a señalar exclusivamente algunas características del grupo de elementos estudiados; sin realizar comparaciones con otros grupos estudiados. El estudio comprenderá la descripción del análisis del impacto de la CAN en el Comercio Exterior Ecuatoriano sector Automotor en el período 2000-2010.

2.1.2 Modalidad de investigación

Modalidad Documental: Ampliará y profundizará el conocimiento, con apoyo predominante de registros impresos, audiovisuales y electrónicos para la búsqueda de información en el análisis del impacto de la CAN en el Comercio Exterior Ecuatoriano sector Automotor en el período 2000-2010.

Modalidad proyecto de desarrollo: Se encarga de la investigación de temáticas basadas en necesidades particulares de organizaciones o grupos sociales.

Su resultado es una propuesta práctica de aplicación específica, con viabilidad de ser ejecutado para organizaciones públicas o privadas interesadas en profundizar temas relacionados al: Análisis del impacto de la CAN en el Comercio Exterior Ecuatoriano sector Automotor en el período 2000-2010.

2.1.3 Métodos de investigación

La presente investigación tendrá al método inductivo-deductivo como elemento que aporte conocimiento particular y general acerca del análisis del impacto de la CAN en el Comercio Exterior Ecuatoriano sector Automotor en el período 2000-2010.

2.1.4 Población y muestra

Al ser la presente investigación de carácter cualitativo y documental no se requiere la definición de población, ni el cálculo de una muestra representativa.

2.1.5 Selección de instrumentos de investigación

En la investigación propuesta se utilizarán los siguientes instrumentos de investigación:

- Entrevistas.
- Análisis de documentos.

2.1.6 Procesamiento de datos

Los datos obtenidos en la recolección de información serán procesados y en caso de ser necesario tabulados mediante la utilización de: Word, Excel y Power Point.

2.2 Metodología específica

Metodología específica para el objetivo #1: Definir cuáles son los puntos críticos del Convenio de Complementación Industrial en el Sector Automotor que influyeron en la exportación del sector Automotor Ecuatoriano en el período 2000-2010.

Para el objetivo específico #1 se realizará:

- Revisión general del Convenio de Complementación Industrial en el Sector Automotor.
- Identificación de los principales puntos referentes al Convenio de Complementación Industrial en el Sector Automotor.
- Valoración de los puntos más críticos o importantes a considerar en el análisis del Convenio de Complementación Industrial en el Sector Automotor.

Metodología específica para el objetivo #2: Describir cual ha sido el impacto del sector Automotor Ecuatoriano en el volumen de exportaciones internacionales.

Para el objetivo específico #2 se realizará:

- Revisión en diversas fuentes acerca de las exportaciones Automotrices Ecuatorianas dentro de la CAN en el período 2000-2010.
- Revisión en diversas fuentes acerca de la evolución de la producción de vehículos en el Ecuador, durante el período 2000-2010.

Metodología específica para el objetivo #3: Determinar el Índice de Nivel de Actividad Registrada, en la Industria Automotriz del 2000 al 2010.

Para el objetivo específico #3 se realizará:

- Identificación de la metodología.
- Búsqueda de datos del INA-R en el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC).
- Construcción de todos los resultados.

Todos los párrafos que se van a mencionar en este punto son tomados textualmente del documento del INEC llamado: “Metodología del Índice de Nivel de Actividad Registrada (INA-R)”, y han sido respetados los textos originales, ya que es necesario explicar en su totalidad la metodología utilizada.

Índice por Nivel de Actividad Registrada (INA-R)

Concepto

En la construcción del Índice por Nivel de Actividad Registrada (INA-R), se utilizó la Clasificación Industrial Internacional Uniforme de todas las Actividades Económicas (CIIU)-Tercera Revisión, la cual norma el desenvolvimiento estadístico nacional con la utilización de nomenclaturas elaboradas de acuerdo a la realidad económica del país y tomando en cuenta las recomendaciones emitidas por Organismos Internacionales.

La CIIU-3, sirve como instrumento para clasificar las actividades económicas mediante reglas que permiten elegir la actividad económica considerada principal y asignar, en base a ésta, un código a la unidad estadística pertinente.

Una de las ventajas de utilizar la CIIU-3, es que facilita la comparabilidad a nivel nacional e internacional de la información estadística; además, suple la demanda de información estadística sobre actividades económicas con un mayor nivel de desagregación, lo que ayuda en la recolección, procesamiento y entrega de resultados.

Naturaleza del Índice de Nivel de Actividad Registrada

El Índice de Nivel de Actividad Registrada indica el desempeño económico-fiscal mensual de los sectores productivos de la economía nacional, a través de un indicador estadístico que mide el comportamiento en el tiempo de las ventas corrientes para un mes calendario comparadas con las del mismo mes pero del período base (Año 2002=100), expresado en términos de su crecimiento histórico promedio y del comportamiento medio de los últimos doce meses anteriores al de referencia.

Definición de la variable principal para la construcción del INA-R.

Una empresa elabora productos o brinda servicios, en ambos casos, realiza una o varias actividades económicas, por las cuales obtiene un “pago o retribución” que queda evidenciado en el valor de sus ventas.

La variable de interés del INA-R es el valor de las Ventas realizadas por las empresas en el período de referencial y, tomando en cuenta que una empresa puede tener varias actividades, es importante conocer cuál de ellas es la actividad principal de la empresa, es decir la actividad que genera el mayor ingreso de la empresa.

Por tal razón, se utiliza la CIIU-3, la cual consta de 17 Secciones (literal), 60 Divisiones (dos dígitos), 159 Grupos (tres dígitos) y 292 Clases (cuatro dígitos), luego al interior de cada Clase y de acuerdo a las actividades que en ella se incluyen, se consiguen nuevas desagregaciones: Subclase (cinco dígitos) cuyos elementos guarden afinidad en cuanto a características y homogeneidad y por último, se describen las Actividades Individuales (seis dígitos).

La codificación utilizada es alfanumérica, la parte literal identifica a las Secciones que van desde la A hasta la Q; la parte numérica describe los otros niveles de clasificación y va del 0 al 990009, como se muestra en la siguiente tabla:

Tabla 1.1 Estructura de Niveles y Códigos.

N°	Niveles	Códigos Utilizados
1	Sección	Literal (A-Q)
2	División	Literal (A-Q)+2 Dig. (01–99)
3	Grupo	Literal (A-Q)+3 Dig. (011–990)
4	Clase	Literal (A-Q)+4 Dig. (0111–9900)
5	Subclase	Literal (A-Q)+5 Dig. (0111.0–9900.0)
6	Actividad	Literal (A-Q)+6 Dig. (0111.00–9900.09)

Fuente: INEC.2016.

Autor: INEC, tabla realizada por Gabriela Medina.

La CIU-3, establece una clasificación uniforme de todas las actividades económicas productivas del país, para este caso aplica la clasificación **G**, que hace referencia al Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores, motocicletas y efectos personales y enseres domésticos.

Periodo base y de referencia

El período base es el lapso al que corresponden los valores de ventas base, con los que se forman los primeros índices elementales y con los que se comparan los valores de ventas corrientes para formar la serie de índices. El período base del INA-R es el año 2002, formando así 12 subperiodos base (los 12 meses del año 2002).

El período de referencia del INA-R, es el Período Fiscal, es decir, el mes calendario al que corresponde la declaración del Impuesto al Valor Agregado (IVA) de las empresas calificadas como Contribuyentes Especiales del SRI.

La estimación o imputación de las ventas –en el período base– se hace en base a las siguientes definiciones:

Empresas con Información de valor de ventas “0” (cero), significa que la empresa no tuvo actividad económica en el período de referencia, en este caso no se debe imputar un valor de venta.

Empresas con Información “” (vacío), significa que la empresa o Contribuyente Especial, por alguna razón no declaró ningún valor de venta, en este caso fue necesario hacer una imputación del valor de venta.

Empresas con Información Negativa, significa que la empresa o Contribuyente Especial ha recibido más devoluciones que ventas en el período de referencia, en este caso fue necesario hacer una imputación del valor de venta.

El objetivo de la imputación o tratamiento de datos faltantes fue el de obtener una estimación de las ventas en las empresas que no declararon el valor de las mismas en el período de referencia. El proceso de imputación, se basa en multiplicar el total de ventas en el período t, por el porcentaje promedio de participación que tuvo la empresa en los meses del período base; es decir, se aplica el método denominado porcentaje promedio de importancia de las empresas en las que existen datos.

Cobertura geográfica del índice de nivel de actividad registrada

El INA-R comprende todo el territorio nacional en donde se hallan localizadas todas las empresas que pertenecen al grupo de Contribuyentes Especiales del SRI en el periodo base, las mismas que en conjunto aportan con alrededor del 80% de la recaudación fiscal en el país por concepto de IVA.

Universo y unidad de análisis

Todas las empresas que conforman el conjunto de Contribuyentes Especiales del SRI en el período de referencia del índice. La unidad de análisis, para el Índice de Nivel de Actividad Económica Registrada es la Empresa.

Cálculo del índice de nivel de actividad registrada

El conjunto de Contribuyentes Especiales no se comportan de la misma manera a través del tiempo, puesto que en cada mes la actividad de una empresa sufre cambios, por lo que, la estructura de ventas del conjunto de Contribuyentes Especiales cambian de mes a mes. El INA-R, por tanto, debe reflejar los cambios que se producen en las agrupaciones del conjunto de Contribuyentes Especiales en el tiempo.

El INA-R utiliza la fórmula de Laspeyres para disponer de índices elementales al nivel de Clase (4 dígitos de la CIIU-3), que acumulan crecimiento relativo de ventas respecto al periodo base: Año 2002 = 100, para cada mes calendario en particular. La fórmula empleada es la siguiente:

$$R_t^G = \frac{\sum_{i=1}^{n_G} V_{t,i}^G}{\sum_{i=1}^{n_G} V_{0,i}^G}$$

$V_{t,i}^G$: Ventas del contribuyente especial i en el mes t , perteneciente al grupo G .

G : Conjunto de empresas a nivel de clases según la CIIU- 3.

$V_{0,i}^G$: Ventas de la empresas i en el mes t del período base; es decir, perteneciente a uno de los 12 periodos (meses) del año 2002, perteneciente al grupo G .

CAPÍTULO 3.

RESULTADOS

3.1 Presentación de Resultados

3.1.1 Resultados relacionados con el objetivo específico #1: Definir cuáles son los puntos críticos del Convenio de Complementación Industrial en el Sector Automotor que influyeron en la exportación del sector Automotor Ecuatoriano en el periodo 2000-2010.

Para una presentación de resultados que resuma el Convenio de Complementación Industrial en el Sector Automotor se han elaborado una serie de figuras que contienen los elementos estructurales generales y específicos del Convenio, con la finalidad de ubicar futuros puntos críticos a ser valorados.

Figura 3.1 Resumen del Convenio de Complementación.

Ficha Descriptiva	
Marco Jurídico:	Convenio de Complementación del Sector Automotriz.
Agencia de Origen:	CAN (Comunidad Andina de Naciones).
Sector :	Automotor.
Suscrito:	16 de septiembre de 1999. Entra en vigencia 1 de enero de 2000.
Partes:	Ecuador, Colombia y Venezuela.
Tiempo de duración del Convenio:	CAN (2000-2010) 10 años (prorrogables).
Objeto:	Adoptar una Política Común.
N.- de Artículos:	12
N.- de Anexos	8

Fuente: CAN, 2015.

Elaboración: Gabriela Medina

El Convenio de Complementación del Sector Automotor se pudo desarrollar gracias a la Comunidad Andina, la cual formó las bases fundamentales para que este Convenio pueda crecer de acuerdo a las necesidades del mercado, con un tiempo de duración de 10 años prorrogables, en los cuales los países firmantes adoptaron una Política Común con la cual se pudo dar un mayor auge a este sector y se aspira también a incrementar sustantivamente las transacciones intracomunitarias de vehículos y autopartes. (Ver Figura 3.1).

Figura 3.2 Resumen Artículos del Convenio de Complementación en el Sector Automotor.

Artículo 1:	Adoptar una política comunitaria que proporcione condiciones equitativas de competencia en el mercado subregional y que aumente la competitividad y la eficiencia.
Artículo 2:	Lograr una transferencia tecnológica para mejorar la competitividad, generar más inversiones, adelantar programas de desarrollo de proveedores y ofrecer a los consumidores andinos productos con mejor calidad y precio.
Artículo 3:	Todos los vehículos amparados en el Convenio (Anexo 1).
Artículo 4:	Categorías de los vehículos: 1: Vehículos para el transporte de pasajeros hasta de 16 personas incluido el conductor, y los vehículos de transporte de mercancías de un peso total con carga máxima inferior o igual a 4,537 toneladas (o 10.000 libras americanas), así como sus chasis combinados. 2a: Vehículos con carrocería para el transporte de pasajeros de más de 16 personas incluidos el conductor. 2b: Comprende los demás vehículos no incluidos en las categorías 1 y 2a.
Artículo 5:	El Arancel Externo Común se aplicará para los vehículos de la categoría 1 el 35% y para los bienes automotores de las categorías 2a y 2b el 15% en el caso de Colombia y Venezuela y el 10% en el caso del Ecuador.

Artículo 6: Solo se autorizará la importación de vehículos nuevos, año-modelo en que se realiza la importación. Igualmente con las importaciones de partes y piezas.

Se aplicarán a las compañías fabricantes de bienes automotores que lo soliciten y previo el cumplimiento de las normas que correspondan, un régimen aduanero suspensivo de derechos.

Artículo 8: Se crea un Comité Automotor conformado por los países participantes en el Convenio, el cual deberá contribuir al desarrollo de las industrias automotrices y conexas, y recomendará a los gobiernos las acciones que considere adecuadas para el cumplimiento del presente Convenio.

El comité tendrá las siguientes atribuciones:

- a. Evaluar el desarrollo del sector.
- b. Fomentar el comercio intrasubregional.
- c. Evaluar la aplicación del Arancel Externo Común
- d. Evaluar la aplicación de los Requisitos Específicos de Origen exigidos a los productos del sector.
- e. Aplicar mecanismos que fomenten las exportaciones del sector automotor
- f. Formar subcomités para analizar mejor este sector.
- g. Formular recomendaciones para armonizar las políticas en cuanto a lo ambiental, técnico y mejoramiento tecnológico, de normalización, certificación de calidad y de modernización industrial.
- h. Evaluar las importaciones desde terceros países y solicitar medidas correctivas.
- i. Recomendar políticas de exportación del sector automotor.
- j. Proponer modificaciones en la NANDINA, de ser necesarias.
- k. Recomendar una política común para negociaciones con terceros.
- l. Supervisar el cumplimiento de los compromisos del presente Convenio.

Artículo 9: Cualquier país miembro de la Comunidad Andina, no participante en el Convenio podrá plantear su incorporación al mismo.

Artículo 10: El Convenio tendrá una vigencia de diez años, prorrogables automáticamente por periodos iguales. Cualquiera de las partes podrá retirarse, para lo cual deberá comunicar su salida a la Secretaria General con una anticipación no inferior a un año a la fecha de su retiro.

Artículo 11:	Los acuerdos que suscriban los países participantes para aplicación del Convenio serán publicados mediante Resolución de la Secretaria General de la CAN.
Artículo 12:	Entrará en vigencia a partir del 1 de enero del 2000.

Fuente: Convenio de Complementación del Sector Automotriz (2000-2010).
Elaboración: Gabriela Medina

En la Figura 3.2 se puede observar un resumen de los artículos más importantes del Convenio de Complementación, en el cual se destacan el artículo 5: En el cual el Arancel Externo Común de 35% se aplica para los vehículos de la categoría 1, es decir las unidades livianas con una capacidad máxima de 16 personas y las de un máximo de 4,5 toneladas de capacidad de carga. Para las unidades de la categoría 2, que son los vehículos pesados (los que superan la capacidad máxima señalada anteriormente), el Arancel Externo Común será del 15% en el caso de Colombia y Venezuela, y de 10% en el de Ecuador.

El acuerdo prevé la incorporación de los otros países miembros de la Comunidad Andina, para lo cual se podrán negociar las condiciones de adhesión. Además, establece un régimen suspensivo de derechos de importación en las ensambladoras, que les permitirá incorporar material subregional e importado para que el vehículo producido pueda circular en la subregión libre de aranceles, previo el cumplimiento del requisito de origen. (Ver figura 3.2).

Figura 3.3 Anexos Legales Clave del Convenio de Complementación en el Sector Automotor.

Anexo 1:	Descripción de vehículos por NANDINA.
Anexo 2:	Reglamento para el funcionamiento del Comité Automotor.
Documento	Acuerdo de Complementación Económica y de Promoción y Protección Recíproca de Inversiones Ecuador-Chile.
Anexo 3:	Ley de Fomento de la Industria Automotriz.

Fuente: Convenio de Complementación del Sector Automotriz (2000-2010).
Elaboración: Gabriela Medina

Figura 3.4 Anexos Legales Clave del Convenio de Complementación en el Sector Automotor. Ley de Fomento de la Industria Automotriz.

Anexo 1:	Componentes exigidos como condición de fabricación nacional (ECF) para vehículos asignados.
Anexo 2:	Componentes que deben ser originarios de la subregión.
Anexo 3:	Componentes ECF que podrán ser productos por cualquier país miembro (ECF- Especiales).
Anexo 4:	Reglamento de determinación de categorías R1 y R2, Fomento Automotriz a las que se hace referencia en capítulo XI de la Ley de Fomento de la Industria Automotriz

Fuente: Convenio de Complementación del Sector Automotriz (2000-2010).
Elaboración: Gabriela Medina

Como se puede ver en las figuras 3.3 y 3.4 este Convenio, está complementado por una serie de Anexos, los cuales le ayudan a formar las bases legales para que el Sector Automotor pueda funcionar de la mejor manera y que todos los países firmantes no salgan afectados.

Para presentar los puntos más influyentes del Convenio de Complementación en el Sector Automotor (2000-2010) se ha elaborado la tabla 3.1 que contiene criterios para poder identificar los puntos más críticos del presente Convenio.

Para calificar la tabla 3.1 se utilizó la siguiente escala:

4= Alta Influencia.

3= Media Influencia.

2= Baja Influencia.

1= Poco Influyente.

Tabla 3.1 Criterios para la definición de los puntos críticos del Convenio de Complementación en el Sector Automotor (2000-2010).

Criterios	Estabilidad democrática.	Sistema Judicial Estable.	Políticas Comerciales a largo plazo de cada país.	Situación Económica Global.	Situación Económica Nacional	TOTAL
Análisis de la Agencia de Origen CAN	4	1	4	4	3	16
Exclusivo del Sector Automotor	3	2	3	4	4	16
Art 1: Adoptar una política comunitaria.	4	3	2	2	2	13
Art 2: Lograr una transferencia tecnológica para mejorar la competitividad.	2	1	3	3	3	12
Art 5: Arancel Externo Común.	3	1	3	3	3	13
Art 6: Solo se autorizará la importación de vehículos nuevos.	2	1	2	3	3	11
Art 7: Régimen aduanero suspensivo de derechos.	3	3	3	1	1	11
Art 10: El Convenio tendrá una vigencia de diez años, prorrogables automáticamente.	3	1	3	1	1	9

Nota: Los artículos corresponden al Convenio de Complementación en el Sector Automotor (2000-2010).
Elaboración: Gabriela Medina

El análisis de la Agencia de Origen CAN, es uno de los puntos más críticos del Convenio ya que esta Comunidad es la que le da soporte e impone las bases para que el Convenio pueda llevarse a cabo por los países firmantes. Otro punto importante es la exclusividad que se le da al Sector Automotor en este Convenio el cual está directamente afectado con la situación económica nacional y global de cada uno de los países

participantes en este acuerdo, si una de estas partes se ve afectada directamente recae sobre la producción de los vehículos y autopartes, por lo tanto el Sector Automotor no podría seguirse desarrollando, y por último uno de los puntos más críticos de este Convenio es la adopción de una política comunitaria la cual debe ser correctamente adaptada a cada miembro del acuerdo, para que estos se puedan cumplir con el requisito de origen y las exigencias que el mercado demande. (Ver tabla 3.1).

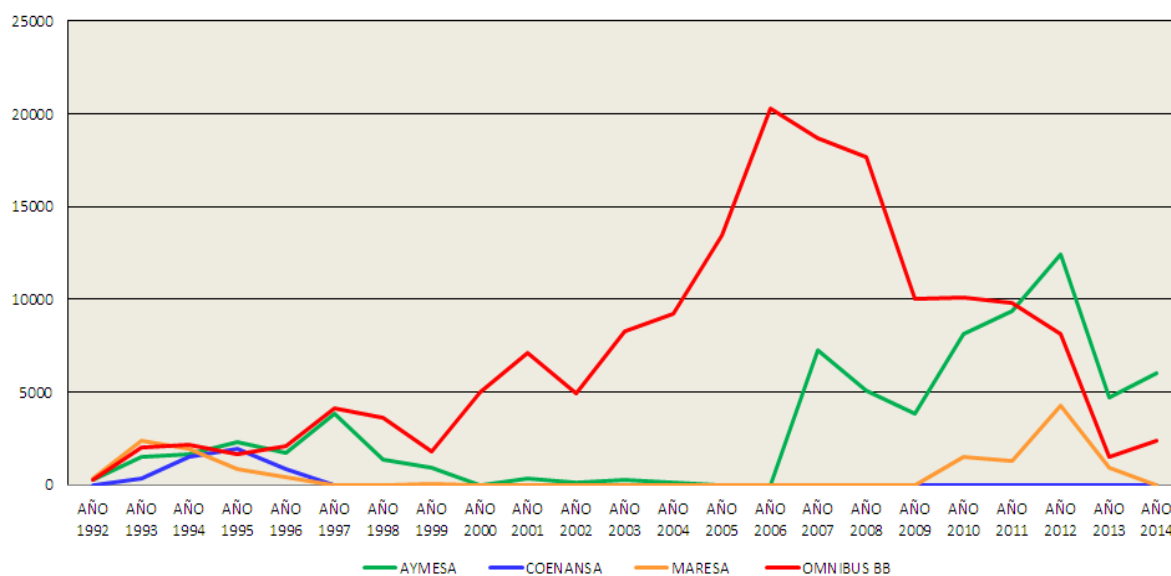
3.1.2 Resultados relacionados con el objetivo específico #2: Describir cuál ha sido el impacto del sector Automotor Ecuatoriano en el volumen de exportaciones internacionales.

Tabla 3.2 Exportaciones Anuales por Ensambladora (Unidades de Vehículos).

AÑO	AYMESA	COENANSA	MARESA	OMNIBUS BB	TOTAL
1992	276	0	328	252	856
1993	1506	308	2387	2044	6245
1994	1656	1512	1940	2167	7275
1995	2297	1961	880	1636	6774
1996	1717	855	420	2087	5079
1997	3822	0	12	4096	7930
1998	1336	0	0	3595	4931
1999	960	0	24	1808	2792
2000	0	0	0	5012	5012
2001	360	0	0	7133	7493
2002	144	0	0	4933	5077
2003	290	0	0	8284	8574
2004	100	0	0	9208	9308
2005	0	0	0	13481	13481
2006	0	0	0	20283	20283
2007	7224	0	0	18692	25916
2008	5082	0	0	17692	22774
2009	3845	0	0	9999	13844
2010	8137	0	1500	10099	19736
2011	9355	0	1300	9795	20450
2012	12412	0	4260	8143	24815
2013	4745	0	960	1506	7211
2014	6000	0	0	2368	8368

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE), Anuario 2014, página 60.
Elaboración: Gabriela Medina

Figura 3.5 Exportaciones Anuales por Ensambladora (Unidades de Vehículos).



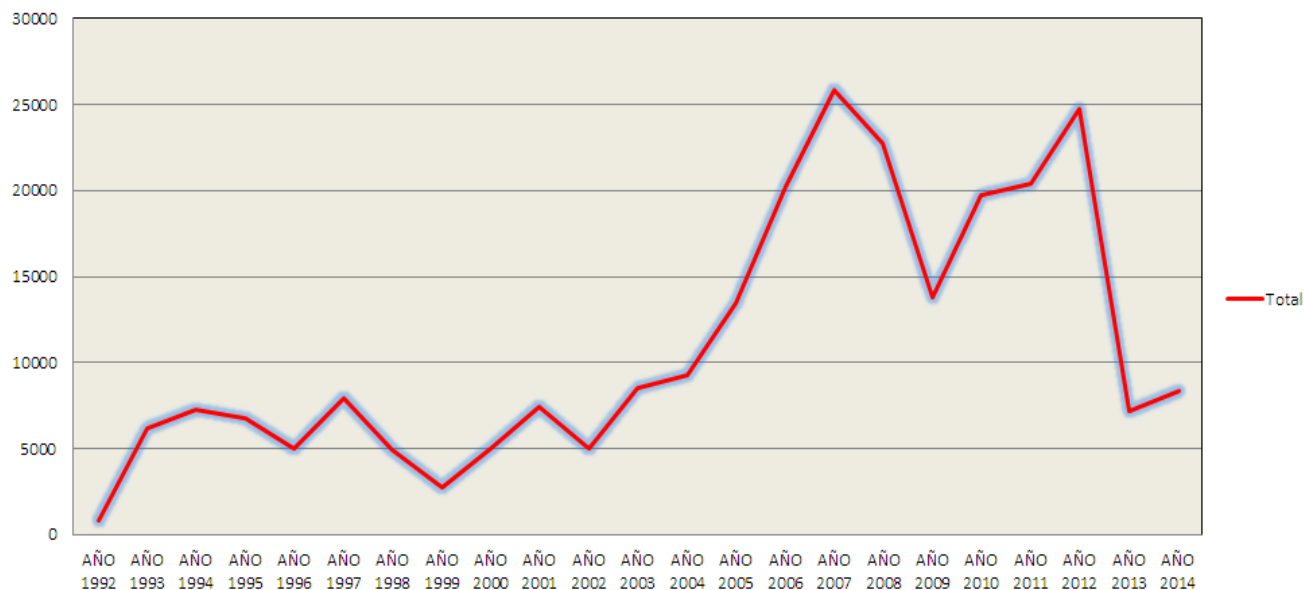
Fuente: AEADE, 2014.

Elaboración: Gabriela Medina

En el periodo analizado se nota una ensambladora que destaca claramente (OMNIBUS BB) siendo en la práctica casi el único actor clave en el crecimiento de las exportaciones. A partir del 2006 AYMESA experimenta también un crecimiento notable, situación que lo mantiene incluso en los 6 años posteriores. (Ver figura 3.5).

Hay ensambladoras como MARESA que no experimenta un crecimiento destacado durante la aplicación del Convenio de Complementación Industrial en el Sector Automotor, más bien al finalizar el periodo de aplicación comienzan a dinamizar esos mercados con crecimientos importantes. (Ver figura 3.5).

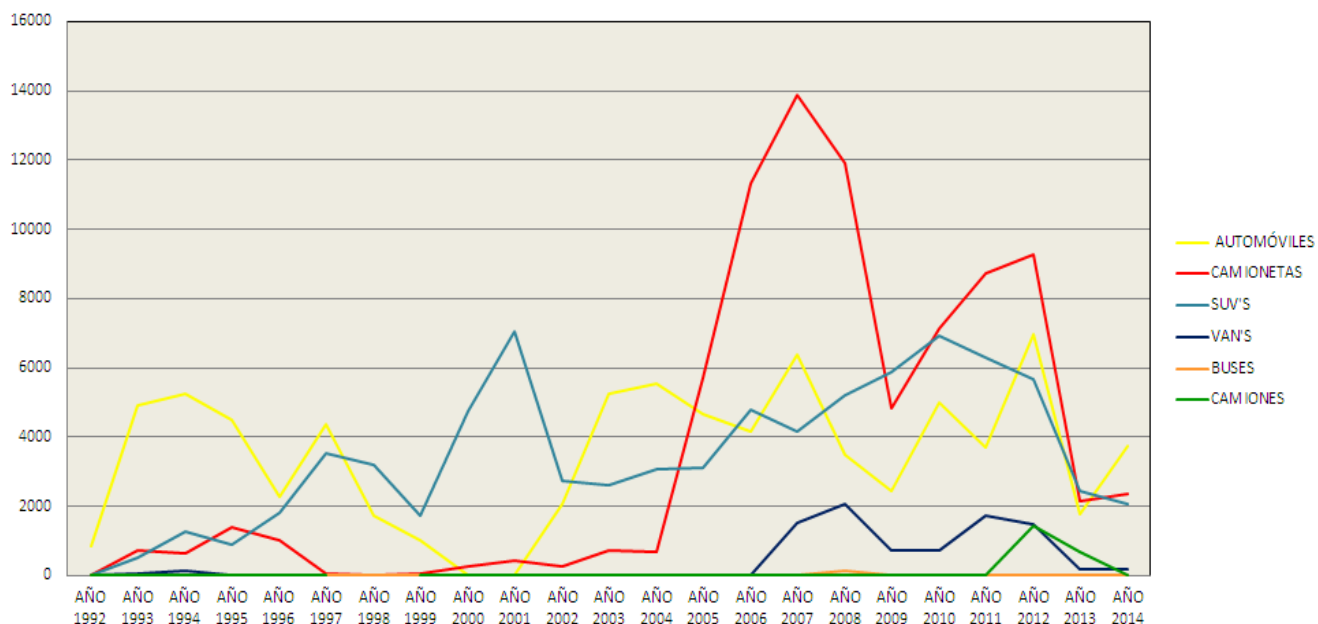
Figura 3.6 Total de Exportaciones Anuales por Ensambladora (Unidades de Vehículos).



Fuente: AEADE, 2014.
Elaboración: Gabriela Medina.

El sector automotor ecuatoriano en conjunto experimentó un importante crecimiento en sus exportaciones al área andina en el periodo 2001 – 2010, periodo que coincide con la aplicación del Convenio de Complementación Industrial en el sector Automotor. (Ver tabla 3.2 y figura 3.6).

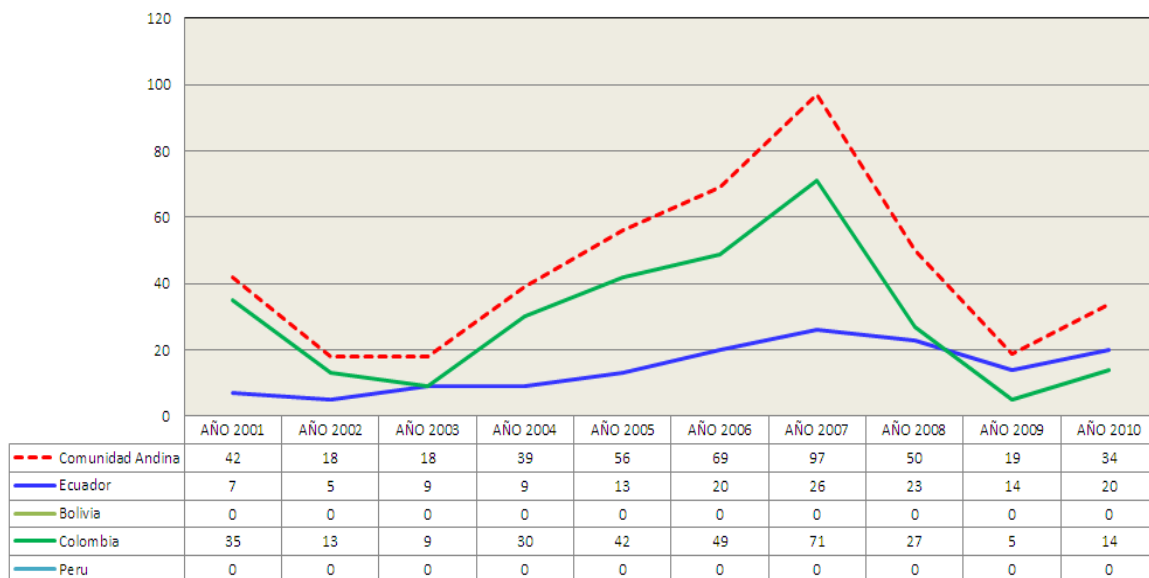
Figura 3.7 Exportaciones Anuales por Segmento de Vehículos (Unidades de Vehículos).



Fuente: AEADE, 2014.
Elaboración: Gabriela Medina

La categoría que más se destacó como puede verse en la figura 3.7 es el de las camionetas, el cual sin lugar a dudas muestra una tendencia muy fuerte en su crecimiento con un periodo de irregularidad pero en general mostrando una tendencia muy sólida de crecimiento; no se nota un crecimiento similar en las otras categorías, y los automóviles se mantienen estables. En cuanto a SUV'S se nota un crecimiento lento pero constante. Camiones y buses no experimentan crecimiento alguno en este periodo.

Figura 3.8 CAN: Exportación de Vehículos (Miles de Vehículos).



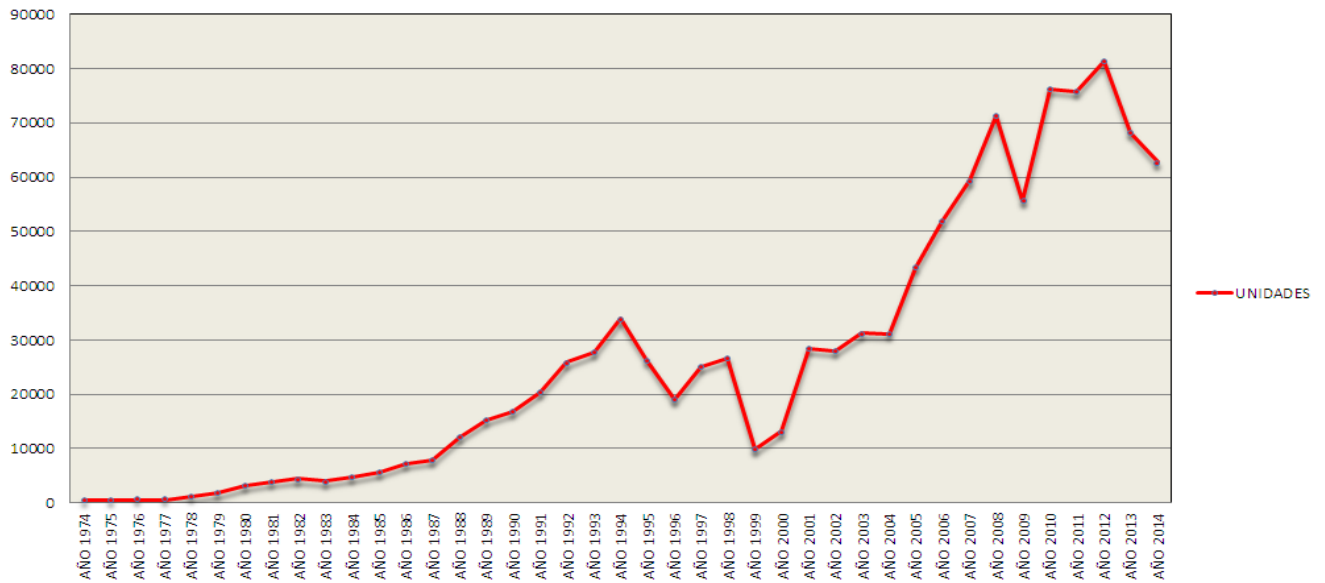
Nota: Bolivia y Perú no registran exportación de vehículos.

Fuente: CAN, 2011.

Elaboración: Gabriela Medina

Los países que mejor aprovecharon el Convenio y donde se dinamizó el mercado automotriz fueron: Ecuador y Colombia, con una presencia mucho más fuerte de Colombia en cuanto a exportaciones automotrices. Perú y Bolivia no presentan resultados dignos de destacar, ya que según datos oficiales de la CAN estos países no registraron ninguna exportación de vehículos durante ese periodo de tiempo. (Ver figura 3.8).

Figura 3.9 Producción Anual de Vehículos (Unidades de Vehículos).

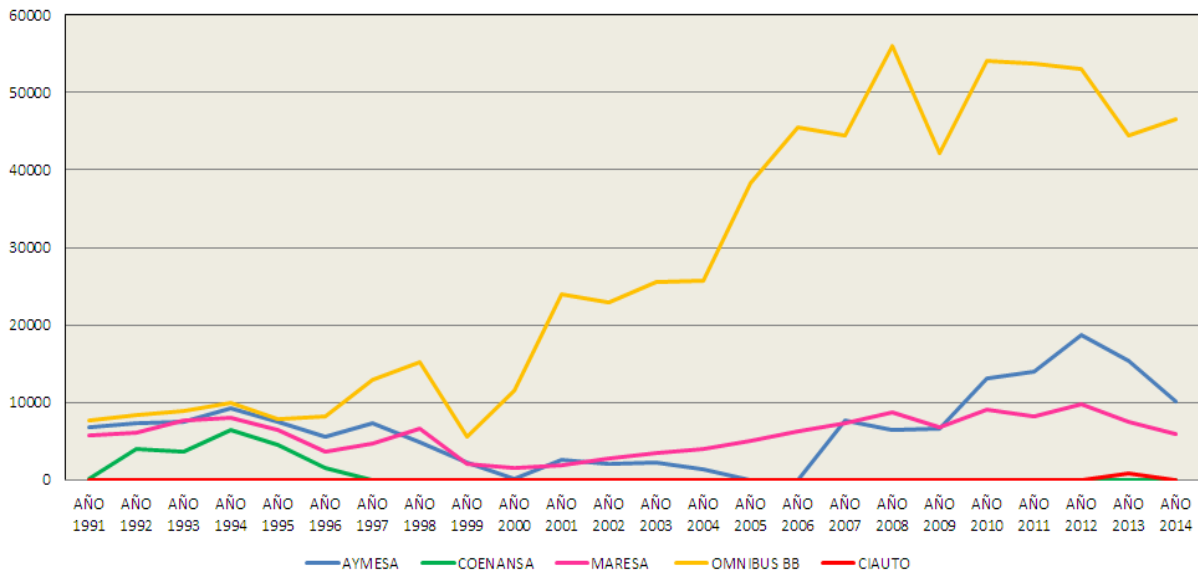


Fuente: AEADE, 2014.

Elaboración: Gabriela Medina

En la figura 3.9. Se evidencia un crecimiento con una tendencia muy marcada, teniendo un comportamiento mucho más acelerado a partir del año 2000 y que se mantuvo de manera agresiva hasta 2010.

Figura 3.10 Producción Anual por Ensambladora (Unidades de Vehículos).



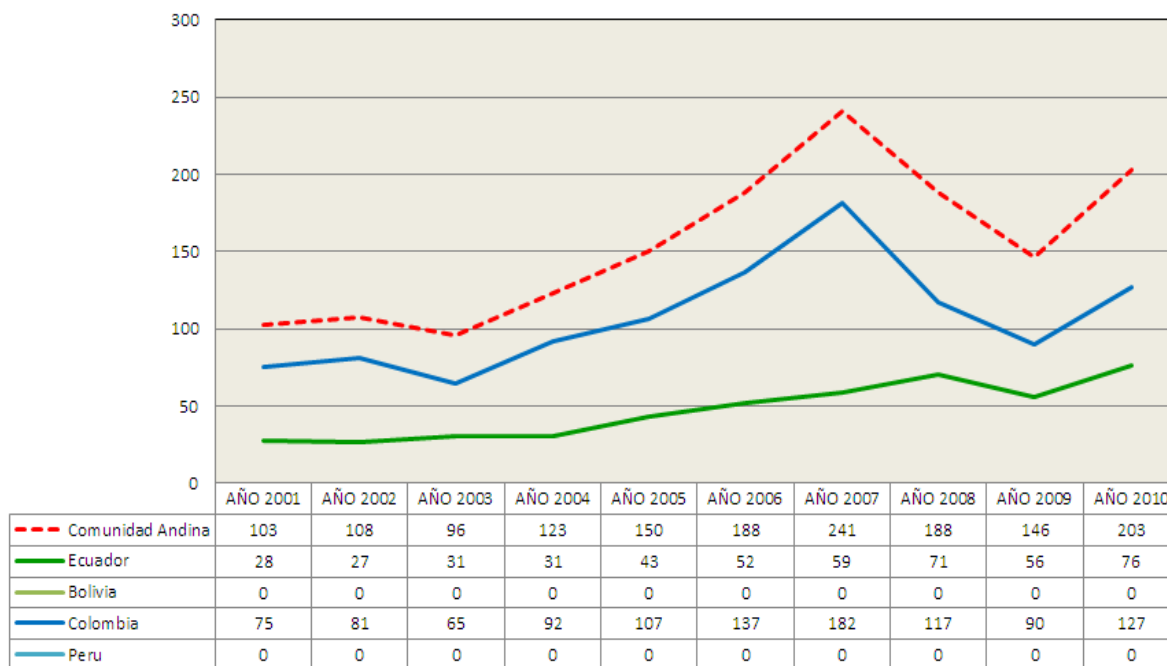
Fuente: AEADE, 2014.

Elaboración: Gabriela Medina

El aumento de la producción automotriz está fuertemente relacionado con la producción generada por OMNIBUS BB marcando una distancia muy considerable en relación a las otras ensambladoras nacionales. (Ver figura 3.10).

AYMESA y MARESA experimentan un crecimiento importante en relación a sus niveles históricos pero a partir del año 2007. Mientras se puede observar claramente que COENANSA baja a nivel cero su producción desde el año 1997 en el decide cerrar sus puertas en el Ecuador (Ver figura 3.10).

Figura 3.11 CAN: Producción de Vehículos (Miles de Vehículos).



Nota: Bolivia y Perú no registran producción de vehículos.

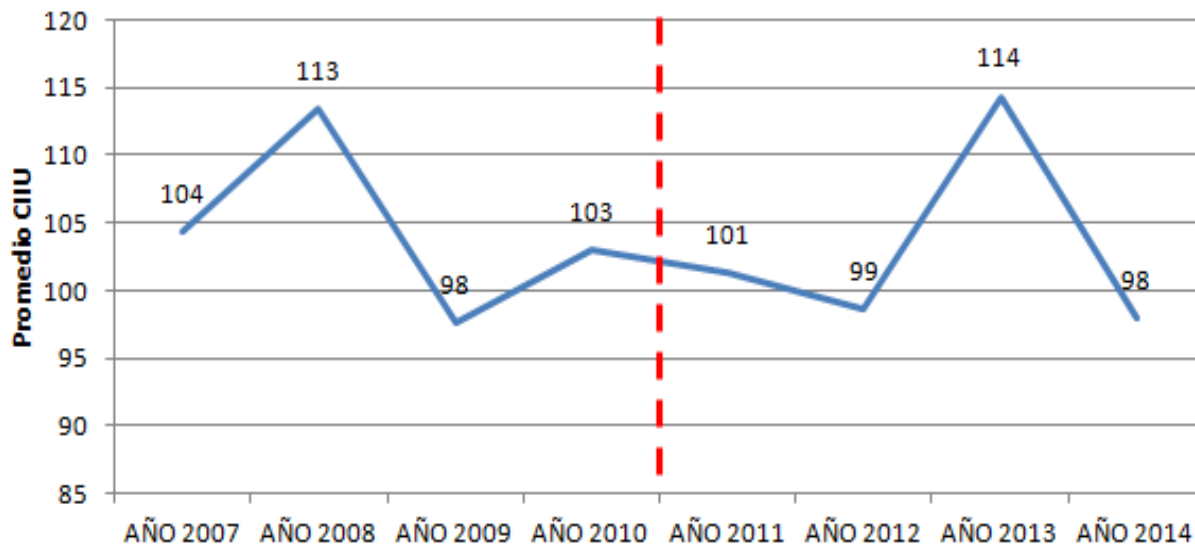
Fuente: CAN, 2011.

Elaboración: Gabriela Medina

En la figura 3.11 el crecimiento del mercado fue notorio en general en la Comunidad Andina, teniendo como principal beneficiario a Colombia, quien influyó notablemente en el crecimiento del sector. Con la misma tendencia, aunque con varios niveles inferiores, Ecuador presentó un volumen importante en su producción, no se registraron datos significativos para Bolivia ni para Perú quienes no aprovecharon el dinamismo del Convenio, ya que no presentaron registros de producción de vehículos en ese periodo de tiempo, según registros presentados por la CAN.

3.1.3 Resultados relacionados con el objetivo específico #3: Determinar el Índice de Nivel de Actividad Registrada, en la Industria Automotriz del 2000 al 2010.

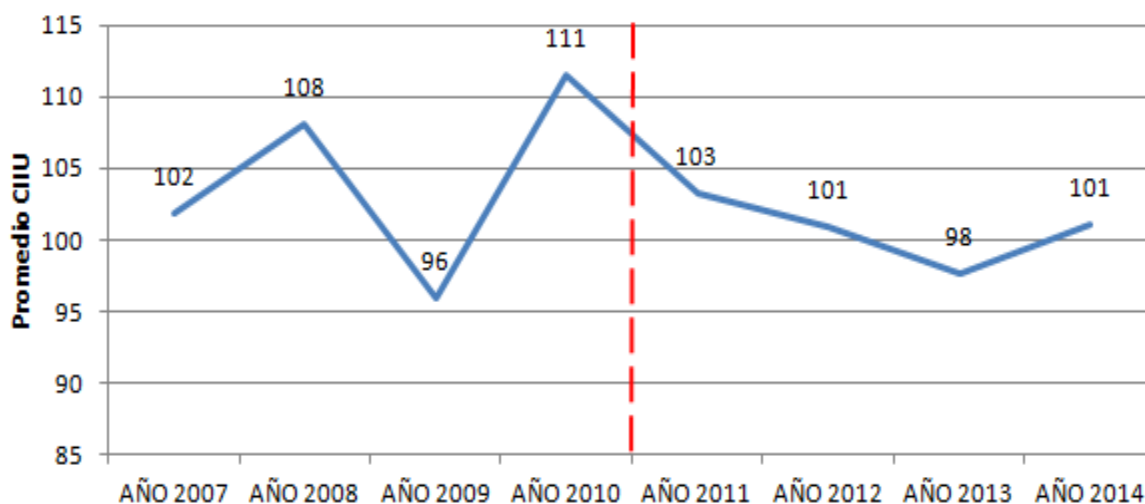
Figura 3.12 Comercio al mayor y al por menor, reparación vehículos automotores (Unidades de Vehículos).



Fuente: INEC, 2015.
Elaboración: Gabriela Medina

Se puede observar un pico muy significativo en el año 2008 para luego estabilizarse en los siguientes 4 años, por lo cual es lógico que debido a que estos servicios no demandaban una mayor frecuencia porque el mercado automotriz fue renovado de manera muy agresiva. Recién en el año 2013 se notó otro pico de crecimiento cuando se entiende que se cumplió ya un uso de la maquinaria. (Ver figura 3.12).

Figura 3.13 Venta, mantenimiento y reparación de vehículos automotores y motocicletas (Unidades de Vehículos y Motocicletas).

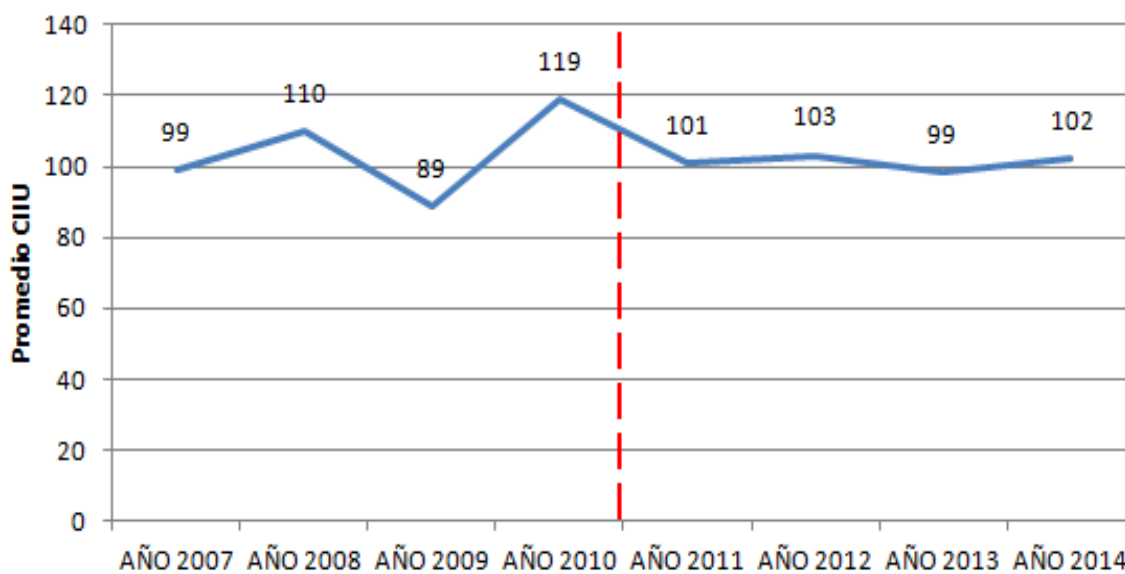


Fuente: INEC, 2015.

Elaboración: Gabriela Medina

En la Venta, mantenimiento y reparación de vehículos automotores y motocicletas (Ver figura 3.13) desde el año 2007 se nota una tendencia general de crecimiento en la venta de vehículos automotores, a partir del año 2010 el decrecimiento es notable llegando a presentar su valor más bajo de los últimos 4 años, y en general con una tendencia decreciente en el comportamiento de venta.

Figura 3.14 Venta de vehículos automotores (Unidades de Vehículos).

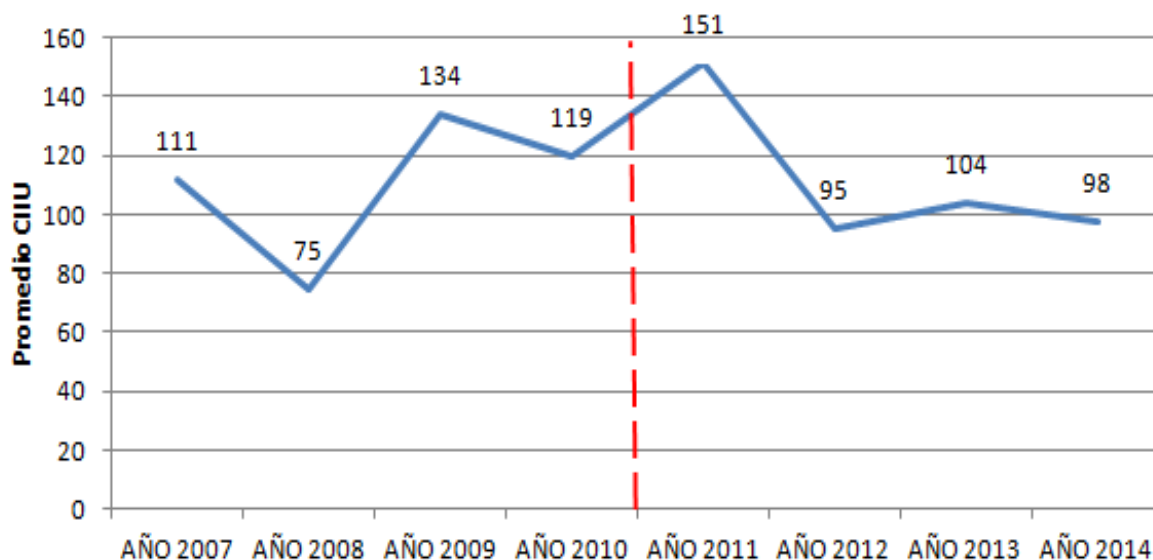


Fuente: INEC, 2015.

Elaboración: Gabriela Medina

El comportamiento presentado en la venta de vehículos automotores muestra su pico más alto en el año 2010, fecha de terminación del convenio, luego el comportamiento tiende más bien a estabilizarse y no presenta variaciones significativas como en los años precedentes. (Ver figura 3.14).

Figura 3.15 Mantenimiento y reparación de vehículos automotores (Unidades de Vehículos).

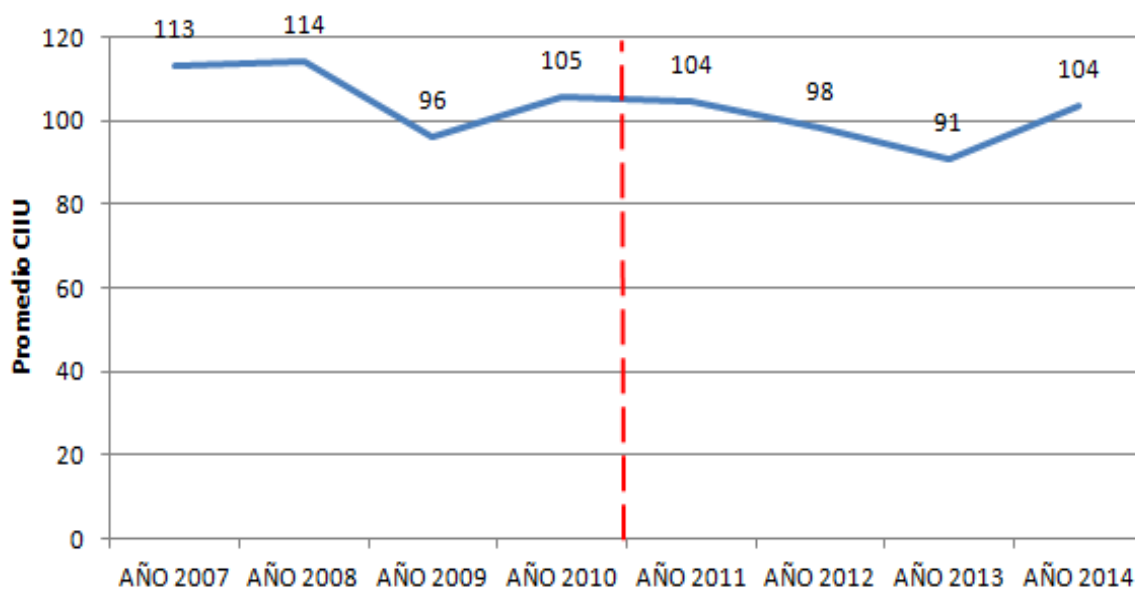


Fuente: INEC, 2015.

Elaboración: Gabriela Medina

Desde el año 2008 al 2011 se presenta una importante tendencia de crecimiento en el mantenimiento y reparación de vehículos automotores, sin embargo para los años posteriores no se experimentan cambios significativos, más bien se evidencia un marcado descenso en este rubro. (Ver figura 3.15).

Figura 3.16 Venta de partes, piezas y accesorios de vehículos automotores (Unidades).

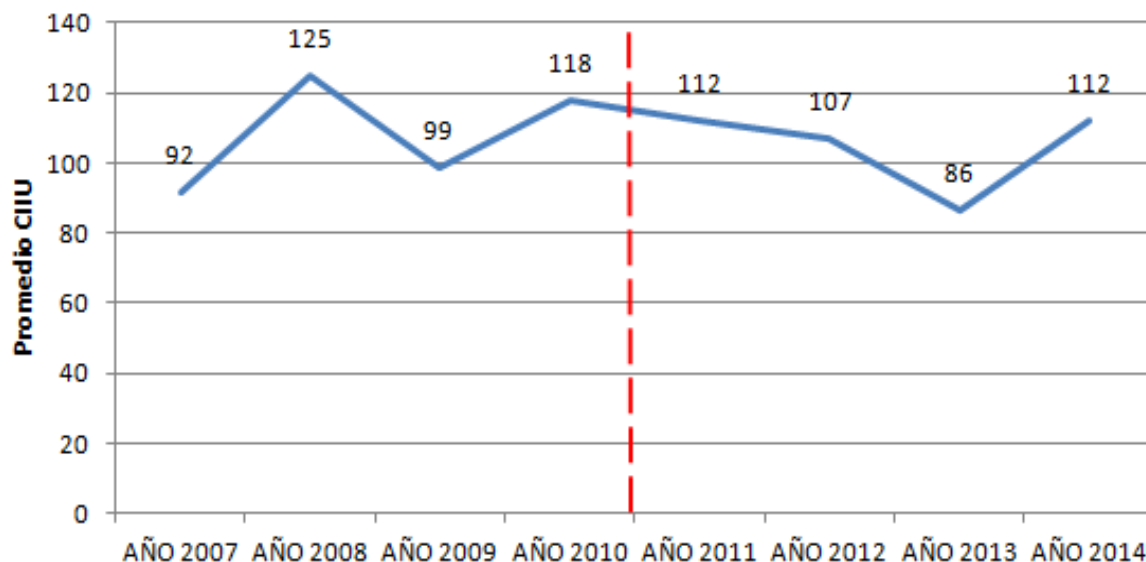


Fuente: INEC, 2015.

Elaboración: Gabriela Medina

En la venta de partes, piezas y accesorios de vehículos automotores podemos destacar que este mercado se mantuvo con porcentajes altos desde el año 2007 hasta el 2010, e incluso en los años posteriores a la terminación del Convenio este mercado sigue bastante alto. (Ver figura 3.16), como en gran parte aquel mercado automotriz creció de manera sostenida durante el periodo señalado.

Figura 3.17 Venta, mantenimiento y reparación de motocicletas y sus partes, piezas (Unidades).

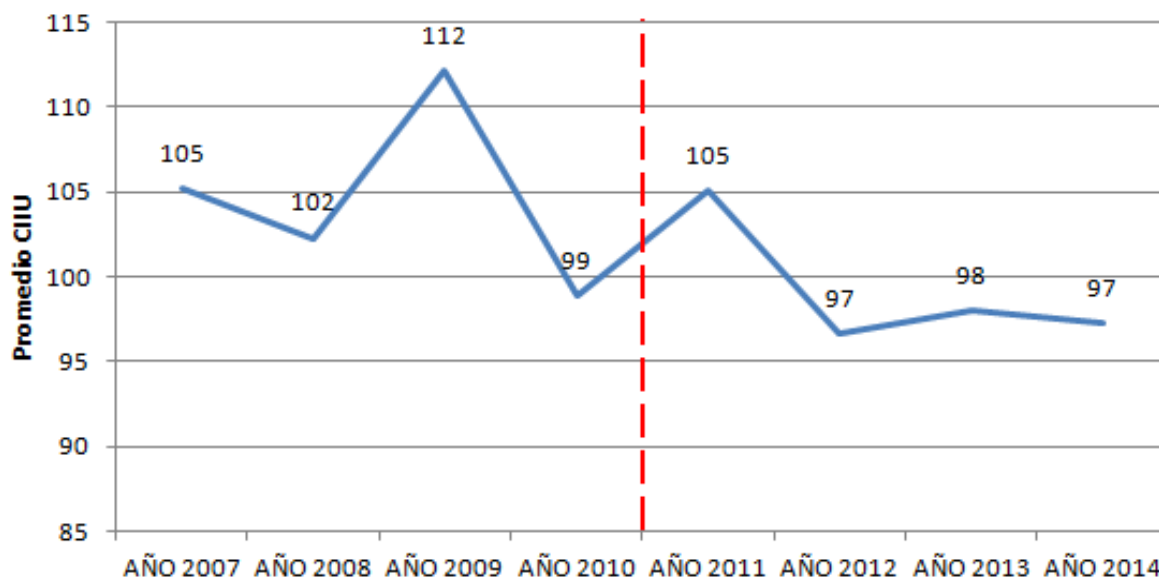


Fuente: INEC, 2015.

Elaboración: Gabriela Medina

En lo referente a la venta, mantenimiento y reparación de motocicletas y sus partes y piezas en términos generales se nota un mercado constante, a excepción del 2008. Las variaciones en las ventas nos sufren modificaciones significativas que puedan conformar una tendencia, lo cual nos demuestra un nivel de estabilidad económica y de comercialización en general del sector automotor (Ver figura 3.17).

Figura 3.18 Venta al por menor de combustibles para automotores.



Fuente: INEC, 2015.

Elaboración: Gabriela Medina

En la figura 3.18 hasta el año 2010 se nota una tendencia irregular en el crecimiento de la venta al por menor de combustibles para automotores. Luego del año 2010 se nota un marcado descenso que está relacionado con el volumen de unidades que se comercializaron.

CAPITULO 4.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

4.1 Conclusiones

Mediante el Análisis realizado al Convenio de Complementación en el Sector Automotor, se puede notar que se logró realzar esta parte de la Industria, porque el Convenio marcó bases sólidas para que tanto la producción como la exportación de vehículos y autopartes pueda desarrollarse de una manera más confiable y que todos los países firmantes puedan comercializar entre sí, y sean beneficiados con la ley que propone este acuerdo.

Uno de los puntos más críticos que se fijaron a través de este Convenio es que los países firmantes se comprometieron solo a importar vehículos y autopartes nuevas, lo cual se convierte en un gran beneficio ya que se garantiza la calidad de la producción, la protección del medio ambiente, la propiedad industrial y que los vehículos puedan competir con todas las exigencias que demande el mercado tanto nacional como internacional.

El Arancel Externo Común que adoptan los países del Convenio propone un 10% en el Caso del Ecuador, lo cual nos da una ventaja significativa para que el país pueda crecer en este sector, y así pueda producir más vehículos durante el tiempo de 10 años que duró este acuerdo.

A través de este Convenio el Ecuador logra fortalecer su capacidad para negociar con los países firmantes, lo cual es positivo ya que se mantiene una relación más directa con los miembros de la CAN y en el futuro se podrán desarrollar nuevos tratados y convenios.

A partir del año 2001 al 2010 se puede notar un marcado crecimiento de las exportaciones en el Ecuador, periodo que coincide con el Convenio de Complementación firmado con la CAN, además se puede ver que las ensambladoras comienzan a Exportar más es ese período de tiempo, lo que hace referencia a que el Convenio si marco una diferencia positiva para el país y su economía.

Se debe reconocer que según las estadísticas mostradas por la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE), Ecuador y Colombia fueron los dos países que

aprovecharon al máximo los beneficios otorgados por el Convenio ya que ambos países lograron tener un crecimiento sostenible en sus exportaciones anuales. Por otro lado Perú y Bolivia no obtuvieron mayores cambios en el sector Automotor durante los 10 años que funcionó en Convenio y sus exportaciones no aumentaron.

Debido al crecimiento de las exportaciones, se logra por complemento que la producción de vehículos crezca en el país, lo que es positivo ya que si crece la producción también aumentará la necesidad de producir más autopartes o repuestos para implementarlos en los vehículos nuevos, o también aprovechar el beneficio e importar por parte de las ensambladoras los repuestos con el régimen de suspensión de impuestos y así aumentar su capacidad negociadora.

Los segmentos de vehículos que más se produjeron durante la duración de este Convenio fueron las camionetas, SUV's y automóviles. La ensambladora que más producción tuvo fue OMNIBUS BB que fabrica la marca destacada y una de las más vendidas en el país Chevrolet.

Otra ensambladora que se sobresalió con este Convenio es AYMESA, la cual fabrica principalmente Kia y Hyundai, la cual gracias al aumento de la producción pudo mejorar sus plantas para mejorar la calidad del producto y estar al día con las exigencias del mercado.

Es importante mencionar que gracias a los datos obtenidos por el INEC, se pudo analizar varias partes del sector automotor, y se pudo ver cómo fueron creciendo en conjunto con las exportaciones y producción de vehículos y autopartes durante los 10 años de duración del Convenio periodo que coincide con el crecimiento de este sector.

La venta de vehículos automotores creció, lo que desata toda una cadena en este sector, porque al crecer esta parte, trae consigo un aumento directo en la venta de partes, piezas y accesorios para complementar los nuevos vehículos adquiridos por los compradores. Además al ampliarse los vehículos que circulan en el país, afecta directamente al aumento del consumo de gasolina.

Al crecer la producción de vehículos, las ensambladoras pueden ofrecer precios más asequibles en el mercado y los consumidores acceder a mejores vehículos, cambiando los viejos por modelos más nuevos y modernos que ofrezca el mercado.

Mediante el crecimiento del parque vehicular, se genera la necesidad también de hacer revisiones y controles a los vehículos que se están comprando por lo que se forma una ampliación notable en el sector de mantenimiento y reparación de los vehículos automotores.

4.2 Recomendaciones

Plantear una segunda fase del Convenio de Complementación debido a que los resultados presentados respaldan una mayor dinámica en el Sector Automotor.

Difundir los resultados de la INEC hacia los sectores Automotrices y gubernamentales con el afán de que conozcan los beneficios que brinda y los resultados comerciales obtenidos.

Ampliar la experiencia del Convenio hacia otros países de América del Sur y examinar las posibilidades de incorporar nuevos productos a esta experiencia

Examinar la mejora en cuanto a temas de Integración con los demás países miembros de la CAN, durante el periodo 2000-2010, ya que si el convenio trajo relaciones comerciales positivas, en el futuro otros países estarán abiertos a la idea de reunirse con el Ecuador y crear nuevos Convenios.

Definir de manera más clara los Anexos del Convenio para que se pueda identificar bien que vehículos son beneficiados con este reglamento, a través de partidas arancelarias las cuales son mundialmente reconocidas por la CAN y aplicables para todos los países miembros.

Considerar negociaciones futuras con países fuera de la CAN, relacionadas al Sector Automotor para que de esta forma se amplíe nuestro mercado, y los destinos de exportación del Ecuador lleguen más allá de países latinoamericanos.

Aprovechar las fuertes inversiones que las ensambladoras han puesto en sus plantas productoras en el Ecuador para hacer crecer este mercado y desarrollar los productos que ofrecen.

Las ensambladoras deben estar atentas a los cambios del mercado, para poder competir con el mercado internacional y poder alcanzar nuevos destinos de exportación.

Bibliografía:

2011, U. P. (2011). *INSTITUTO DE PROMOCION DE EXPORTACIONES E INVERSIONES PRO ECUADOR*. Obtenido de www.proecuador.gob.ec: <http://www.proecuador.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/03/PROEC-AS2011-AUTOMOTRIZ.pdf>

AEADE. (2005). *Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador*. Recuperado el 27 de Abril de 2015, de www.aeade.net: <http://www.aeade.net/ecuadorcamino.htm>

Agencia de Noticias del Ecuador y Suramérica. (4 de 7 de 2013). *Andes.info*. Obtenido de [Andes.info](http://www.andes.info): <http://www.andes.info/es/economia/empresas-fantasmas-usaron-sucre-sacar-dinero-venezuela-ecuador-hacia-paraisos-fiscales.html>

Alava, F. (febrero de 2014). *LA BALANZA COMERCIAL DEL SECTOR AUTOMOTRIZ DEL ECUADOR*. Universidad de Guayaquil.

AndesInfo. (17 de Septiembre de 2013). *AndesInfo*. Obtenido de <http://www.andes.info>: <http://www.andes.info/es/economia/mayor-parte-importaciones-ecuador-son-materias-primas-maquinarias.html>

Andina, C. (2012 de abril de 2012). *CAN, Publicaciones Estadísticas*. Obtenido de intranet.comunidadandina.org: http://intranet.comunidadandina.org/Documentos/PublicacionesEstadisticas/2059_8.pdf

Andina, C. (02 de FEBRERO de 2016). *COMUNIDAD ANDINA ORG*. Obtenido de www.comunidadandina.org: <http://www.comunidadandina.org/automotor.htm>

Andina, C. (s.f). *CAN*. Obtenido de www.comunidadandina.org: <http://www.comunidadandina.org/Prensa.aspx?id=89&accion=detalle&cat=NP&title=andinos-suscribieron-nuevo-convenio-automotor>

Ardila, J. (Abril de 2005). Sector privado califica de hito histórico en nuevo convenio automotor andino. Lima.

Automotor, A. d. (2013). *PROEcuador*. Obtenido de www.proecuador.gob.ec: http://www.proecuador.gob.ec/wp-content/uploads/2013/07/PROEC_AS2013_AUTOMOTRIZ.pdf

Automotriz, P. (s.f). *Comunidad Andina*. Obtenido de www.comunidadandina.org: <http://www.comunidadandina.org/automotor.htm>

Banco Central del Ecuador. (- de - de S.F). *bce*. Obtenido de [bce](http://www.bce.fin.ec): http://www.bce.fin.ec/documents/pdf/sistema_u_compensacion/sucDoc28.pdf

Banco Central del Ecuador. (s.f.). *slideshare*. Obtenido de [slideshare](http://www.slideshare.net): <http://www.slideshare.net/boblen/sistema-unitario-de-compensacion-regional-sucre>

- Bolivia, E. (s.f.). *Embajada Boliviana*. Recuperado el 07 de marzo de 2016, de www.embajadadebolivia.com.ar:
http://www.embajadadebolivia.com.ar/m_bolivia/b_generales.html
- Campuzano, J. C. (2012). *ucsg*. Obtenido de <http://www2.ucsg.edu.ec/infocsi/dmdocuments/AEA3.pdf>
- CAN. (18 de Abril de 2005). *Comunidad Andina de Naciones*. Recuperado el 2015, de www.comunidadandina.org:
<http://www.comunidadandina.org/documentos/actas/dec18-4-05.htm>
- CAN. (2010). *Comunidad Andina De Naciones*. Recuperado el 06 de marzo de 2016, de www.comunidadandina.org: <http://www.comunidadandina.org/Seccion.aspx?tipo=QU>
- CAN. (27 de Abril de 2015). *Comunidad Andina de Naciones*. (Secretaría General de la Comunidad Andina) Obtenido de www.comunidadandina.org:
<http://www.comunidadandina.org/automotor.htm>
- CAN. (20 de 02 de 2016). *Comunidad Andina*. Obtenido de www.comunidadandina.org:
<http://www.comunidadandina.org/Seccion.aspx?id=195&tipo=QU&title=resena-historica>
- CINAE. (28 de AGOSTO de 2014). *CAMARA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ ECUATORIANA*. Recuperado el 28 de FEBRERO de 2016, de www.scpm.gob.ec:
<http://www.scpm.gob.ec/wp-content/uploads/2014/10/Juan-Bermeo.pdf>
- CINAE. (26 de Marzo de 2015). *Camara de la Industria Automotriz Ecuatoriana*. Obtenido de www.cinae.org.ec: <http://www.cinae.org.ec/index.php/norm/can>
- Convenio, A. d. (1999). *Camara de la Industria Automotriz Ecuatoriana*. Obtenido de www.cinae.org.ec:
http://www.cinae.org.ec/images/dmdocuments/Convenio_Complementacion_SectorAutomotor.pdf
- ElTelegrafo. (6 de Julio de 2013). *telegrafo*. Obtenido de [telegrafo](http://www.telegrafo.com.ec/economia/item/el-bce-rechaza-100-millones-en-transacciones.html):
<http://www.telegrafo.com.ec/economia/item/el-bce-rechaza-100-millones-en-transacciones.html>
- ElTelegrafo. (29 de 3 de 2013). *Telegrafo*. Obtenido de [Telegrafo](http://www.telegrafo.com.ec/economia/item/el-sucre-de-la-alba-aumenta-asignacion-de-divisas-a-venezuela.html):
<http://www.telegrafo.com.ec/economia/item/el-sucre-de-la-alba-aumenta-asignacion-de-divisas-a-venezuela.html>
- ElTelegrafo. (23 de 10 de 2013). *Telegrafo*. Obtenido de [Telegrafo](http://www.telegrafo.com.ec/economia/item/transacciones-con-el-sucre-superan-los-1-824-millones.html):
<http://www.telegrafo.com.ec/economia/item/transacciones-con-el-sucre-superan-los-1-824-millones.html>

- ElTelegrafo. (27 de 10 de 2013). *Telegrafo*. Obtenido de Telegrafo:
<http://www.telegrafo.com.ec/economia/item/742-millones-en-transacciones-realizo-ecuador-con-el-sucre>
- ElTelegrafo. (2 de 7 de 2013). *Telegrafo*. Obtenido de Telegrafo:
<http://www.telegrafo.com.ec/economia/item/el-sucre-incrementa-exportaciones-en-el-primer-semester.html>
- Exteriores.gob. (01 de abril de 2015). *Exteriores*. Recuperado el 06 de marzo de 2016, de www.exteriores.gob.es:
http://www.exteriores.gob.es/Documents/FichasPais/colombia_FICHA%20PAIS.pdf
- Finanzas, I. y. (12 de febrero de 2013). *finanzas.com*. Recuperado el 06 de marzo de 2016, de www.finanzas.com: <http://www.finanzas.com/noticias/ecuador/20130212/datos-basicos-ecuador-1719333.html>
- Gutiérrez Erazo, E. (S.F). *proecuador*. Obtenido de http://www.proecuador.gob.ec/wp-content/uploads/2013/06/PROEC_GC2013_VENEZUELA.pdf
- ICARITO. (01 de 06 de 2010). *ICARITO CHILE*. Obtenido de www.icarito.cl:
<http://www.icarito.cl/enciclopedia/articulo/segundo-ciclo-basico/historia-geografia-y-ciencias-sociales/economia/2010/05/87-9129-9-pacto-andino-actual-comunidad-andina-de-naciones-can.shtml>
- INEC. (2016). *INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICAS Y CENSOS EN EL ECUADOR*. Recuperado el 28 de FEBRERO de 2016, de www.inec.gob.ec:
http://www.inec.gob.ec/nuevo_inec/items/gestion_eficiente/cartografia/anexos/CAPACITACIONES/INSTRUCTIVOS%20AMANZANADO/CONCEPTOS%20BASICOS.pdf
- Inversiones, D. d. (2013). *PRO ECUADOR*. Obtenido de www.proecuador.gob.ec:
http://www.proecuador.gob.ec/wp-content/uploads/2013/07/PROEC_AS2013_AUTOMOTRIZ.pdf
- Lima, J., & Alvarez, M. (2008). *eclac*. Obtenido de http://www.eclac.cl/comercio/publicaciones/xml/7/34897/Mediciones_Posicion_Dinamismo_Comercial_LCW217.pdf
- MECANIZA. (s.f). *Camara de la Industria Automotriz Ecuatoriana (CINAE)* . Recuperado el 06 de 05 de 2015, de www.cinae.org.ec:
http://www.cinae.org.ec/index.php?option=com_content&view=article&id=26&Itemid=302&lang=es
- Medina, G. (s.f). *América Económica*. Obtenido de www.americaeconomica.com:
<http://www.americaeconomica.com/zonas/can.htm>
- mercado, S. I. (S.f). *scpm.gob.ec*. Obtenido de scpm.gob.ec: <http://scpm.gob.ec/>

- Molero, R., & Montero, A. (23 de Marzo de 2009). *rebellion*. Obtenido de <http://www.rebellion.org/noticia.php?id=82482>
- Instituto Nacional de Estadística de Venezuela. (Agosto de 2012). *ecuador.embajada*. Obtenido de [ecuador.embajada.:](http://ecuador.embajada.gob.ve/index.php?option=com_content&view=article&id=9&Itemid=13&lang=es)
http://ecuador.embajada.gob.ve/index.php?option=com_content&view=article&id=9&Itemid=13&lang=es
- Peru, E. (s.f.). *Embajada del Peru*. Recuperado el 06 de marzo de 2016, de www.embajadaperu.es:
<http://www.embajadaperu.es/sobre-el-peru/datos-de-interes.html>
- PROECUADOR. (2011). *Instituto de Promocion de Exportaciones e Inversiones*. Obtenido de www.proecuador.gob.ec: <http://www.proecuador.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/03/PROEC-AS2011-AUTOMOTRIZ.pdf>
- Revista lideres. (S.F). *Revistalideres*. Obtenido de http://www.revistalideres.ec/economia/venezuela-ecuador-relaciones_comerciales-comercio-importacion-exportacion_LIDFIL20130306_0002.pdf
- Sanlorenzo. (4 de Mayo de 2004). *portal.redecuatoriana*. Obtenido de [portal.redecuatoriana](http://portal.redecuatoriana.com):
<http://portal.redecuatoriana.com/foros/ecuador-pais-exportador>
- TELEGRAFO. (23 de 05 de 2012). *EL TELEGRAFO*. Obtenido de www.telegrafo.com.ec:
<http://www.telegrafo.com.ec/economia/item/ecuador-tiene-la-primera-ensambladora-de-motos.html>
- Varda, F. (s.f). *About.com en espanol*. Recuperado el 05 de 05 de 2015, de americalatina.about.com: <http://americalatina.about.com/od/Organizaciones1/a/La-Comunidad-Andina-De-Naciones.htm>