

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR**

**FACULTAD DE ECONOMÍA**

**Disertación previa a la obtención del título de Economista**

**Análisis sobre la concentración de poder de los grupos económicos del sector automotriz (ensamblaje y comercialización) en el Ecuador durante el periodo 2007-2012.**

**José Sebastián Montalvo Vizcaíno**

**jsmontalvov@gmail.com**

**Verónica Elizabeth Artola Jarrín**

**Vero\_103@hotmail.com**

**Quito, mayo de 2014**



## **Resumen**

Esta investigación planteó un análisis de los grupos económicos y los operadores económicos del sector automotriz en el Ecuador, a través del poder de mercado y la concentración económica que éstos poseen. La metodología se basó en un análisis descriptivo de la estructura de la cadena productiva del sector, teniendo como sus actividades principales el ensamblaje y la comercialización de vehículos. A través de distintos índices que ayudan a medir los niveles de concentración y el poder de mercado de cada uno de los operadores, se logró identificar como se encuentran catalogadas cada una de las actividades dentro de la rama automotriz antes mencionadas; es decir, se identificó los distintos niveles de concentración económica y poder de mercado en el sector automotriz. Por otra parte, se analizó también la normativa implementada por el Estado a través del COMEX, tanto para ensambladores como para importadores, la cual puede estar afectando a la competencia en el mercado. A partir de los resultados obtenidos en los capítulos empíricos se llegó a la conclusión de que el sector de ensamblaje es un mercado altamente concentrado y que existe un operador que puede ser dominante, el cual obtiene la representación de la marca Chevrolet en el Ecuador; de igual forma se identificó que existen varias marcas que son controladas por un mismo grupo económico (Juan Eljuri), por lo que hay que tener cuidado en las posibles fusiones de las marcas más grandes ya que se podrían generar distorsiones en el mercado y de esta manera afectar a la competencia.

**Palabras clave:** Concentración Económica, Sector Automotriz, Grupos Económicos, Poder de Mercado, Competencia.

*A mis padres, Patricio Daniel Montalvo Canelos y Sonia Isabel Vizcaíno Herrera, por su paciencia y comprensión a lo largo de mi carrera, porque con su apoyo incondicional, logré uno de mis primeros sueños en mi vida profesional; y en especial a mi abuelo Marcelo Vinicio Vizcaíno Moscoso por la sabiduría y conocimiento que me supo transmitir, siendo parte fundamental en la preparación para el ingreso a esta prestigiosa facultad y universidad.*

***“La gratitud da sentido a nuestro pasado, trae paz al presente y crea una visión para el mañana”***

***Anónimo.***

***Análisis sobre la concentración de poder de los grupos económicos del sector automotriz (ensamblaje y comercialización) en el Ecuador durante el periodo 2007-2012.***

Resumen.....	3
Glosario de Términos y Definiciones .....	8
Introducción .....	9
Metodología del trabajo.....	11
Pregunta General .....	11
Preguntas Específicas.....	11
Objetivo General .....	11
Objetivos Específicos.....	11
Fuentes de Información .....	12
Delimitación de la Investigación .....	12
Fundamentación Teórica .....	13
Fallas de Mercado .....	14
Tipos de Mercado .....	16
Barreras de Entrada .....	18
Concentración Económica .....	19
Poder de Mercado .....	20
Índices de Concentración.....	21
Mercado Relevante.....	24
Marco Normativo de Competencia .....	25
Descripción Economía Ecuatoriana .....	28
Evolución Producto Interno Bruto .....	29
Exportaciones.....	32
Importaciones .....	36
Descripción Sector Automotriz.....	39
Estructura de Mercado .....	40
Normativa .....	43
Compañías en el Sector Automotriz .....	46
Marcas.....	49
Grupos Económicos en el Ecuador.....	52
Composición Parque Automotriz .....	61
Composición Ventas de Vehículos en el Ecuador .....	67

Índices de Concentración.....	71
Conclusiones.....	80
Recomendaciones .....	83
Referencias Bibliográficas.....	85

## Índice de Cuadros

<b>Cuadro No. 1</b> Fuentes De Información.....	12
<b>Cuadro No. 2</b> Rangos De Concentración (IHH).....	21
<b>Cuadro No. 3</b> Regulación De Competencia En Latinoamérica .....	26
<b>Cuadro No. 4</b> Actividades Económicas Del Ecuador.....	28
<b>Cuadro No. 5</b> Actividades Sector Automotriz .....	39
<b>Cuadro No. 6</b> Evolución Número De Empresas Automotrices Ecuador (2007-2012).....	46
<b>Cuadro No. 7</b> Representantes Principales Marcas En El Ecuador (2013) .....	48

## Índice De Gráficos

<b>Gráfico No. 1</b> Evolución Pib Ecuador Miles De Dólares De 2007 (2004-2012).....	29
<b>Gráfico No. 2</b> Participación Sectorial En El Pib De Ecuador (2012) .....	30
<b>Gráfico No. 3</b> Participación De La Actividad Automotriz En El Pib Ecuador Miles De Dólares De 2007 (2004-2012) .....	31
<b>Gráfico No. 4</b> Evolución Participación Exportaciones Ecuador En El Pib.....	32
<b>Gráfico No. 5</b> Evolución Exportaciones Ecuador Según Tipo. (2004-2012).....	33
<b>Gráfico No. 6</b> Participación Exportaciones Ecuador Según Tipo. (2004-2012) .....	34
<b>Gráfico No. 7</b> Participación Exportaciones Vehículos Y Sus Partes En El Total De Exportaciones Ecuador (2004-2012) .....	35
<b>Gráfico No. 8</b> Evolución Participación Importaciones Ecuador En El Pib (2004-2012).....	36
<b>Gráfico No. 9</b> Evolución Importaciones Ecuador (2004-2012).....	37
<b>Gráfico No. 10</b> Participación Importaciones Material Automotriz En El Total De Importaciones Ecuador (2004-2012) .....	38
<b>Gráfico No. 11</b> Cadena Productiva Sector Automotriz Ecuador.....	41

<b>Gráfico No. 12</b> Distribución Geográfica Ingresos Operacionales Automotrices Ecuador (2012) .....	42
<b>Gráfico No. 13</b> Principales Marcas En El Ecuador En Función De Las Unidades De Vehículos Comercializadas (Top 3) (2008-2012) .....	50
<b>Gráfico No. 14</b> Principales Marcas En El Ecuador En Función De Las Unidades De Vehículos Comercializadas (Sin Top 3) (2008-2012) .....	51
<b>Gráfico No. 15</b> Grupos Económicos Sector Automotriz Ecuador (2008-2013) .....	52
<b>Gráfico No. 16</b> Participación Actividad Automotriz En El Total De Ingresos De Los Grupos Económicos Ecuador (2008-2012) .....	53
<b>Gráfico No. 17</b> Participación Ingresos Grupos Automotrices En El Total Grupos Económicos Ecuador (2008-2012) .....	54
<b>Gráfico No. 18</b> Número De Empresas Automotrices Por Grupo Económico Ecuador (2008-2012) .....	56
<b>Gráfico No. 19</b> Participación Ingresos Automotrices Por Grupo Económico Ecuador (2008-2012) .....	59
<b>Gráfico No. 20</b> Vehículos Nuevos En El Ecuador (2007-2012) .....	61
<b>Gráfico No. 21</b> Composición Parque Automotriz En El Ecuador .....	62
<b>Gráfico No. 22</b> Participación Vehículos Ensamblados En El Ecuador Según Tipo (2007-2012) .....	63
<b>Gráfico No. 23</b> Participación Vehículos Importados Ecuador Según Tipo (2007-2012) .....	64
<b>Gráfico No. 24</b> Destino De Exportaciones Del Ecuador De Vehículos Y Sus Partes (2007-2012) .....	65
<b>Gráfico No. 25</b> Origen Importaciones Del Ecuador De Vehículos Y Sus Partes (2007-2012) .....	66
<b>Gráfico No. 26</b> Vehículos Nuevos Comercializados En El Ecuador (2007-2012) .....	68
<b>Gráfico No. 27</b> Composición De La Venta De Vehículos En El Ecuador (2007-2012) .....	69
<b>Gráfico No. 28</b> Composición De Las Ventas En El Ecuador Según Tipo De Vehículo (2007-2012) .....	70
<b>Gráfico No. 29</b> Índice Herfindahl-Hirschmann Sector Ensamblaje Ecuador (2007-2012) .....	72
<b>Gráfico No. 30</b> Índice Herfindahl-Hirschmann Sector Comercialización Ecuador (2007-2012) .....	73
<b>Gráfico No. 31</b> Coeficiente De Gini Sector Automotriz Ecuador (2007-2012) .....	74
<b>Gráfico No. 32</b> Índice De Rosenbluth Hall Y Tideman Según Tipo De Actividad Automotriz Ecuador (2007-2012) .....	75
<b>Gráfico No. 33</b> Índice De Dominancia Según Tipo De Actividad Automotriz Ecuador (2007-2012) .....	76
<b>Gráfico No. 34</b> Participación De Mercado Ensamblaje De Vehículos En El Ecuador (2007-2012) .....	77
<b>Gráfico No. 35</b> Participación De Mercado Comercialización De Vehículos En El Ecuador (2007-2012) .....	79

## ***Glosario de Términos y Definiciones***

AEADE	Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador.
CIU	Clasificación Internacional Industrial Uniforme.
CINAE	Cámara de la Industria Automotriz del Ecuador.
CKD's	Completely Knocked Down.
COMEX	Comité de Comercio Exterior.
COMEXI	Consejo de Comercio Exterior e Inversiones.
CUV's	Completely Unit Vehicle.
ID	Índice de Dominancia.
IHH	Índice Herfindahl-Hirschman.
LORCPM	Ley Orgánica de Regulación y Control del Poder de Mercado.
PEI	Porcentaje Ecuatoriano Incorporado
RHT	Índice de Rosenbluth Hall y Tideman.
SCPM	Superintendencia de Control del Poder de Mercado.
SENAE	Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador.
SIC	Superintendencia de Industrias y Comercio (Colombia).
SRI	Servicio de Rentas Internas.
SUPERCIAS	Superintendencia de Compañías.
Suv's	Vehículos de todo terreno.

## ***Introducción***

La presente investigación se basa en un análisis del mercado del sector automotriz, incluyendo en éste, tanto la actividad de ensamblaje de vehículos como la comercialización de los mismos en el Ecuador durante el periodo 2007-2012. Como antecedente se conoce que según la Superintendencia de Control del Poder de Mercado en su Informe sobre los Indicadores de Diagnostico Sectorial de Competencia, el sector automotriz se encuentra catalogado como un mercado concentrado.

Para el análisis empírico se analiza a los operadores económicos registrados en la Superintendencia de Compañías bajo la actividad automotriz, sea ésta el ensamblaje o comercialización de vehículos; así, usando los ingresos operacionales, se calcula los diferentes índices que ayudan a medir los niveles de concentración y por lo tanto calificar la situación de competencia del sector. En el Ecuador, según la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, existen 68 marcas participantes en el mercado, siendo las principales diez marcas las que acaparan alrededor del 90% de la participación del mercado en cuanto a las unidades vendidas en el país, siendo este último otro indicio de ser el mercado automotriz un mercado concentrado. Por otro lado, en la actividad de ensamblaje de vehículos también se presentan grados de concentración, así hasta el año 2012 existían solo tres operadores económicos dedicados a esta actividad (AEADE, 2012: 32).

El capítulo correspondiente a la fundamentación teórica se basa en los conceptos que explican y sustentan la investigación. En un inicio se elabora la conceptualización de los distintos tipos de mercados existentes en la economía, debido a que a través de la política y economía de la competencia, se busca mercados que se acerquen al mercado de competencia perfecta más no a mercados concentrados, que pueden terminar como mercados oligopólicos o monopólicos. Del mismo modo se aclaran los términos relacionados a la economía de la competencia que en el caso de esta investigación sería fallas de mercado, concentración económica, poder de mercado y barreras de entrada. Finalmente en cuanto a la metodología y la parte empírica de la investigación, se explican la forma de cálculo y determinación de algunos de los índices de concentración que son utilizados para medir los niveles de concentración económica y poder de mercado en el sector automotriz. Adicionalmente se aclara el significado de mercado relevante, así como el marco normativo de la competencia.

En el capítulo denominado descripción economía ecuatoriana, se hace una breve reseña de cómo ésta ha evolucionado durante el periodo analizado en cuanto al Producto Interno Bruto (PIB) y la demostración de la relevancia del PIB del sector automotriz. Además se analiza la parte de comercio exterior, tanto de importaciones como exportaciones de la rama automotriz y la representatividad que éstas tienen en las importaciones totales.

En cuanto al capítulo de la descripción del sector automotriz se elabora un breve análisis de cómo está conformada su cadena productiva, para así identificar claramente como está compuesto el mercado de vehículos en el Ecuador y cuáles son los principales operadores del sector; se hace también un breve análisis de la normativa que regula el sector y cuáles son los objetivos de dichas leyes para así identificar si la misma está beneficiando solo a ciertos operadores incrementando la concentración y perjudicando a la competencia del sector, o al mismo tiempo generando distorsiones en el mercado.

En base a la metodología y a lo antes descrito, esta investigación busca lograr identificar los grupos económicos con poder de mercado, además de analizar si éstos están cumpliendo con la Ley Orgánica

de Regulación y Control del Poder de Mercado y que no entren en prácticas anticompetitivas, para que de esta manera no se generen distorsiones en el sector automotriz, y si bien no se alcanza un mercado de competencia perfecta, se tenga un mercado competitivo.

Finalmente se espera que esta investigación sirva como material para la Superintendencia de Control del Poder de Mercado, además de ser un apoyo en futuros casos de investigación dentro del sector; además busca incentivar las investigaciones en el tema correspondiente a la economía y política de competencia, tema que en el Ecuador es prácticamente nuevo y no se tiene mucho conocimiento sobre el mismo.

Dentro de los breves resultados se tiene que para el sector de ensamblaje de vehículos, el mercado se encuentra altamente concentrado, además de existir un operador dominante en el sector, éste operador se dedica al ensamblaje de vehículos de marca Chevrolet, siendo esta marca la más comercializada en el país en cuanto al número de vehículos vendidos. Por otro lado el sector correspondiente a la comercialización de vehículos en el Ecuador se lo catalogó como un mercado desconcentrado.

Adicional a esto, dentro de la investigación se logró identificar la posible existencia de distorsiones en el mercado, producto de la normativa implementada por el Comité de Comercio Exterior para las importaciones de vehículos y la materia prima que se utiliza para el ensamblaje de los mismos, lo que puede estar incrementando los niveles de concentración en el sector automotriz.

## ***Metodología del trabajo***

La metodología utilizada en la presente investigación se basa en un análisis a través de los métodos de la estadística descriptiva, la cual permitió analizar y calcular los distintos índices de concentración económica y poder de mercado, a partir de los datos de ingresos de cada operador económico; con los cuales se puede analizar como los niveles de concentración han evolucionado durante el periodo 2008 – 2012. Es importante mencionar que con estos índices de concentración se puede identificar los operadores económicos con mayor poder de mercado dentro de la actividad automotriz en el país, y por lo tanto analizar cuáles son los grupos económicos líderes en la misma.

### **Pregunta General**

- ¿Cuáles son los niveles de concentración del poder de mercado dentro del sector automotriz en el Ecuador?

### **Preguntas Específicas**

- ¿Cuáles son los principales grupos económicos que tienen concentración del poder económico en el sector automotriz del Ecuador?
- ¿Cuáles son los impactos económicos y sociales que se ha generado como consecuencia de la concentración del poder de mercado?
- ¿Existe relación entre la rentabilidad y los niveles de concentración del poder de mercado?

En base a las preguntas planteadas se identificaron los objetivos

### **Objetivo General**

- Determinar los niveles de concentración del poder económico en el sector automotriz durante el periodo 2007-2012

### **Objetivos Específicos**

- Definir los principales grupos económicos que poseen altos niveles de concentración del poder económico en el Ecuador
- Identificar y analizar los impactos económicos y sociales que se han generado como consecuencia de la existencia de concentración de poder de mercado en el Ecuador.
- Determinar si existe la relación de que a mayores niveles de concentración del poder de mercado mayor es la rentabilidad obtenida por las firmas.

## Fuentes de Información

Las principales fuentes de información para la presente investigación se puede ver en el **Cuadro No. 1**, las cuales corresponden a los datos de la Superintendencia de Compañías (SUPERCIAS) referente a los ingresos operacionales de los operadores económicos que se dedican al ensamblaje y comercialización de vehículos en el Ecuador; datos del Servicio de Rentas Internas (SRI) referente al catastro y conformación de los grupos económicos, de donde se tiene datos de ingresos, ventas de las empresas ensambladoras y comercializadoras de vehículos en el país según su grupo económico en caso de pertenecer a alguno de estos.

**Cuadro No. 1 Fuentes de Información**

Institución	Variable	Descripción
Superintendencia de Compañías	Ingresos Operacionales	Operadores Privados
Servicio de Rentas Internas	Ingresos Anuales	Grupos Económicos
Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador	Ventas de Vehículos (Unidades)	Operadores Privados
Banco Central del Ecuador	Boletín Estadístico Mensual	Economía Ecuatoriana

**Elaboración:** José Montalvo

## Delimitación de la Investigación

La investigación se centra en al análisis del mercado del sector automotriz, teniendo como unidad de análisis a los operadores económicos, tanto ensambladores como comercializadores de vehículos en el Ecuador. Para esta investigación se contempla un horizonte temporal de 2007-2012, debido a que en base a esto se puede hacer un análisis comparativo de la estructura del mercado antes y después de las normativas implementadas por el Comité de Comercio Exterior (COMEX.)

## ***Fundamentación Teórica***

En el presente capítulo se realiza una descripción de los fundamentos teóricos que sustentan la investigación, desde la parte teórica hasta la parte empírica, así como la metodología de cálculo que se va a utilizar para el análisis de los diferentes índices de concentración; de esta manera se analiza en qué tipo de mercado está inmerso el sector automotriz.

## Fallas de Mercado

Los mercados dentro de la economía funcionan de una manera correcta, siempre y cuando cumplan ciertas condiciones que son esenciales para su desarrollo, esas condiciones son las que dan origen a las fallas de mercado, como es el caso de los derechos de propiedad, que sobre todo deben ser claros y seguros para un correcto funcionamiento del mercado. (Panayotou, 1994: 57-84)

Las fallas de mercado nacen de una pregunta; “¿Cuáles son las principales razones por las que los mercados no generan resultados eficientes?”. Dentro de la economía es importante tomar en cuenta que cada uno de los individuos y su ambición, generan siempre una falta de conformidad por lo que siempre buscan incrementar su bienestar. Los derechos de propiedad y cumplimiento de los contratos, es lo que hace necesario la intervención por parte del Estado, especialmente para que sea éste quien regule y haga cumplir esos contratos, siendo éstos últimos, la base mediante las cuales se apoyan las economías de mercado (Stiglitz, 2000: 91).

La primera falla de mercado se basa en los fallos de la competencia, donde se da origen a los diferentes tipos de mercados. Lo ideal dentro de la economía es tener un mercado de competencia perfecta, donde existan varios vendedores y compradores, pero existen diferentes tipos de bienes y servicios, los cuáles solo son ofertados por pocos vendedores; cuando existe un solo vendedor los economistas lo denominan monopolio, cuando existe dos vendedores se lo llama duopolio, cuando existen pocos vendedores se habla de un oligopolio; esto se da relativamente cuando pocas empresas poseen grandes cuotas de participación en el mercado (Stiglitz, 2000: 92 y Mankiw, 2006: 155-157).

La segunda falla de mercado habla de los bienes públicos, los cuales tienen dos propiedades esenciales: i) el costo marginal de que un individuo use el bien es nulo y ii) que sea no excluyente; es decir, el uso de ese bien por parte de otro individuo no afecta el suministro disponible para el resto de individuos (Mas-Colell, Whinston y Green. 1995: 355). Por otro lado Stiglitz afirma que el “hecho de que los mercados privados no suministran bienes públicos o suministren demasiado pocos justifica muchas de las actividades del Estado” (Stiglitz, 2000: 95).

La tercera falla de mercado habla de las externalidades, que básicamente se da cuando “las actividades de un operador económico afecta las actividades de otro operador económico, de manera que esta no están reflejadas en las transacciones del mercado” (Nicholson, 1998: 729). Existen externalidades que tienen un efecto positivo y otras que tienen un efecto negativo, siendo estas externalidades positivas y externalidades negativas respectivamente; por ejemplo, se puede dar el caso de que si el Estado no interviniera en cuanto al nivel de contaminación, éste sería demasiado alto (Stiglitz, 2000: 95).

La cuarta falla de mercado se trata de los mercados incompletos, “Siempre que los mercados privados no suministran un bien o un servicio, aun cuando el coste de suministrarlo sea inferior a lo que los consumidores están dispuestos a pagar, existe un fallo de mercado” (Stiglitz, 2000: 96). Por ejemplo el autor afirma que dentro del mercado de seguros no existen todas las coberturas necesarias en cuanto a los diferentes riesgos que se enfrentan los individuos.

La quinta falla de mercado se basa en la falta de información, que afecta directamente a los consumidores, al adquirir cierto tipo de bien o servicio. En el premio nobel de economía del año 2001, los autores demuestran cómo esta afecta a los mercados, especialmente a los mercados financieros y

de seguros, generando dos problemas de mucha importancia dentro de la economía; estos problemas son la i) selección adversa y ii) riesgo moral (Distinobles, 2002). Por otro lado los principales autores indican que, existen modelos económicos que pueden ser falaces al momento de su cálculo si es que no se incluye o se considera dentro del análisis la asimetría de información (Akerlof, 1970). Finalmente (Stiglitz,2000: 99) indica que muchas veces, la información se la puede denominar como un bien público, debido a que lo que se busca es incrementar la información a una persona, sin reducir la información de otra; y que muchas de las veces los mercados privados suministran información incompleta.

Por último la sexta falla de mercado, Stiglitz en su libro La Economía del Sector Público la denomina como “el paro, la inflación y el desequilibrio”, refiriéndose a el paro montado por parte de los trabajadores o de las máquinas productivas, obligando a los operadores económicos como a la economía a sufrir ciertos grados de recesión y de retraso, siendo esto un síntoma de que el mercado no se encuentra funcionando de la mejor manera posible, afectado así a la eficiencia (Stiglitz,2000: 101).

## Tipos de Mercado

**Competencia Perfecta** es el tipo de mercado ideal dentro de la economía, pero al mismo tiempo es una utopía, esto se debe a que no siempre los agentes se encuentran en igualdad de condiciones. En este tipo de mercado se tiene que los operadores económicos actúan competitivamente, lo que significa que el mercado es quien pone el precio y las empresas no tienen capacidad de influenciar en el mismo; es importante indicar que no es necesario tener varios vendedores (Shy, 1995: 63).

La competencia perfecta tiene varias características que son: La i) existencia de varios vendedores que cada uno oferta productos o servicios homogéneos, ii) Cada una de las firma intenta maximizar su utilidad, y iii) cada una de las firmas son tomadores de precios, iv) los precios son conocidos por todos los participantes dentro del mercado; es decir, no existe asimetría de información y v) las transacciones no tienen costo, los vendedores y compradores no incurren costos al momento del intercambio del bien o servicio ofertado (Nicholson, 1998: 397).

El principio de la competencia perfecta se basa en que se busca tener una oferta adecuada a precios justos; es decir, que lo que se produzca sea comprado sin generar sobre producción ni escasez, para que de esta manera se pueda satisfacer la demanda de los consumidores y llegar a un equilibrio. Por otra parte “los productores están completamente conscientes de los precios, costos y oportunidades del mercado y los consumidores están completamente conscientes de los precios, calidad y disponibilidad del producto” (Mohd, 2006: 124).

**Monopolio** es un tipo de mercado que pertenece a la categoría de la competencia imperfecta, siendo éste un mercado donde no existe competencia. Tiene como condición la existencia de un solo vendedor pero muchos compradores; al ser el único oferente, se encuentra en una posición de dominio debido a que si incrementa el precio, no existe la preocupación de que la competencia disminuya el precio y capture así una mayor cuota de mercado; “el monopolista es el mercado y controla absolutamente la cantidad de producción que pone en venta” (Pindyck y Rubinfeld, 1995: 319).

Por otro lado Nicholson (1998), define al monopolio como el operador económico que sirve un mercado entero; a través del conocimiento de la curva de demanda decide cuanta cantidad producir, teniendo así el poder de inferir significativamente en el precio del bien o servicio ofertado. Muchas de las veces es preferible tratar al monopolio como un manipulador de precio, en vez de manipulador de la cantidad; adicionalmente existen momentos en los cuales el monopolista decide en que parte de la curva situarse. Además Shy (1995) afirma que el monopolista tiene la capacidad de inferir sobre el precio y la cantidad; independientemente de cuál sea la decisión del monopolista, el precio y la cantidad siempre están relacionadas, es por esto que el monopolista debe estar al tanto de todas las propiedades de la demanda.

Para Varian (1992) el monopolista tiene la capacidad de controlar el mercado debido a que tiene toda la cuota del mismo, siendo éste un creador del precio en el mercado que a diferencia de la competencia perfecta los vendedores son tomadores de precio. Una de las condiciones del monopolista es que tiene la capacidad de crear barreras a la entrada, por lo que limita la entrada de la competencia; más adelante se describirá los diferentes tipos de barreras de entrada existentes.

**Oligopolio** es otro de los mercados que se encuentra catalogado dentro de la competencia imperfecta; a diferencia del monopolio, el oligopolio tiene un mínimo grado de competencia. Éste tipo de mercado posee dentro de su estructura a pocos vendedores, los cuales poseen una alta participación con respecto a la cuota de mercado; en cierto grado los productores tienen la capacidad de inferir en las condiciones del mercado (Mohd, 2006: 134).

En el oligopolio puede producir un bien similar o no, la condición importante dentro de este tipo de mercado es que son muy pocos los que producen la mayoría o toda la producción. Un punto importante dentro de este tipo de mercado, es que las empresas poseen beneficios considerables en el largo plazo; esto se debe a que, al igual que en el monopolio, se generan barreras de entrada hacia la posible competencia, limitando de esta manera el mercado (Pindyck y Rubinfeld, 1995). Para este tipo de mercado existen dos tipos de oligopolio que explican claramente cada uno de los escenarios posibles dentro del oligopolio; sean estos, decidir en base al precio o a la cantidad.

El primer modelo fue explicado por Augustin Cournot en 1883, y explica claramente como dos empresas que producen un bien homogéneo y que conocen con claridad la curva de demanda, tienen que hacer una decisión sobre la cantidad que van a producir, sin dejar de lado a su empresa competidora. En conclusión el modelo de Cournot (Pindyck y Rubinfeld, 1995: 421) explica como la decisión de producción de una empresa influye en el precio del mercado.

El segundo modelo fue explicado por Joseph Bertrand en 1883; explica claramente que al igual que en el modelo de Cournot, las empresas producen un bien homogéneo, pero a diferencia de éste, en el modelo de Bertrand (Pindyck y Rubinfeld, 1995: 428) las empresas tendrán que decidir sobre el precio más no sobre la cantidad que van a producir, viéndose como la decisión de puede afectar a la cantidad producida.

## Barreras de Entrada

Se denomina de manera general a las barreras de entradas a las restricciones que pueden tener los nuevos competidores para entrar a participar dentro de un mercado. Según (Tarziján y Paredes, 2006: 83), denominan a las barreras de entrada como “aquellas condiciones que impiden o desalientan la entrada a un mercado, a pesar de que las empresas participantes en él obtengan beneficios económicos positivos”

Los operadores económicos a través de la adquisición de tecnología y principalmente economías de escala, han logrado tener ventajas que previenen la entrada de nuevos competidores (Gilbert, Geroski y Jacquemin. 1990). Adicionalmente Tamames (1989: 157) define a las barreras de entrada como “situaciones en un sector determinado que frena o impide el ingreso de nuevas empresas, por mucho que se sientan atraídas por los beneficios o por el crecimiento de la demanda”.

Tarziján y Paredes en su libro de *Organización Industrial para la Estrategia Empresarial* (2006), indican que existen varios tipos de barreras de entrada las cuales se explican a continuación: i) Barreras Legales, ii) Barreras Naturales y iii) Barreras Estratégicas.

**Barreras legales** son aquellas que tienen su origen en la normativa y corresponden a aquellas con las cuáles, por algún cuerpo legal, se impide, o al menos encarece la entrada de nuevas empresas en la industria. **Barreras naturales** se derivan fundamentalmente, de la tecnología y de la situación de mercado específica a esa tecnología. **Barreras estratégicas** son aquellas construidas por las propias empresas a través de acciones estratégicas” (Tarziján y Paredes, 2006: 84-85).

## Concentración Económica

La concentración económica es un término usado con bastante frecuencia en lo que corresponde a la economía y política de la competencia. La definición según el diccionario de Economía y Finanzas se refiere a un número pequeño de operadores económicos que participan de una proporción significativa dentro de un mercado específico.

Por otro lado la concentración es un mercado donde existen varias firmas, y que éstas poseen una alta participación en el mercado. El mercado más concentrado puede llegar a tener una participación del 100%, siendo esto un tipo de mercado monopolístico. Además existe dos factores que pueden influenciar la concentración: i) el número de operadores económicos en la industria y ii) la distribución de la producción entre las empresas en la industria (Shy, 1995).

Existen varios tipos de concentración económica; como la concentración horizontal que se basa en la fusión de empresas que se encuentran en la misma etapa de la cadena productiva y la concentración vertical o integración vertical que se basa en la adquisición por parte de un mismo grupo económico empresas que se encuentren en diferentes eslabones de la cadena productiva.

La concentración horizontal busca la ampliación del mercado regional de una empresa o varias empresas pertenecientes a un mismo grupo económico, este tipo de concentración se da básicamente entre operadores económicos que producen un mismo bien; además según Molina (2010) la integración horizontal será independientemente del tamaño de las empresas que se concentren y si una de los operadores económicos preexistentes gozaba de posición de dominio en el mercado. En la concentración vertical se cuenta con diferentes operadores pertenecientes a la cadena productiva, puede ser previa conocido como ascendente y posterior conocido como descendente. Mediante este tipo de concentración lo que se busca es la eliminación de costos implícitos durante la comercialización de los productos pertenecientes a los diferentes eslabones de la cadena productiva. De igual manera según Molina (2010), dichas concentraciones pueden ser graduales o totales. Graduales cuando se concentra con ciertos operadores económicos pertenecientes a un solo eslabón de la cadena productiva y totales cuando se concentra y se toma el control de todos los eslabones de la cadena productiva.

Finalmente la Comisión Nacional de la Competencia de España (2011), afirma que una concentración económica se produce cuando se fusionan dos o más empresas anteriormente independientes, cuando una empresa adquiere el control de otra o cuando se crea una empresa en participación que ejerce de forma permanente todas las funciones de una entidad económica autónoma.

## Poder de Mercado

El concepto poder de mercado, es otro de los términos bastante utilizados en lo que se refiere a la economía de la competencia. Según Motta (2004: 40) “se refiere a la habilidad de una empresa de elevar el precio sobre algún nivel competitivo en una forma rentable”. Sin embargo el autor menciona que se espera tener operadores económicos que al menos tengan cierto grado de poder de mercado, al menos porque si no se tiene una utilidad variable, las empresas no podrían cubrir sus costos fijos.

Cuando existe competencia perfecta, se pudo ver que se asume que los oferentes son tomadores de precios, pero esta afirmación, según Mas-Colell, Whinston y Green (1995), puede no ser buena debido a que, existen mercados en los que existen pocos operadores económicos, los cuales pueden obtener un poder de mercado. Los autores definen al poder de mercado como la habilidad de alterar rentablemente los precios lejos de los niveles de competencia.

Por lo general el poder de mercado, se genera en ámbitos que se encuentren catalogados como monopólicos, monopsonios y oligopólicos. Esto se debe a que existen pocos operadores que pueden obtener el control de las condiciones de mercado en cuanto a producción y precios, generando de esta manera ineficiencias económicas y pérdida de bienestar por parte de la sociedad. Según Pindyck y Rubinfeld (1995) los operadores con poder de mercado, se encuentran en una posición envidiable debido a que tienen el potencial de obtener mayores beneficios, esto depende de las condiciones sobre los precios que establezcan; siempre deberían estimar la elasticidad de la demanda de su producción. De igual manera según Motta (2004) el poder de mercado genera una pérdida del bienestar, esto se debe a la imposición de los precios por parte de los operadores económicos con poder de mercado, sobre los precios dentro de una estructura de mercado de competencia perfecta.

## Índices de Concentración

Los índices de concentración ayudan a medir que tan desviado está la participación y conformación de una industria con respecto a un mercado de competencia perfecta. Según la Agencia de Defensa de la Competencia de Andalucía existen varios índices que dan ideas claras sobre esta situación, y que en base al cálculo de distintas variables como: el nivel de ventas, salarios, empleo, valor agregado, etc., se puede calificar la competencia en los diferentes segmentos de la economía. En este caso la medida utilizada en los índices de concentración indica más una forma cuantitativa de calificación sobre las condiciones del mercado analizado.

Los índices de concentración que sustentan la metodología y cálculo de esta investigación son: el índice de Herfindahl-Hirschmann (IHH), el índice de Herfindahl-Hirschmann Referencial (IHH<sub>R</sub>), el índice de Concentración (C<sub>N</sub>), el índice de Rosenbluth Hall y Tideman (RHT) y el índice de Dominancia (ID). Además, se utilizará el Coeficiente de Gini como análisis en la desigualdad de ingresos de los operadores económicos dentro del sector automotriz.

### Índice Herfindahl-Hirschman

El índice Herfindahl-Hirschman (IHH), mide de una manera cuantitativa la concentración existente en un mercado, calculando la participación de cada uno de los operadores económicos inmersos en el mismo. Según la Comisión Federal de Comercio de Estados Unidos, existen varios rangos establecidos para el puntaje resultante del IHH. Estos rangos se pueden ver en el **Cuadro No. 2**, que se dividen en: desconcentrado, moderadamente concentrado y altamente concentrado.

**Cuadro No. 2 Rangos de Concentración (IHH)**

Tipo de Concentración	Rango (puntos)
Mercados desconcentrados	IHH < 1500
Mercados moderadamente concentrados	1500 > IHH < 2500
Mercados altamente concentrados	IHH > 2500

**Fuente:** Comisión Federal de Comercio de Estados Unidos

**Elaboración:** José Montalvo

Por otra parte, según el Departamento de Justicia de los Estados Unidos, el IHH se calcula en base a la siguiente fórmula:

$$IHH = \sum_{i=1}^N S_i^2$$

Donde N corresponde al número de operadores y S<sub>i</sub> a la participación en base a la cuota de mercado adquirida por cada uno de los operadores que actúan en el mercado analizado. Como se pudo ver los rangos establecidos para la categorización del índice, es importante mencionar que si éste se acerca a un puntaje de cero (0) puntos, se sabe con certeza que existe un mercado de competencia perfecta, por otro lado si el puntaje resulta cercano a diez mil (10.000), se afirma que existe un solo operador

económico, por lo que se lo categorizará como un monopolio (Davis y Garcés. 2010).

### **Índice Herfindahl-Hirschman Referencial**

El índice de Herfindahl-Hirschman referencial (IHH\*), al igual que el IHH, busca calificar al mercado en una manera cuantitativa; la única diferencia es que el IHH\*, divide su puntaje de manera equitativa para todos los operadores económicos existentes en el mercado, suponiendo que cada uno tiene una cuota de mercado igual a la del resto, siendo esto un tipo de mercado de competencia perfecta. En esta investigación se utiliza de manera comparativa con el IHH, para así poder identificar que tan lejos se encuentra el mercado actual del mercado idea.

Por su parte el IHH\* se lo calcula de la siguiente manera:

$$IHH^* = \frac{10.000}{N}$$

Donde N, es el número de operadores existentes en el mercado analizado. Si bien al compararlo con el IHH, se tiene que el IHH\*, resulta de la división del puntaje máximo para el número de operadores existentes.

### **Índice de Concentración**

El índice de concentración ( $C_N$ ), es otro de los índices que ayudan a medir el nivel de concentración del mercado. El  $C_N$  envuelve el cálculo de la participación de mercado de las empresas más grandes dentro del sector que se analiza. Por lo general este índice se lo calcula para las cuatro (4) empresas más grandes del mercado (Davis y Garcés. 2010) y se lo calcula de la siguiente manera:

$$C_N = \sum_{i=1}^N S(i)$$

Donde, N es el número de operadores inmersos en el mercado analizado y S es la participación que posee cada operador en dicho mercado. Es importante mencionar, que a partir del cálculo de la participación de mercado de cada uno de los operadores económicos analizados, nace el IHH. Con el  $C_N$  se analiza toda la industria, y ayuda a medir que tan concentrado está el mercado.

### **Índice de Rosenbluth, Hall y Tideman**

Otra de las medidas de concentración es el índice de Rosenbluth Hall y Tideman (RHT), que sus valores oscilan entre un valor mínimo  $1/n$  y un valor máximo de 1, siendo este último la existencia de un monopolio, se tendrá un valor cercano a cero cuando exista un mayor nivel de simetría entre las empresas a diferencia de que si se acerca a 1 será un mercado altamente concentrado que se acerca a la situación de monopolio. Para contrastar con el IHH este índice asigna un mayor nivel de importancia a los operadores económicos con menor participación en el mercado (Paola y Gutiérrez. 2013).

El RHT se lo calcula mediante la siguiente fórmula:

$$RHT = \frac{1}{N(1 - G)}$$

Donde, N es el número de operadores y G pertenece al cálculo del coeficiente de Gini.

### Índice de Dominancia

Un índice más que ayudará a calcular los niveles de concentración en esta investigación es el índice de Dominancia (ID), que al igual que el  $C_N$  sus valores oscilan entre 0 y 1, donde 0 representa a un mercado de competencia perfecta y 1 a un mercado de situación monopólica.

*Según Paola y Gutiérrez (2013), "este índice alcanza su valor máximo cuando las empresas distintas a la dominante son de tamaño mínimo, ya que la capacidad de la empresa dominante para ejercer su dominio sobre las otras de tamaño casi nulo sería muy alta, como sucede en monopolio absoluto".*

El ID se lo calcula de la siguiente manera:

$$ID = \sum_{j=1}^n h_j^2$$

$$\text{Donde } h_j = \frac{s_i^2}{IHH}$$

Donde S es la participación en el mercado de los operadores económicos. IHH es el índice de Herfindahl-Hirschmann.

## **Mercado Relevante**

Mercado relevante es un término utilizado y especialmente creado para el análisis del derecho y economía de la competencia, Según la Comisión Federal de Comercio de Estados Unidos, el mercado relevante indica el sector al que se va hacer el análisis, para determinar cualquier tipo de práctica anticompetitiva.

El término de mercado relevante se lo define como “el mercado más reducido que sea lo suficientemente amplio para que los productos de áreas adyacentes o de otros productores que actúan en la misma área, no puedan competir con paridad suficiente con aquellos incluidos en el mercado” (Cabanellas, 2006).

Por otro lado Flint (2002: 211) indica que para la definición del mercado relevantes se debe considerar al menos dos aspectos: i) la razonable sustitución del uso y ii) y la elasticidad cruzada de la demanda. Esto se lo hace con la finalidad de identificar la sustituibilidad de la demanda, para que de este modo se analice de manera general el producto y sus sustitutos. Además el autor afirma que hay que adicionar dos criterios para el análisis del mercado relevante. Estos dos criterios, se basan en espacio temporal y el área geográfica en el cual se encuentra el producto antes ya seleccionado.

Se puede ver que los criterios establecidos para la definición del mercado relevante son similares. Pues en conclusión los autores definen, en primera instancia un producto en base al análisis de sus sustitutos y por otro lado el mercado geográfico, con la finalidad de identificar cualquier tipo de mercado monopólico en ciertas zonas establecidas. Finalmente identifican un mercado temporal; es decir, una serie de tiempo mediante el cual se puede identificar los comportamientos, para que de este modo se pueda hacer un análisis econométrico e identificar cualquier tipo de distorsión a la competencia.

## Marco Normativo de Competencia

Canadá en 1889 fue quien creó la primera ley en contra de las prácticas restrictivas que se vivía por la concentración económica de los grandes grupos económicos que formaron los industrializados, un año después Estados Unidos promulgó la Sherman Antitrust Act<sup>1</sup> que en lo que resta del tiempo ha servido de modelo para la creación de nuevas legislaciones alrededor del mundo. En 1914 la Comisión Federal de Comercio enmienda la ley con el objetivo de crear un ente administrativo donde una vía instrumental y las atribuciones para realizar investigaciones de las prácticas anticompetitivas<sup>2</sup>.

En la región latinoamericana, Ecuador fue uno de los últimos países en implementar una ley que regule las prácticas anticompetitivas, se puede ver en la **Cuadro No. 3** que países como Argentina y México fueron los pioneros al tener legislación referente a la política de competencia desde los años 1923 y 1931 respectivamente, teniendo de esta manera una ventaja de casi 90 años sobre el Ecuador. Chile, Brasil, Colombia, Perú, Venezuela, Costa Rica, y Panamá son países que crearon sus leyes para debatir el abuso de poder de mercado por parte de los operadores económicos en la última década del siglo pasado.

Para lo que va del presente siglo países como Uruguay, El Salvador, Honduras, Nicaragua, República Dominicana y Ecuador han creado sus leyes en contra de las prácticas anticompetitivas, teniendo países dentro de la región que aún no ha implementado dicha legislación.

---

<sup>1</sup> Sherman Antitrust Act tenía dos secciones en las cuales buscaba regular y controlar: i) prohíbe contratos, combinaciones y conspiraciones que refrenen el comercio y ii) prohíbe monopolización, intento de monopolización y las conspiraciones de monopolizarse. (Motta, 2004)

<sup>2</sup> Flint, Pinkas. 2002. *Tratado de Defensa de la Libre Competencia*. Perú

**Cuadro No. 3 Regulación de Competencia en Latinoamérica**

País	Primera regulación
Argentina	1923
México	1931
Chile	1959
Brasil	1990
Colombia	1991
Perú	1991
Venezuela	1992
Costa Rica	1994
Panamá	1996
Uruguay	2000
El Salvador	2006
Honduras	2006
Nicaragua	2006
República Dominicana	2008
Ecuador	2011
Guatemala	ND
Paraguay	ND
Bolivia	ND

**Fuente:** Autoridades de Competencia Latinoamérica

**Elaboración:** Superintendencia de Control del Poder de Mercado

En el caso del Ecuador la Ley Orgánica de Regulación y Control del Poder de Mercado<sup>3</sup> (LORCPM) fue publicada el 11 de octubre de 2011, y se creó a su vez la Superintendencia de Control del Poder de Mercado teniendo entre sus facultades el control de operaciones de concentración económica e investigar la existencia de prácticas anticompetitivas que puedan generar distorsiones en los diferentes mercados del país.

En cuanto a las operaciones de concentraciones, la LORCPM en el artículo 1 establece que:

El objeto de la presente Ley es evitar, prevenir, corregir, eliminar y sancionar el abuso de operadores económicos con poder de mercado; la prevención, prohibición y sanción de acuerdos colusorios y otras prácticas restrictivas; el control y regulación de las operaciones de concentración económica; y la prevención, prohibición y sanción de las prácticas desleales, buscando la eficiencia en los mercados, el comercio justo y el bienestar general y de los consumidores y usuarios, para el establecimiento de un sistema económico social, solidario y sostenible.

Por otro lado el artículo 5 de la misma ley señala que para la definición del mercado relevante se “[...] considerará al menos, el mercado del producto o servicio, el mercado geográfico y las características relevantes de los grupos específicos de vendedores y compradores que participen en dicho mercado [...]”; del mismo modo se identificará el poder de mercado que el operador obtenga, lo cual según el artículo 7 lo define como “la capacidad de los operadores económicos de influir significativamente en

<sup>3</sup> (Suplemento del Registro Oficial 555, 13 de octubre de 2011)

el mercado [...]”.

Entrando más a fondo la LORCPM en el artículo 14 establece a las operaciones de concentración económica como:

Al cambio o toma de control de una o varias empresas u operadores económicos, a través de la realización de actos tales como:

- a) La fusión entre empresas u operadores económicos. La transferencia de la totalidad de los efectos de un comerciante.
- b) La adquisición, directa o indirectamente, de la propiedad o cualquier derecho sobre acciones o participaciones de capital o títulos de deuda que den cualquier tipo de derecho a ser convertidos en acciones o participaciones de capital o a tener cualquier tipo de influencia en las decisiones de la persona que los emita, cuando tal adquisición otorgue al adquirente el control de, o la influencia sustancial sobre la misma.
- c) La vinculación mediante administración común.
- d) Cualquier otro acuerdo o acto que transfiera en forma fáctica o jurídica a una persona o grupo económico los activos de un operador económico o le otorgue el control o influencia determinante en la adopción de decisiones de administración ordinaria o extraordinaria de un operador económico. (Ley Orgánica de Regulación y Control del Poder de Mercado, 2011).

## ***Descripción Economía Ecuatoriana***

El objetivo de la descripción de la economía ecuatoriana, es identificar la importancia de los sectores que mayor participación poseen dentro del Producto Interno Bruto (PIB). A través de la producción del Ecuador se analiza la producción sectorial y la participación de cada una de las actividades en el PIB. Como parte fundamental y complementaria, se describe el análisis del comercio exterior dentro del Ecuador, principalmente la relevancia del sector automotriz en las importaciones y exportaciones.

**Cuadro No. 4 Actividades Económicas del Ecuador**

<b>A</b>	Agricultura
<b>B</b>	Explotación De Minas Y Canteras
<b>C</b>	Industria Manufactura
<b>D</b>	Suministro De Electricidad, Gas, Vapor Y Aire Acondicionado.
<b>E</b>	Distribución De Agua; Alcantarillado, Gestión De Desechos Y Actividades De Saneamiento.
<b>F</b>	Construcción.
<b>G</b>	Comercio Al Por Mayor Y Al Por Menor; Reparación De Vehículos Automotores Y Motocicletas.
<b>H</b>	Transporte Y Almacenamiento.
<b>I</b>	Actividades De Alojamiento Y De Servicio De Comidas.
<b>J</b>	Información Y Comunicación.
<b>K</b>	Actividades Financieras Y De Seguros.
<b>L</b>	Actividades Inmobiliarias.
<b>M</b>	Actividades Profesionales, Científicas Y Técnicas.
<b>N</b>	Actividades De Servicios Administrativos Y De Apoyo.
<b>O</b>	Administración Pública Y Defensa; Planes De Seguridad Social De Afiliación Obligatoria.
<b>P</b>	Enseñanza.
<b>Q</b>	Actividades De Atención De La Salud Humana Y De Asistencia Social.
<b>R</b>	Artes, Entretenimiento Y Recreación.
<b>S</b>	Otras Actividades De Servicios.
<b>T</b>	Actividades De Los Hogares Como Empleadores; Actividades No Diferenciadas De Los Hogares Como Productores De Bienes Y Servicios Para Uso Propio.
<b>U</b>	Actividades De Organizaciones Y Órganos Extraterritoriales.

**Fuente:** Instituto Nacional de Estadística y Censo.

**Elaboración:** José Montalvo

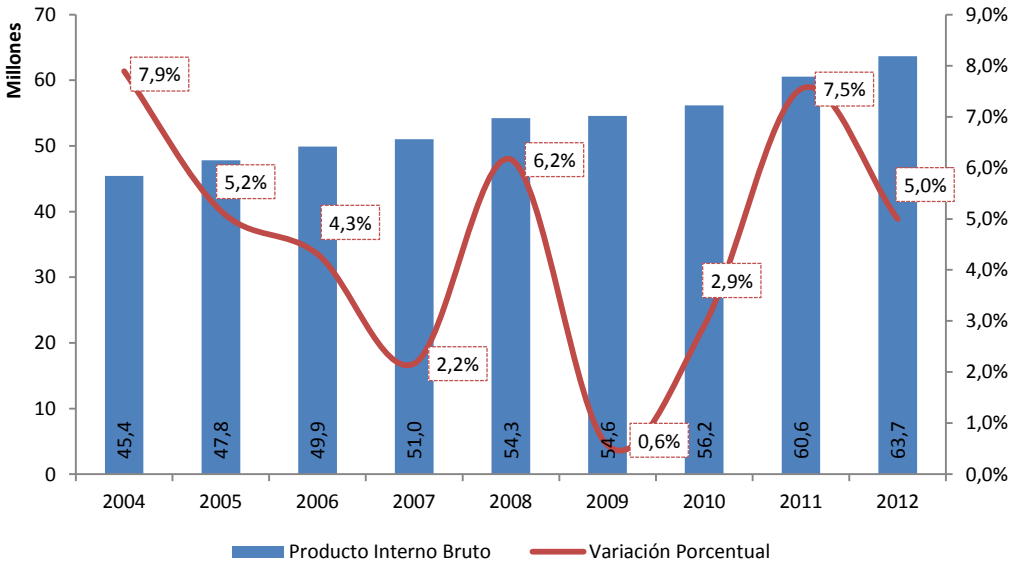
# Evolución Producto Interno Bruto

La economía ecuatoriana, en base a su PIB, se puede decir que ha presentado un crecimiento desde el 2004 hasta el 2012. Se tiene en el **Gráfico No. 1**, que las tasas de variación anual han sido positivas dentro del periodo de análisis; si bien el Ecuador ha tenido años en los que su PIB ha crecido más que otros, según datos del Banco Central del Ecuador, se puede afirmar que el PIB ha presentado un crecimiento durante todo el periodo.

En el año 2004 la tasa de variación porcentual anual del PIB del Ecuador fue la más alta en la última década, siendo ésta de 7,9%. Por otro lado el crecimiento del Ecuador no tuvo otra cifra similar hasta el año 2011, año donde el PIB logró una variación porcentual anual de 7,5%. Uno de los años en los cuales el PIB del Ecuador se vio afectado fue en el año 2009, pues la presencia de la crisis económica que vivió Estados Unidos, si bien no provocó un decrecimiento del PIB, la tasa de variación porcentual anual fue la menor en la última década (0,6%); sin embargo, hay que destacar que Ecuador fue uno de los pocos países, que a pesar de la crisis económica de Estados Unidos, ha tenido un comportamiento contrario al de la tendencia mundial, que afectó a las economías de ciertos países presentando un decrecimiento de su PIB.

Para los últimos años de análisis (años 2010, 2011 y 2012) el Ecuador presenta un crecimiento similar al que venía viviendo desde el año 2004. Pues para el 2010, la tasa de variación porcentual anual fue de 2,9%, para el 2011 ésta fue de 7,5%, alcanzando niveles similares a los del año 2004. Finalmente en el año 2012, el PIB del Ecuador creció en 5% comparado con el 2011.

**Gráfico No. 1 Evolución PIB Ecuador miles de dólares de 2007 (2004-2012)**

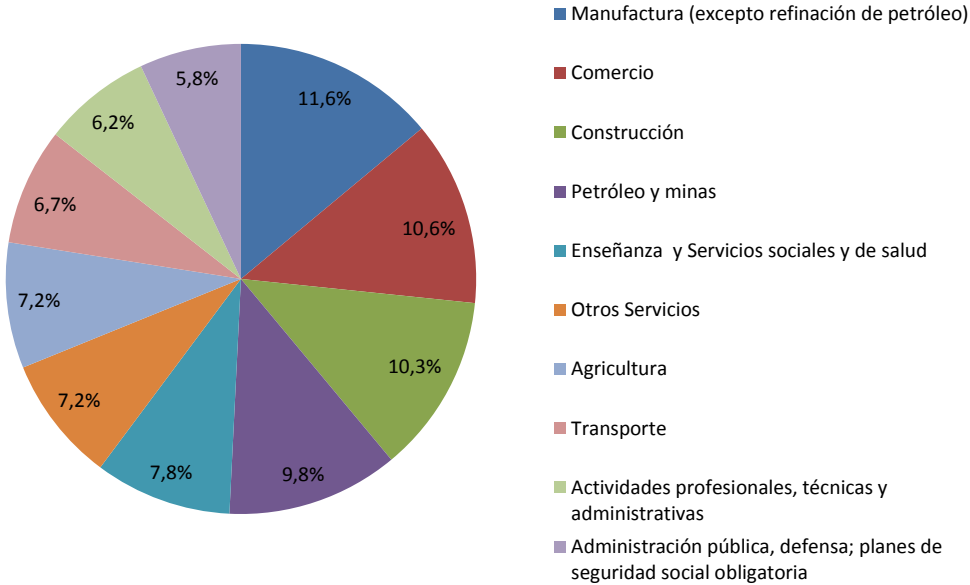


**Fuente:** Banco Central del Ecuador  
**Elaboración:** José Montalvo

Con la motivación de completar el análisis realizado en base al PIB, en el **Gráfico No. 2**, se tiene la participación de cada una de las actividades económicas en el PIB nacional del año 2012.

En esta línea, según datos del Banco Central del Ecuador, la industria más importante en el PIB para el año 2012 fue la industria manufacturera, alcanzando el 11,6% de la participación; cabe recalcar que dentro de esta industria se encuentra la actividad de ensamblaje de vehículos, Por otro lado se tiene que para el mismo año, el comercio fue la segunda actividad que mayor participación tuvo en el PIB nacional, seguido ésta representó el 10,6%. Dentro de esta última actividad se encuentran los operadores económicos dedicados a la comercialización al por mayor y menor de vehículos.

**Gráfico No. 2 Participación Sectorial en el PIB de Ecuador (2012)**



**Fuente:** Banco Central del Ecuador  
**Elaboración:** José Montalvo

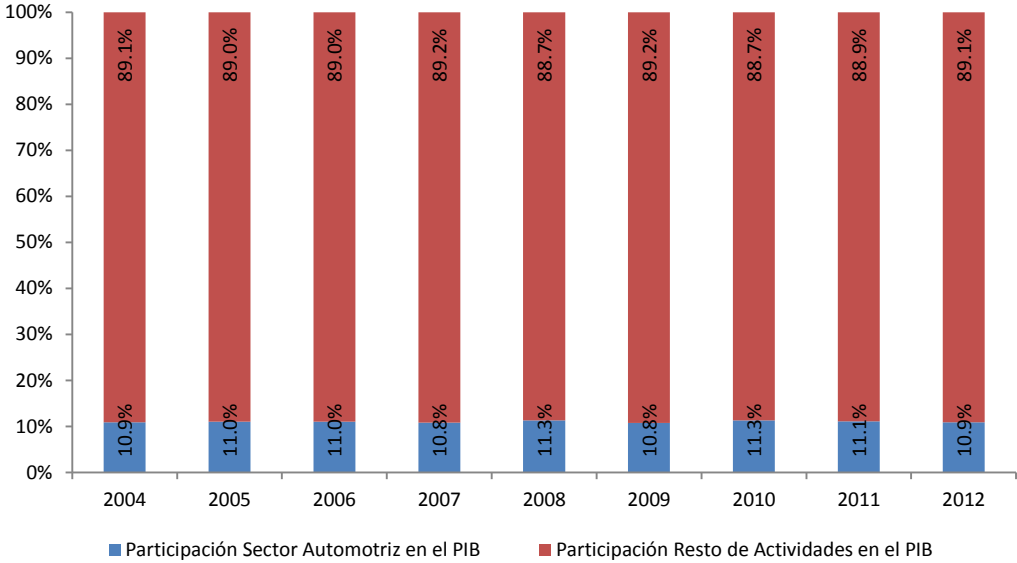
Finalmente, en el **Gráfico No. 3** se tiene la participación de la actividad automotriz en el PIB nacional. Así, en primera instancia es importante indicar a lo que se considera como “actividad automotriz”.

Para determinar dicha participación, se ha homologado sumando el PIB de dos actividades: i) fabricación de equipo de transporte y ii) comercio y reparación de vehículos; esta información fue analizada en base a la publicada por el Banco Central del Ecuador a través del Boletín Estadístico Anual No. 35 publicado en el año 2013.

En función de lo mencionado, se puede ver que la participación en el PIB (es este caso la denominada actividad automotriz), ha sido prácticamente constante desde el año 2004 hasta el 2012, al mantenerse alrededor del 11%. Para el 2012, la participación de la actividad automotriz en el PIB ecuatoriano fue de 10,9%.

Para concluir la demostración de la relevancia de la actividad automotriz en el Ecuador, es importante mencionar que al contrastarlo con la evolución del PIB nacional, a pesar de las grandes variaciones presentadas históricamente, la actividad automotriz no presenta grandes variaciones en cuanto a su participación. Adicionalmente hay que recalcar que la parte automotriz es complementaria para varias actividades dentro de la economía, principalmente como medio de transporte.

**Gráfico No. 3 Participación de la Actividad Automotriz en el PIB Ecuador miles de dólares de 2007 (2004-2012)**



**Fuente:** Banco Central del Ecuador  
**Elaboración:** José Montalvo

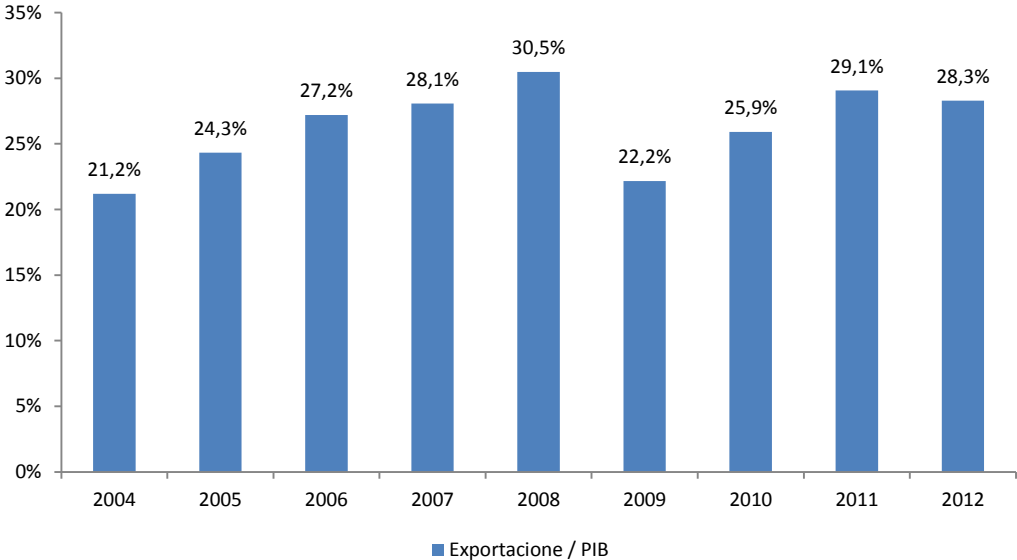
# Exportaciones

Para complementar el análisis realizado, en el **Gráfico No. 4**, se puede ver cómo han evolucionado las exportaciones como porcentaje del PIB. Desde el 2004, año en el cual la participación de las exportaciones del Ecuador en el PIB fueron 21,2%, éstas tuvieron una evolución positiva hasta alcanzar una participación del 30,5% en el 2008.

Para el año 2009 la participación de las exportaciones en el PIB se redujo al 22,1%; se puede notar que el año 2009 fue un año baja producción si se lo compara con el resto de años de la década, por lo que en ese sentido las exportaciones también se vieron afectadas. A pesar de lo vivido en el 2009, la producción logra una tasa de crecimiento para el 2010, y por lo tanto las exportaciones y su participación en el PIB también logran su recuperación, alcanzando para este año una tasa del 25,9%.

Finalmente para los años 2011 y 2012, al igual que en los años 2007 y 2008, la participación de las exportaciones en el PIB fue la mayor del periodo analizado, alcanzando valores del 29,1% y 28,3% respectivamente.

**Gráfico No. 4 Evolución Participación Exportaciones Ecuador en el PIB**

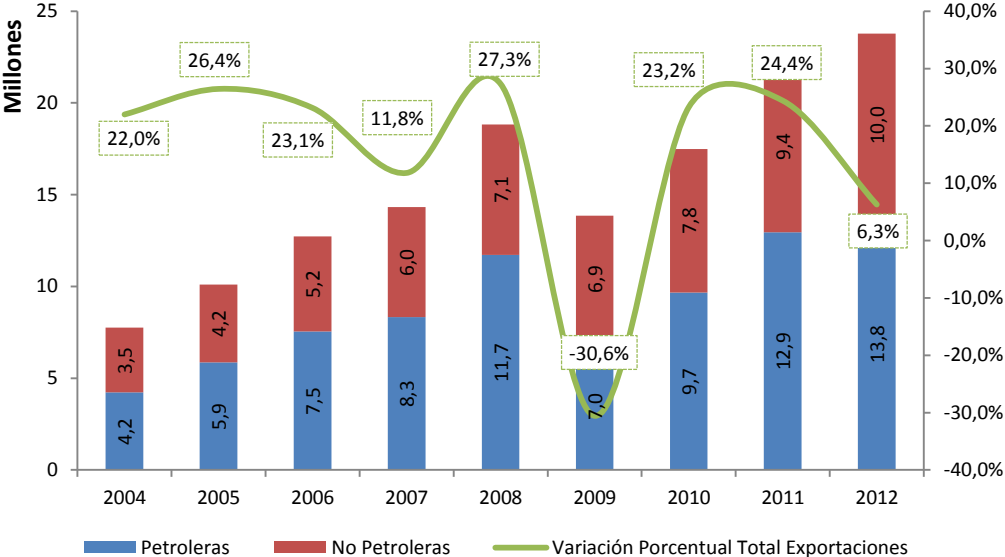


**Fuente:** Banco Central del Ecuador  
**Elaboración:** José Montalvo

A continuación se presenta como las exportaciones han evolucionado desde el año 2004 hasta el año 2012. En el **Gráfico No. 5** se clasifica a las exportaciones del Ecuador en dos grandes grupos: i) exportaciones petroleras y ii) exportaciones no petroleras. Para la investigación se utilizó esta categorización debido a que dentro de las exportaciones no petroleras se ubica todo lo relacionado a los vehículos.

Al analizar la evolución se destaca que durante todo el periodo se tiene tasas de variación anual positivas importantes, pues desde el 2004 hasta el 2008, todas fueron superiores al 20%, con excepción del 2007, cuya tasa fue de 11,5%. Para el año 2009, la tasa de variación porcentual anual fue negativa, es decir, las exportaciones totales del Ecuador presentaron un decrecimiento del 30,6%. Contrastándolo con la producción, se podría afirmar que la disminución en esta variable tuvo una afectación directa en las exportaciones. Finalmente, se aprecia que para los años 2010, 2011 y 2012, las exportaciones vuelven a presentar tasas de crecimiento positivas, siendo ésta de 6,3% para el 2012.

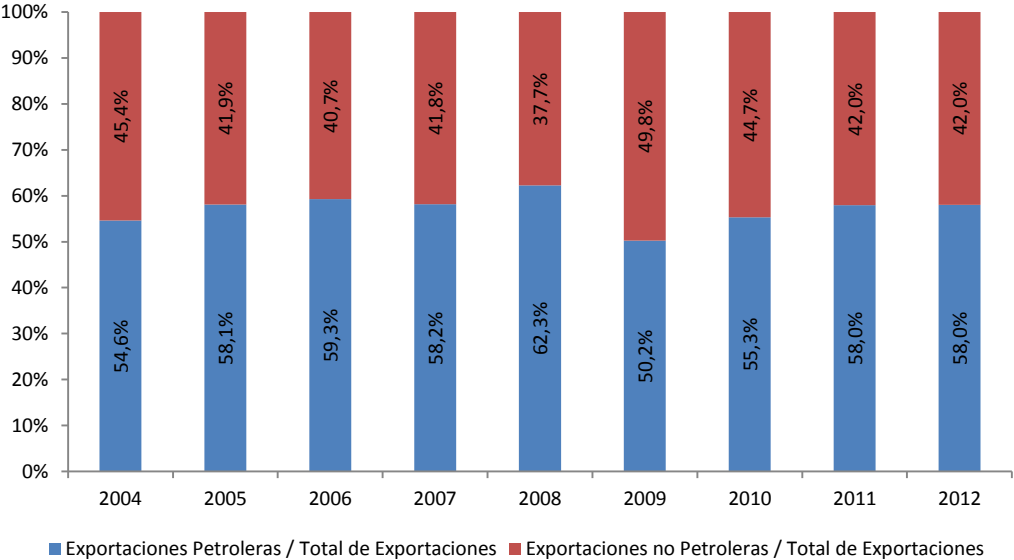
**Gráfico No. 5 Evolución Exportaciones Ecuador según tipo. (2004-2012)**



**Fuente:** Banco Central del Ecuador  
**Elaboración:** José Montalvo

Por otro lado, al analizar cómo han evolucionado las exportaciones, tanto las petroleras como las no petroleras, se destaca en el **Gráfico No. 6** que las exportaciones petroleras son mayores que las no petroleras durante todo el periodo analizado. Para el año 2004 el 54,6% del total de exportaciones pertenecían a las exportaciones petroleras, mientras que el 45,4% restante fue de las exportaciones no petroleras. El 2008 es el año que más se destacan las exportaciones petroleras, pues el 62,3% del total de exportaciones nacieron del petróleo, manteniendo la tendencia de superioridad durante todo los años. En el 2012 las exportaciones petroleras participaron del 58% del total de exportaciones. Esto puede afirmar que el Ecuador tiene una economía, en cierto grado, dependiente del petróleo

**Gráfico No. 6 Participación Exportaciones Ecuador según tipo. (2004-2012)**



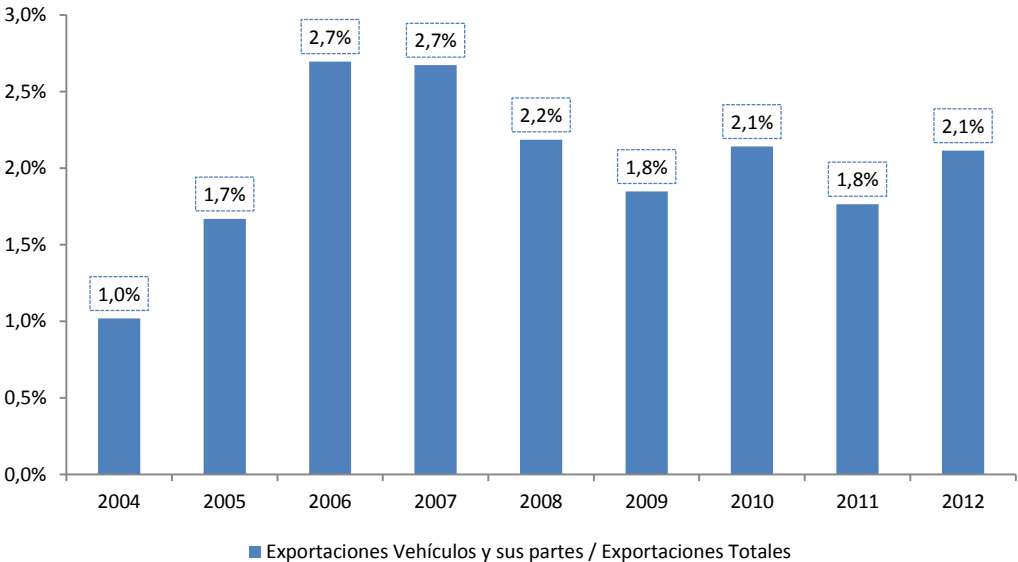
**Fuente:** Banco Central del Ecuador  
**Elaboración:** José Montalvo

Finalmente, en el **Gráfico No. 7**, se tiene las exportaciones de vehículos y sus partes en el Ecuador. Si bien se puede ver que la participación de este tipo de exportaciones no tiene un peso significativo. La participación de este tipo de exportaciones en el total de las exportaciones del Ecuador, desde el 2004 hasta el 2007, presenta una tendencia creciente, alcanzando el 1% de las exportaciones totales en el 2004 y logrando una participación de 2,7% en el 2007.

A partir del año 2008, las exportaciones de vehículos y sus partes han tenido variaciones positivas y negativas, pues en el 2008 la participación en el total de exportaciones fue de 1,8%, finalizando el 2012 con una participación de 2,1%. Es importante destacar que la participación de las exportaciones de vehículos y sus partes se ha mantenido en un promedio de 2,1% a partir del 2006.

Adicionalmente hay que destacar que el Ecuador no es un productor de vehículos, más bien las exportaciones nacen solamente del ensamblaje de vehículos que se realiza en el Ecuador.

**Gráfico No. 7 Participación Exportaciones Vehículos y sus Partes en el Total de Exportaciones Ecuador (2004-2012)**



**Fuente:** Banco Central del Ecuador  
**Elaboración:** José Montalvo

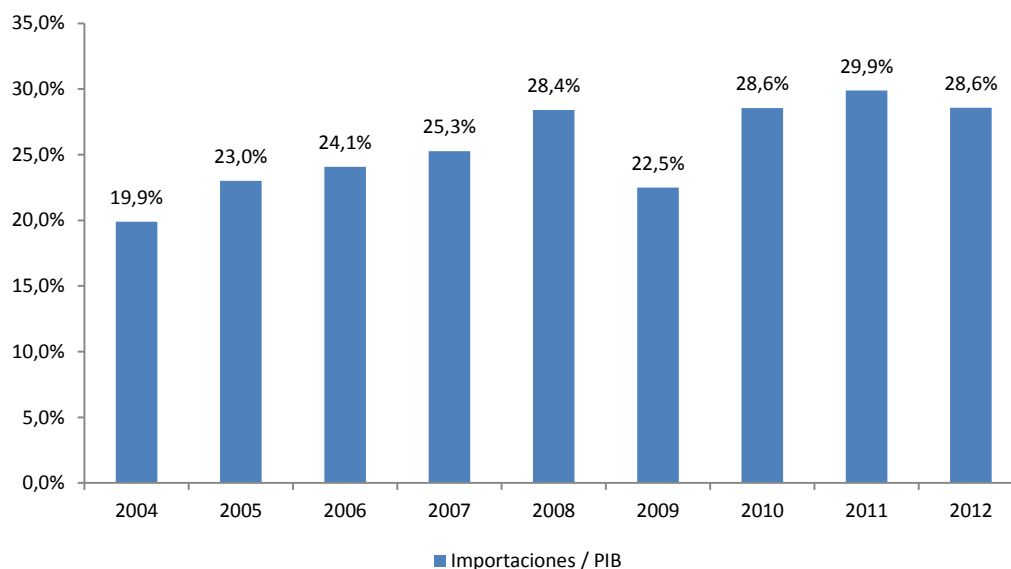
## Importaciones

Como complemento de la descripción de la economía ecuatoriana y al haber analizado las exportaciones del Ecuador, se explica también como se han comportado las importaciones desde el 2004 hasta el 2012. Así, se puede ver en el **Gráfico No. 8** la participación de las importaciones totales en el PIB del Ecuador, teniendo estas una tendencia creciente durante el periodo analizado a excepción de los años 2009 y 2012.

En el año 2004 la participación de las importaciones en el PIB nacional fue de 16%, creciendo hasta el 32,4% en el 2008. Si bien el año 2009 para el Ecuador no fue un año de crisis, se puede ver que según datos publicados por el Banco Central del Ecuador, la economía vivió un cierto grado de recesión; en éste año la participación de las importaciones en el PIB fue de 25,8%, siete puntos porcentuales menos que en el 2008.

Por un lado es bueno que las importaciones de un país disminuyan, siempre y cuando las exportaciones crezcan y la balanza comercial siga siendo positiva. A partir del año 2010 las importaciones vuelven a tener una tendencia creciente hasta llegar a una participación del 37,9% en el 2011. Para el año 2012 la participación de las importaciones en el PIB fue de 37,7%.

**Gráfico No. 8 Evolución Participación Importaciones Ecuador en el PIB (2004-2012)**



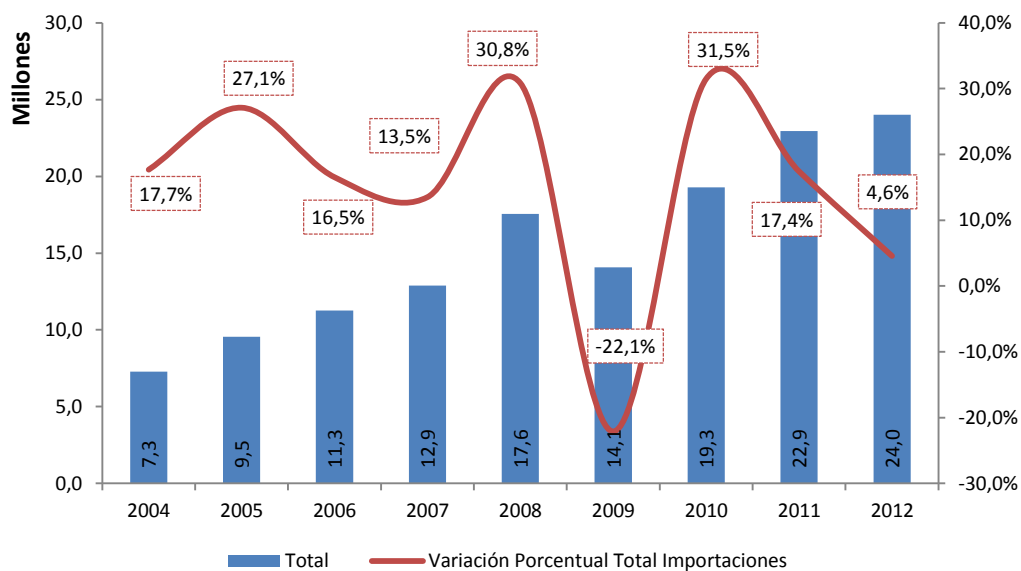
**Fuente:** Banco Central del Ecuador

**Elaboración:** José Montalvo

Por otro lado en el **Gráfico No. 9** se tiene la evolución de las importaciones totales y su tasa de variación porcentual anual de las mismas. Se puede apreciar que las importaciones ecuatorianas tienen una tendencia creciente durante todo el periodo analizado con excepción del año 2009, que como se había mencionado no fue un año de crisis pero si de recesión para la economía ecuatoriana.

En el año 2004 las importaciones tuvieron un crecimiento del 17,7% con relación al 2003. Desde el 2004 en adelante las importaciones presentaron una tasa de variación porcentual promedio anual de 22% hasta el año 2008. El año 2009 es un dato atípico, pues la tasa de variación porcentual anual fue negativa del 22,1%. Desde el año 2010 la tasa vuelve a ser positiva, creciendo las importaciones en el 31,5%.

**Gráfico No. 9 Evolución Importaciones Ecuador (2004-2012)**



**Fuente:** Banco Central del Ecuador  
**Elaboración:** José Montalvo

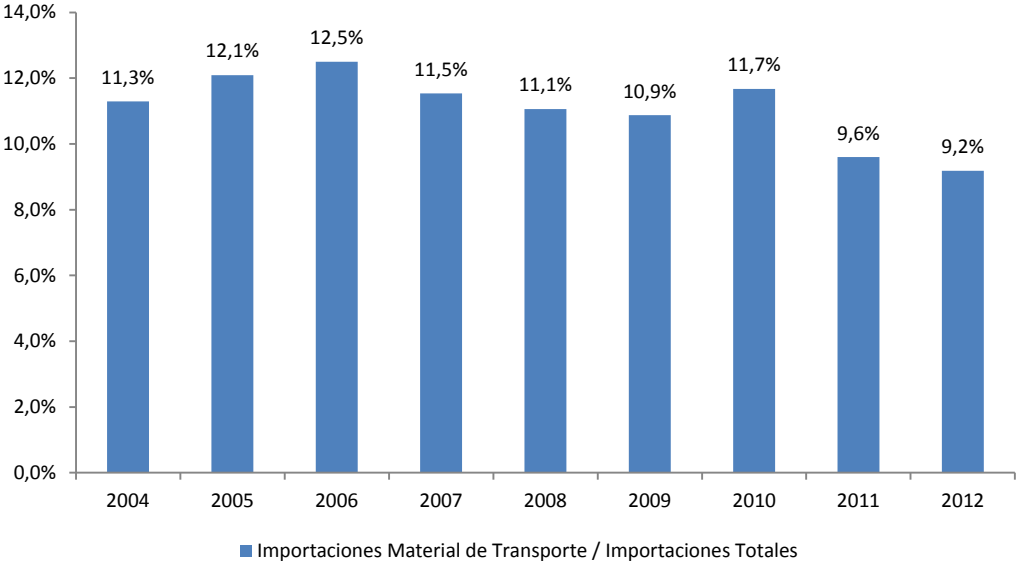
En el **Gráfico No. 10**, se puede ver la participación de las importaciones destinadas como material de transporte en el total de importaciones del Ecuador, desde el año 2004 hasta el año 2012, la misma que pertenece a la industria automotriz.

Se puede ver en el gráfico que la participación de las importaciones de material automotriz en el total de las importaciones para el 2004, fue del 11,3%, manteniendo una participación promedio de 11,6% hasta el 2010. Un punto a destacar de este rubro, es que las importaciones de CKD's destinadas al ensamblaje de vehículos forman parte del material de transporte; es decir, parte del material correspondiente a la industria automotriz.

A partir de 2011, el gobierno a través del Comité de Comercio Exterior (COMEX) implementa las resoluciones No. 65 y No. 66 dentro del sector automotriz con la finalidad de limitar las importaciones, tanto de CKD's como de los vehículos completamente armados. La normativa que restringe las

importaciones de los tipos antes mencionados aplica para los años 2011, 2012, 2013 y 2014, por lo que se puede ver que en los años 2011 y 2012, las importaciones de material de transporte disminuyeron en alrededor de tres puntos porcentuales, alcanzando un total del 9,6% y 9,2% de participación en las importaciones total respectivamente.

**Gráfico No. 10 Participación Importaciones Material Automotriz en el Total de Importaciones Ecuador (2004-2012)**



**Fuente:** Banco Central del Ecuador  
**Elaboración:** José Montalvo

## ***Descripción Sector Automotriz***

El sector automotriz en el Ecuador está conformado por dos actividades relevantes, la primera trata del ensamblaje de vehículos y la segunda de la comercialización de vehículos, en la parte de la estructura de mercado se explicará más a fondo cada una de estas actividades.

Adicionalmente, se tiene en el **Cuadro No. 5** como están conformadas las actividades pertenecientes a la actividad automotriz según el código CIIU Rev.4. Así, Las actividades que forman parte de la actividad automotriz son: C2910.01 “Fabricación de automóviles de pasajeros, fabricación de autobuses y trolebuses”, C2910.02 “Fabricación de vehículos comerciales: camionetas, camiones, tractores para semirremolques de circulación por carretera, etcétera” y C2910.03 “Fabricación de vehículos para todo terreno, go-carts y vehículos similares, incluidos vehículos de carreras”; que en realidad no es netamente fabricación, si no ensamblaje de vehículos.

Para el análisis económico, especialmente el dedicado a los niveles de concentración de mercado, se homologa estos tres tipos de actividades bajo el nombre “ENSAMBLAJE”.

Como se mencionó anteriormente, otra de las actividades relevantes en el sector automotriz es la comercialización de vehículos. Esta actividad se encuentra catalogada bajo el código CIIU Rev. 4 G4510.10 que corresponde a “Venta al por mayor y al por menor de vehículos nuevos y usados: vehículos de pasajeros, incluidos vehículos especializados, como ambulancias y minibuses, camiones, remolques y semirremolques, vehículos de acampada, como caravanas y auto caravanas, vehículos para todo terreno (jeeps, etc.)”, que para el análisis económico se lo denomina “COMERCIALIZACIÓN”.

**Cuadro No. 5 Actividades Sector Automotriz**

<b>CIIU Rev. 4</b>	<b>Actividad</b>
C2910.01	Fabricación de automóviles de pasajeros, fabricación de autobuses y trolebuses.
C2910.02	Fabricación de vehículos comerciales: camionetas, camiones, tractores para semirremolques de circulación por carretera, etcétera.
C2910.03	Fabricación de vehículos para todo terreno, go-carts y vehículos similares, incluidos vehículos de carreras.
G4510.10	Venta al por mayor y al por menor de vehículos nuevos y usados: vehículos de pasajeros, incluidos vehículos especializados, como ambulancias y minibuses, camiones, remolques y semirremolques, vehículos de acampada, como caravanas y auto caravanas, vehículos para todo terreno (jeeps, etc.).

**Fuente:** Censo Nacional Económico 2010, Instituto Nacional de Estadística y Censo.

**Elaboración:** José Montalvo

## Estructura de Mercado

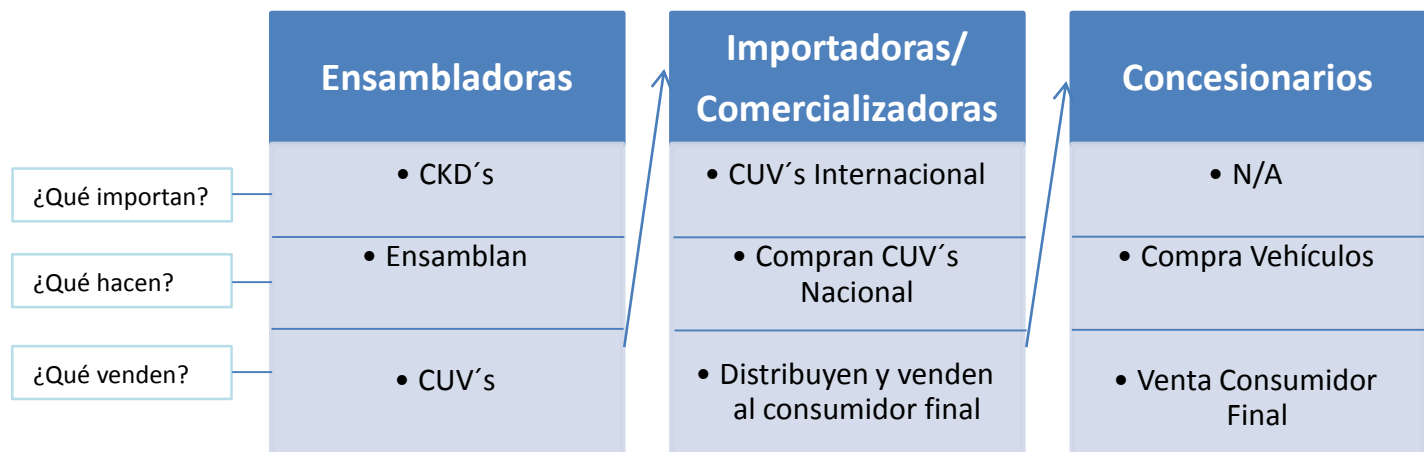
La cadena productiva de los vehículos en el Ecuador se encuentra detallada en el **GráficoNo. 11**, ahí se puede ver cuáles son las actividades del sector y el rol que cumple cada una de ellas. Inicialmente en el primer eslabón de la cadena productiva se tiene a las ensambladoras de vehículos, que se dedican a la importación de CKD's, siendo éste el material más importante para el ensamblaje. Conjuntamente con producto ecuatoriano, se ensambla y se obtiene los vehículos completamente armados que son comercializados a través de sus empresas aliadas. Es importante mencionar que no todos los vehículos comercializados son ensamblados en el Ecuador, pues según los datos de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador para el año 2012, el 53,5% de las ventas de vehículos corresponden a vehículos importados.

Las comercializadoras son las empresas que forman parte del segundo eslabón de la cadena productiva, dedicadas a la comercialización de vehículos importados, así como los vehículos ensamblados en el Ecuador. La actividad principal de este eslabón es la comercialización de vehículos, sea ésta directa al consumidor final o a través de una red de concesionarios. Estos concesionarios forman parte del tercer eslabón de la cadena, que básicamente compran tanto vehículos ensamblados localmente como los ensamblados alrededor del mundo para realizar la venta hacia el consumidor final.

Dentro del primer eslabón de la cadena productiva se tiene a tres operadores económicos que son los principales en la actividad, estos son: Ómnibus BB Transportes S.A., el cual posee la representación de la marca Chevrolet para el ensamblaje, Aymesa S.A. que posee la representación de la marca Kia para el ensamblaje y adicionalmente presta sus servicios de ensamblaje a la empresa Negocios Automotrices Neohyundai S.A. que posee la representación de la marca Hyundai para el Ecuador; está también la empresa Manufacturas Armaduras y Repuestos Ecuatorianos S.A. (MARESA) con la representación de la marca Mazda. Finalmente, para el año 2013 inició sus actividades el operador económico Ciudad del Auto Ciauto Cía. Ltda. con el ensamblaje de la marca Great Wall, pero no forma parte del análisis, esto se debe a que se analiza a los operadores económicos existentes hasta el año 2012.

Para la actividad de comercialización, se tiene tanto a las importadoras/comercializadoras como a los concesionarios, que según datos de la Superintendencia de Compañías para el año 2012 eran alrededor de 232 operadores económicos que reportaron ingresos mayores a cero dentro de esta actividad.

**Gráfico No. 11 Cadena Productiva Sector Automotriz Ecuador**



**Fuente:** Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador y Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana  
**Elaboración:** José Montalvo

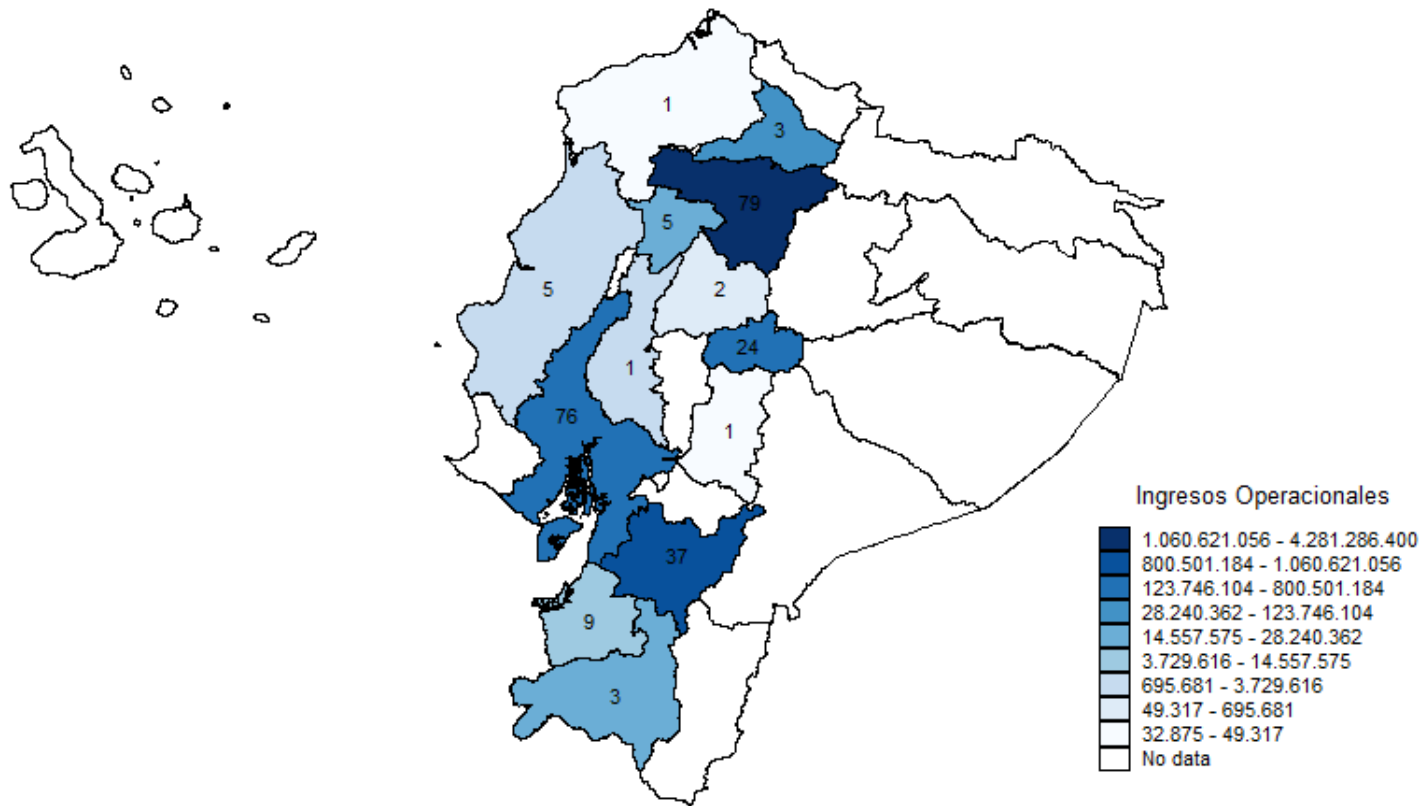
Para finalizar la descripción de la estructura de mercado dentro de la actividad automotriz, se tiene en el **Gráfico No. 12** la distribución geográfica de los ingresos operacionales del sector automotriz, sumando la actividad de ensamblaje y comercialización. La provincia que tiene los mayores ingresos en el sector automotriz en el 2012 fue Pichincha, con alrededor de 79 operadores económicos, quienes tuvieron ingresos operacionales por aproximadamente USD 4.281 millones.

Azuay no deja de ser una de las provincias más importantes para la actividad automotriz, siendo esta la segunda provincia que mayor cantidad de ingresos operacionales obtuvo con un total de 37 operadores económicos; hay que recalcar la eficiencia de esta provincia que a menor número de operadores tuvo ingresos operacionales cercanos a USD 1.060 millones.

Guayas es la tercera provincia en ingresos operacionales, con 76 operadores económicos registrados para la actividad automotriz e ingresos operacionales por aproximadamente USD 800 millones. Tungurahua es otra de las provincias relevantes en cuanto a los ingresos operacionales del sector automotriz, pues con 24 operadores económicos dentro de la actividad obtuvo ingresos operacionales de USD 311 millones.

Imbabura y Santo Domingo de los Tsáchilas son la quinta y sexta provincia con mayor nivel de ingresos operacionales, pues para el año 2012 sus ingresos fueron cercanos a USD 123 millones y USD 28 millones respectivamente. Las provincias de Loja y El Oro obtuvieron 3 y 9 operadores económicos respectivamente, con ingresos operacionales de USD 26 millones en Loja y USD 14 millones en El Oro. La provincia de Los Ríos con un operador económico registró ingresos aproximados a USD 3 millones, seguido por la provincia de Manabí que con 5 operadores económicos presentó en el 2012 ingresos operacionales por aproximadamente USD 2 millones. Finalmente se tiene las provincias de Chimborazo, Esmeraldas y Cotopaxi fueron las que menos ingresos operacionales registraron con datos inferiores a USD 1 millón.

**Gráfico No. 12 Distribución Geográfica Ingresos Operacionales Automotrices Ecuador (2012)**



**Fuente:** Superintendencia de Compañías  
**Elaboración:** José Montalvo

## Normativa

En esta parte se realiza un breve análisis de la normativa existente para el sector automotriz en el Ecuador. La descripción de esta normativa en el sector automotriz es relevante debido a que algunas de estas implican restricciones hacia los operadores económicos, pudiendo estar generando distorsiones en el mercado y de esta manera afectando a ciertos operadores económicos y beneficiando a otros en cuanto a los niveles de concentración económica y poder de mercado.

Según la Cámara de Industria Automotriz Ecuatoriana (CINAE), existe Normas y Reglamentos Técnicos, Ordenanzas Municipales, Resoluciones del Consejo de Comercio Exterior e Inversiones (COMEXI) actualmente el Comité de Comercio Exterior (COMEX) y los convenios establecidos regionalmente a través de la Comunidad Andina de Naciones (CAN) y la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) que norman al sector; además existe la Ley de Régimen Tributario Interno.

Las Normas y Reglamentos Técnicos son alrededor de cien, éstos son regulados y aprobados por el Instituto Ecuatoriano de Normalización (INEN), que de manera general obliga a los ensambladores e importadores de vehículos agregar ciertas características específicas para que los vehículos puedan ser comercializados. Estas características se enfocan hacia la gestión ambiental y normas de seguridad. Por ejemplo, se tiene aquí la estandarización de medidas y características para buses urbanos, imposición de extintores portátiles, gasolina y requisitos para el combustible utilizado en los vehículos, entre otros. Dichas Normas y Reglamentos Técnicos no planean limitar la competencia dentro del sector automotriz; en conclusión se tratan más de una homologación en cuanto a la mejora de la calidad de los vehículos, por lo que es posible que no se tenga distorsiones o afectaciones hacia la competencia con dicha normativa.

Las Ordenanzas Municipales los emiten los propios municipios de la ciudad y se refiere a temas relacionados con el medio ambiente, combustibles y transporte de mercancías. La Cámara de la Industria Automotriz se enfoca solo en las ciudades de Guayaquil, debido a que son las dos más importantes y las que han servido como referenciales para el resto de ciudades. Dentro de la ciudad de Guayaquil las Ordenanzas Municipales establece básicamente dos campos: i) Aceites Usados, que reglamenta la recolección, transporte y disposición final de aceites usados y ii) Transporte de Mercancías, que establece condiciones y rutas por las cuales los vehículos que transportan mercancías podrán circular. Estas normativas más que para el ensamblaje y la comercialización de vehículos en el Ecuador, tratan de temas ambientales y de circulación vehículos por lo que no generan afectaciones hacia la competencia del sector.

Para la ciudad de Quito en cuanto a las Ordenanzas Municipales se tiene seis campos: i) Combustible Diésel, que establece requerimientos de calidad establecidos por el municipio al diésel comercializado dentro del Distrito Metropolitano de Quito, ii) Certificado de Emisiones Vehiculares, que obliga a los vehículos que funcionan con diésel y que transporten pasajeros o mercancías, obtengan el certificado y el adhesivo ambiental como un documento indispensable para circular, iii) Control de Contaminación Ambiental, el cual establece condiciones que deben cumplir los vehículos que circulan en el Distrito Metropolitano de Quito, iv) Aceites Usados, la cual impone disposiciones para un adecuado uso de los mismos, v) Medio Ambiente, para un control y prevención del mismo y vi) Control de Calidad de Combustibles de Uso Vehicular, el cual impone disposiciones para el control de la calidad de los combustibles que utilicen los vehículos que circulan en el Distrito Metropolitano de Quito. Al igual que

en el Guayaquil, la Municipalidad de Quito ha impuesto ciertas normativas con la finalidad de controlar el medio ambiente, las cuales al parecer no tienen afectaciones sobre las condiciones de competencia del sector automotriz.

Las resoluciones del COMEXI y el COMEX, tienen varios temas de propósitos que se los detalla a continuación: i) Acuerdos internacionales, que busca el posicionamiento y una mejora continua de las relaciones comerciales con diferentes países como: Nicaragua, Turquía, Estados Unidos, Venezuela, Guatemala, Líbano, Qatar, Paraguay, entre otros; ii) Certificados Abonos Tributarios, que busca incentivar al sector exportador; iii) Convenio Automotor, que dispone al Ministerio de Relaciones Exteriores iniciar gestiones ante la secretaria de la CAN para una renegociación los términos del convenio de Complementación Industrial en el Sector Automotor, que a futuro iba a ser denunciado y renegociado con Colombia; iv) Diferimiento Arancelario, que posee reformas arancelarias hacia las importaciones de vehículos y por lo tanto modificaciones al arancel ad-valorem para CKD, además de tener un diferimiento arancelario para las federaciones de transporte; v) Importaciones Sujetas a Controles Previos, que tiene como objetivo el cumplimiento de los procedimientos de control amparados en tratados internacionales, leyes u otras regulaciones de la República, en este segmento se encuentran dos resoluciones (65 y 66) que pueden estar afectando a la competencia en el sector; vi) Programa de Renovación Parque Automotor (RENOVA), que posee una preferencia arancelaria del 0% para CKD, chasises y vehículos conforme el Plan, además del certificado de chatarrización; vii) Salvaguardia, tiene el fin de distribución de cupos por importador, para la aplicación de la salvaguardia en la balanza de pagos, esto excluye a los vehículos incluidos en el plan RENOVA; también busca la exoneración a los vehículos para bomberos y comisión de tránsito, siempre y cuando no se produzcan en el país y sea de las funciones de los órganos; finalmente se tiene a las tarifas arancelarias que impone los aranceles para las importaciones de CKD y demás vehículos como híbridos entre otros (Cámara de la Industria Automotriz del Ecuador, 2012).

Dentro de las resoluciones más relevantes impuestas por el COMEX hacia el sector automotriz es la No. 65<sup>4</sup> la cual se direcciona más hacia la actividad de ensamblaje de vehículos en el Ecuador, pues ésta resuelve una restricción cuantitativa hacia las importaciones de CKD's de vehículos en varias partidas arancelarias estipuladas en el Art. 1 de la misma. En resumen, la restricción aplica al número de CKD's y/o la cantidad en dólares asignado, lo que primero se cumpla, y tiene vigencia hasta el 31 de diciembre de 2014. Así mismo en caso de que se exporte el vehículo final ensamblado, ese cupo será asignado nuevamente para poder importar. De la misma manera estas cuotas no pueden ser transferibles a terceras personas, y las personas que quisieran incluirse como operadores económicos en el sector automotriz, tienen que demostrar el no tener ningún tipo de vinculación a empresas que en la actualidad se encuentren dentro de la actividad de ensamblaje.

Dicha resolución además dispone que hasta que el COMEX apruebe la metodología de cálculo del Porcentaje Ecuatoriano Incorporado (PEI), todas las ensambladoras importadoras de CKD's deberán pagar el arancel mínimo aplicado.

Adicionalmente esta la resolución No. 66<sup>5</sup> del COMEX se direcciona más hacia la actividad de comercialización de vehículos en el Ecuador, ésta resolvió establecer una restricción a las importaciones

---

<sup>4</sup> Adoptada el 11 de junio de 2012 y publicada en Registro Oficial No. 730 el 20 de junio de 2012.

<sup>5</sup> Adoptada el 11 de junio de 2012 y publicada en Registro Oficial No. 725 el 15 de junio de 2012.

de vehículos completamente armados dentro de las partidas arancelarias estipuladas en el Art. 1 de la misma, esta restricción se aplica al número de unidades y el valor conjuntamente, lo que primero se cumpla, y al igual que la resolución No. 66 tiene vigencia hasta el 31 de diciembre de 2014.

De igual manera los vehículos que sean re-exportados no serán descontados del cupo asignado, además que excluye del cupo a los que sean importados para el Plan Renovación Parque Automotriz (RENOVA).

Estos cupos no son transferibles a terceras personas y en caso de que exista el desarrollo de nuevas marcas en el país, se deberá presentar al Comité Ejecutivo del COMEX de que la persona que solicita no tiene ningún tipo de vinculación con empresas ya existentes dentro de la actividad como tal.

Estas dos resoluciones antes detalladas pueden estar generando distorsiones dentro del sector automotriz, pues se pudo ver en el sub capítulo de marcas, que a pesar de las restricciones implementadas por el COMEX, con las cuales se supone que toda la industria automotriz debía decrecer, existen marcas que han logrado un aumento en su participación dentro del total de vehículos comercializados en el Ecuador, beneficiando así de una manera a unos y perjudicando a otros. En conclusión al analizar detalladamente la implementación de estas resoluciones que puedes estar afectando a la competencia dentro del sector automotriz, presentando en cuanto a las marcas niveles de concentración más altos que años anteriores donde no existía la regulación.

La CAN tiene el Acuerdo de Cartagena de 1969, en el cual participa; Bolivia, Colombia, Chile, Ecuador y Perú, en 1973 se incorpora Venezuela, en 1976 Chile se retira y finalmente en el 2006 se retira Venezuela, quedando dentro del convenio solo Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú. Para el sector automotor existe un convenio del Complementación Automotor, con su última actualización en 1999, con la posibilidad de aplicar un régimen aduanero especial para toda la cadena automotriz y la restricción de importación a los productos usados pertenecientes al sector. Además se establece requisitos de un porcentaje mínimo de incorporación de productos provenientes de la región para el ensamblaje de vehículos.<sup>6</sup>

Finalmente en la ALADI, que fue creada a través del Tratado de Montevideo de 1980, propicia la creación de preferencias económicas entre los países de la región, con el único fin de crear un mercado común latinoamericano. Tiene varios esquemas como los Acuerdos de Alcance Parcial, donde se necesita más de dos países del área y Acuerdos de Alcance Regional, en donde participan todos los países miembros.<sup>7</sup>

---

<sup>6</sup>Normativa. Cámara de Industria Automotriz Ecuatoriana. <http://www.cinae.org.ec/index.php/normativa/can>

<sup>7</sup>Normativa. Cámara de Industria Automotriz Ecuatoriana. <http://www.cinae.org.ec/index.php/normativa/aladi>

## Compañías en el Sector Automotriz

Las compañías del sector automotriz en el Ecuador han tenido grandes variaciones desde el año 2007 hasta el año 2012. Como se mencionó anteriormente, para esta investigación se considera que el sector automotriz tiene dos actividades (ensamblaje y comercialización). Dentro del **Cuadro No. 6**, el cual se elaboró en base a los datos publicados por la Superintendencia de Compañías a través de su página web, se tiene la evolución del número de operadores económicos registrados en cada una de las actividades automotrices, además se ha tomado en cuenta solo los operadores que durante el periodo mencionado han tenido ingresos operacionales mayores a cero.

En primera instancia se analiza la actividad de ensamblaje de vehículos, así se destaca que para 2007 y 2008 existió 7 operadores económicos, los cuales, según datos de la Superintendencia de Compañías, reportaron ingresos operacionales mayores a cero. A partir del 2009, ésta actividad tuvo 1 operador económico menos, al contar con 6 operadores económicos registrados. Para el 2013, existió un operador económico más para el ensamblaje de vehículos en el Ecuador.

Por otro lado, al analizar la actividad de comercialización de vehículos en el Ecuador, al contrario que el ensamblaje, han existido grandes variaciones en cuanto al número de operadores económicos que, ante la Superintendencia de Compañías, reportaron ingresos mayores a cero. En el año 2007 el total de operadores para esta actividad fue de 179, presentando una tendencia creciente dentro de la actividad hasta el 2011, año en el cual los operadores económicos con ingresos superiores a cero fueron de 250. Para el año 2012 el total de operadores fue de 232.

**Cuadro No. 6 Evolución Número de Empresas Automotrices Ecuador (2007-2012)**

Actividad / Año	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Ensamblaje	7	7	6	6	6	6
Comercialización	179	197	219	240	250	232

**Fuente:** Superintendencia de Compañías

**Elaboración:** José Montalvo

Otro de los puntos importantes en el sector automotriz es el análisis de las marcas comercializadas en el Ecuador. Según datos de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, las marcas más comercializadas en el año 2012 fueron: Chevrolet, Kia, Hyundai, Toyota, Mazda, Nissan, Renault, Volkswagen, Ford y Great Wall.

El **Cuadro No. 7**, el cual se conforma con la información publicada por el Servicio de Rentas Internas en su reporte correspondiente al catastro de grupos económicos, la información dentro de las páginas webs de cada uno de los operadores económicos y la Superintendencia de Compañías, se tiene a los representantes de las principales marcas en el Ecuador, además es importante que ciertos operadores económicos comercializan otras marcas adicionales que no son parte de las principales.

Dentro de la actividad ensamblaje, se tiene que la marca Chevrolet es ensamblado por Ómnibus BB y pertenece al grupo económico General Motors. Por su parte, el operador económico Aymesa es quien ensambla la marca Kia y también presta sus servicios de ensamblaje a la empresa Neohyundai, quien se dedica a ensamblar solo vehículos pertenecientes a la categoría de camiones y buses; éstas empresas son parte del grupo económico Juan Eljuri. Otra de las ensambladoras es Maresa, quien pertenece al grupo económico Corporación Maresa Holding y se dedica al ensamblaje de la marca Mazda en el segmento de camionetas. Adicionalmente se tiene que en el 2013 inició sus operaciones la empresa Ciauto, la cual posee la representación de ensamblaje de ciertos tipos de vehículos de la marca Great Wall.

Por otro lado, se tiene a los operadores económicos representantes de las marcas pertenecientes a la actividad de comercialización de vehículos así:

- a) Neohyundai es el representante de la marca Hyundai en el Ecuador y como se mencionó anteriormente pertenece al grupo económico Almacenes Juan Eljuri.
- b) General Motos del Ecuador es el representante de la marca Chevrolet, siendo éste operador económico parte del grupo económico General Motors.
- c) Volkswagen es representada por Fisum S.A., éste operador económico pertenece al grupo Almacenes Juan Eljuri.
- d) Otra de las empresas pertenecientes al grupo económico Almacenes Juan Eljuri son Quito Motors y Aekia, quienes poseen la representación de las marcas Ford y Kia respectivamente. Automotores y Anexos forman parte del grupo económico Ayasa y poseen la representación de las marcas Nissan y Renault.
- e) Toyota del Ecuador es el representante de la marca Toyota y forma parte del grupo económico Corporación Casabaca Holding.
- f) Maresa es el operador económico que mayor número de marcas comercializa, pues representa a las marcas: Mazda, Fiat, Geely, Jeep, Ram, Jeep y Chrysler. Este operador forma parte del grupo Corporación Maresa Holding.
- g) Ambacar posee la representación de la marca Great Wall y pertenece al grupo económico Plasticaucho.

**Cuadro No. 7 Representantes Principales Marcas en el Ecuador (2013)**

Actividad	Operador	Marca	Grupo Económico
Ensamblaje	Ómnibus BB Transportes S.A.	Chevrolet	General Motors
	Manufacturas Armaduras y Repuestos S.A.	Mazda	Corporación Maresa Holding
	Aymesa S.A.	Kia	Almacenes Juan Eljuri
	Ciudad del Auto CIAUTO Cía. Ltda.	Great Wall	
Comercialización	General Motors del Ecuador S.A.	Chevrolet	General Motors
	Negocios Automotrices Neohyundai S.A.	Hyundai	Almacenes Juan Eljuri
	Fisum S.A.	Volkswagen	
	Quito Motors S.A.	Ford	
	Aekia S.A.	Kia	
	Automotores y Anexos S.A.	Nissan	Ayasa
		Renault	
	Toyota del Ecuador S.A.	Toyota	Corporación Casabaca Holding
	Manufacturas Armaduras y Repuestos S.A.	Mazda	Corporación Maresa Holding
		Fiat	
		Geely	
Jeep			
Ram			
Dodge			
	Chrysler		
Ambacar Cía. Ltda.	Great Wall	Plasticaucho	

**Fuente:** Servicio de Rentas Internas, Superintendencia de Compañías y Operadores Económicos

**Elaboración:** José Montalvo

## Marcas

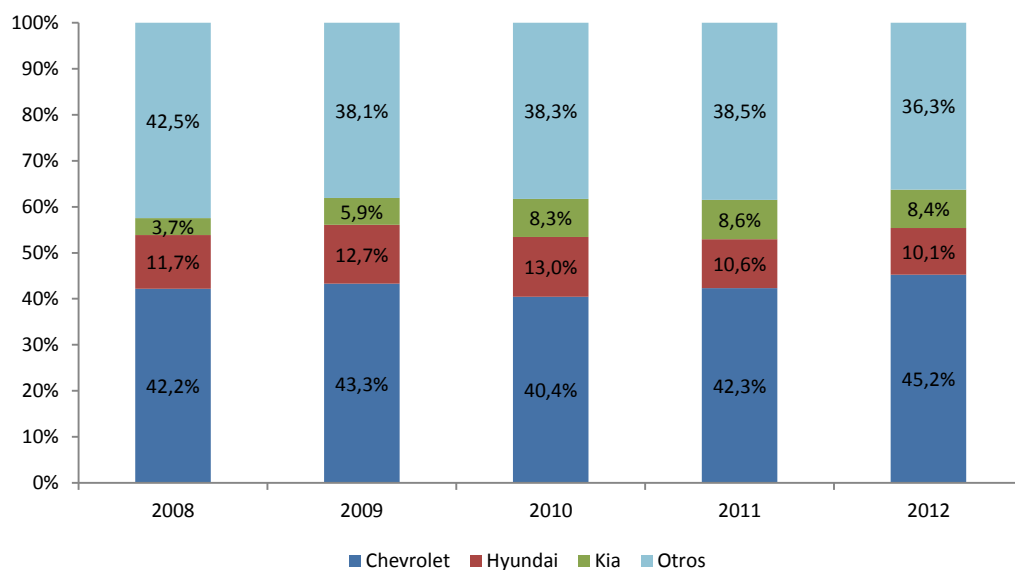
Con la finalidad de identificar las principales marcas y las posibles afectaciones que éstas puedan tener después de la resolución No. 65 y No. 66 impuesta por el COMEX. En el **Gráfico No. 13** se analiza las tres principales marcas comercializadas en el Ecuador en cuanto a las unidades de vehículos.

La marca más importante dentro del sector automotriz es Chevrolet, que para el año 2008 tuvo una participación de 42,2%. Para el año 2009, la participación de Chevrolet creció a 43,3% mientras que para el 2010 ésta decreció a 40,4%. Para el año 2012 la participación fue de 45,2%. Como se mencionó en el acápite anterior, las resoluciones impuestas por el COMEX para la restricción de cupos de importación, tanto para CKD's como para CUV's, entran en vigencia a partir del año 2012, año en el cual se suponía que la estructura del mercado estaba definida, esto en función del análisis de los datos históricos, por lo que no debían darse variaciones en relación a lo observado en el año 2011; sin embargo, como se puede apreciar, la marca Chevrolet tuvo un crecimiento hasta el 45,2% de participación de las unidades comercializadas en el Ecuador para 2012.

Otra de las principales marcas es Hyundai, que como se puede ver en el **Gráfico No. 13**, su participación tiene una tendencia creciente desde el año 2008 hasta el 2010, iniciando en el 2008 con el 11,7% de participación y terminando el 2010 con el 13%. A partir del 2011, la participación de Hyundai en el mercado presenta una tendencia decreciente, pasando de 10,6% a 10,1% en el 2012.

Finalmente, al analizar la marca Kia, se destaca que desde el 2008 hasta el 2011 ésta ha presentado una tendencia creciente en cuanto al número de vehículos comercializados en el Ecuador. Iniciando el 2008 con una participación del 3,7% y llegando a una participación del 8,6% en el 2011. Para el 2012 debido a la restricción establecida por el COMEX, su participación disminuyó al 8,4%.

**Gráfico No. 13 Principales Marcas en el Ecuador en Función de las Unidades de Vehículos Comercializadas (Top 3) (2008-2012)**



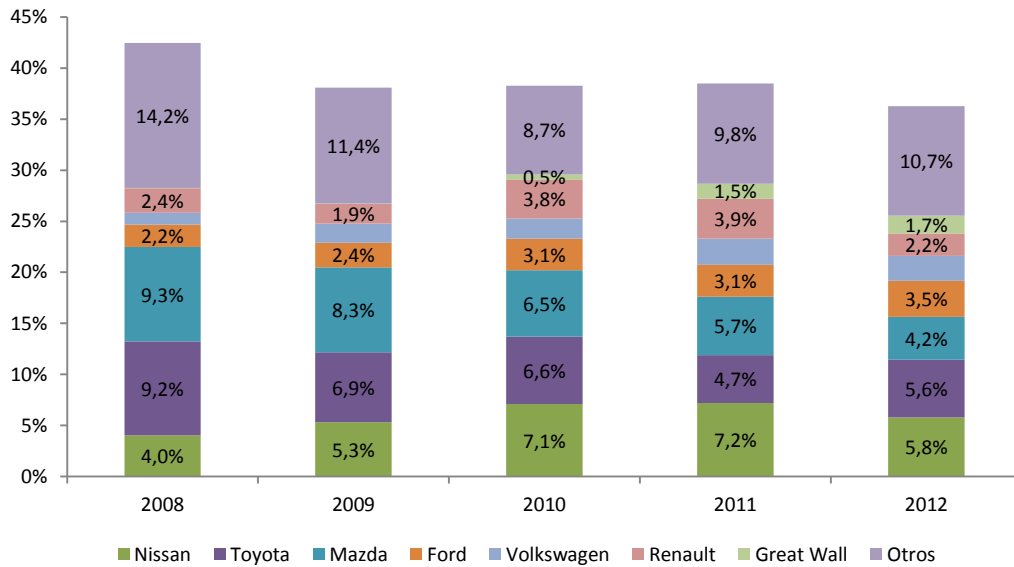
**Fuente:** Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador  
**Elaboración:** José Montalvo

En el **Gráfico No. 14** se analiza el comportamiento de las siguientes siete marcas más importantes comercializadas en el Ecuador.

En el gráfico se tiene que según los datos publicados por la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, existen varias marcas que en lugar de disminuir su participación como lo dispone las resoluciones no. 65 y 66 del COMEX, mediante las cuales se asignan cupos de importación en base al estadístico histórico, la participación aumenta. La marca Toyota, por ejemplo, inicia en el 2008 con una participación del 9,2% decreciendo su participación a 4,7% en el 2011; sin embargo, ésta participación para el año 2012 crece a 5,6%. Otra de las marcas con un comportamiento similar a la de Toyota es la marca Ford, que presentó una tendencia creciente durante todo el periodo analizado, su participación en el 2008 fue de 2,2% mientras que para el 2012 ésta fue de 3,5%. Finalmente, la tercera marca que presentó una evolución similar fue Great Wall, ésta marca entró como las principales en el 2010 con el 0,5% de participación en el total de vehículos comercializados en el Ecuador, creciendo su participación a 1,5% en el 2011 y a 1,7% en el 2012.

El resto de marcas pertenecientes a las diez principales en cuanto a las unidades de vehículos comercializados presentaron una tendencia decreciente, estas marcas son: Nissan, Renault, Mazda y Volkswagen.

**Gráfico No. 14 Principales Marcas en el Ecuador en Función de las Unidades de Vehículos Comercializadas (sin Top 3) (2008-2012)**



**Fuente:** Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador  
**Elaboración:** José Montalvo

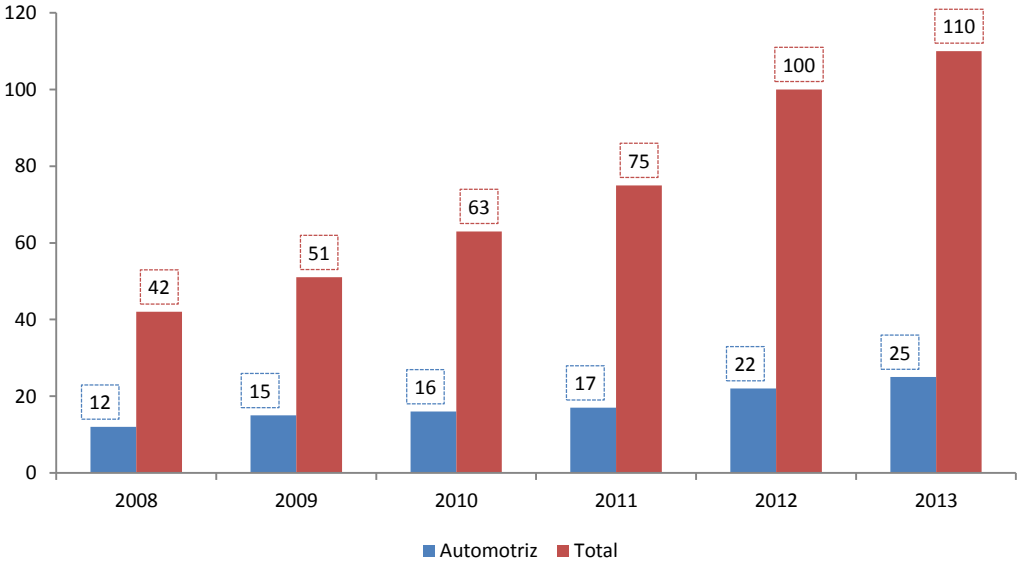
En conclusión dentro de este acápite se tiene que las resoluciones No. 65 y No. 66 impuestas por el COMEX, las mismas que restringen las importaciones de CKD's y de vehículos completamente armados, tienen un efecto negativo en cuanto al análisis de competencia, pues se puede ver que para los años 2011 y 2012, años en los cuales aplica esta restricción, los niveles de concentración de ciertas marcas han aumentado, mientras que el resto disminuye su participación, beneficiando de esta manera a pocas marcas. En realidad las resoluciones tienen como propósito la disminución del parque automotriz en el Ecuador, por lo que se supone que todas las marcas debían disminuir su participación en cuanto al número de vehículos comercializados.

# Grupos Económicos en el Ecuador

Según la Ley de Régimen Tributario, los grupos económicos se conforman cuando entre dos operadores económicos poseen al menos el 40% de vinculación accionaria entre sí. En el **Gráfico No. 15** se observa la evolución de los grupos económicos del Ecuador desde el año 2008 hasta el año 2013; así como el número de grupos económicos en el sector automotriz. Se realizó esta clasificación considerando a aquellos grupos económicos que poseen al menos una empresa dedicada a la actividad automotriz, sea este ensamblaje o comercialización de vehículos en el Ecuador.

Se puede ver que tanto el total de grupos económicos como los grupos identificados como automotrices han tenido una tendencia creciente. En el año 2008 según datos del Servicio de Rentas Internas, los grupos económicos del Ecuador fueron 42, llegando al 2013 a un total de 110. Por el lado de la actividad automotriz, en el 2008 fueron 12 los grupos económicos que al menos tenían una empresa automotriz bajo sus lineamientos y vinculación. Para el año 2013, el total de grupos económicos denominados como automotrices fueron de un total de 25.

**Gráfico No. 15 Grupos Económicos Sector Automotriz Ecuador (2008-2013)**

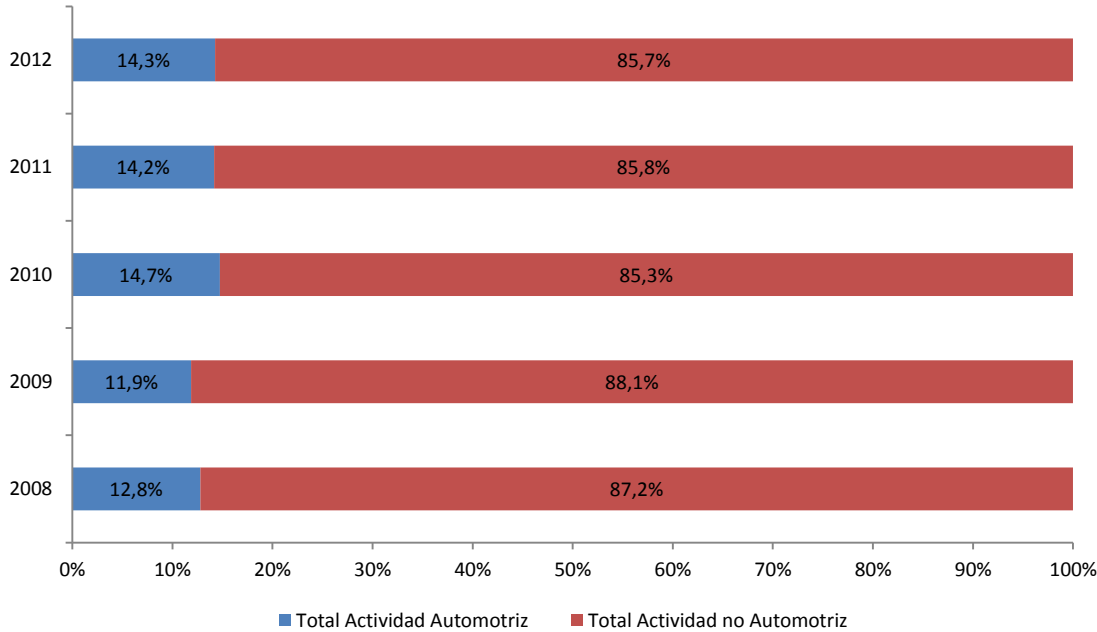


**Fuente:** Servicio de Rentas Internas  
**Elaboración:** José Montalvo

Al analizar los ingresos de las empresas automotrices que se encuentran dentro de los grupos económicos, se puede ver en el **Gráfico No. 16** que la actividad automotriz, que incluye tanto la actividad de ensamblaje como la actividad de comercialización de vehículos, poseen una participación mayor al 10% en el total de ingresos de todos los grupos económicos del Ecuador durante todo el periodo analizado, siendo este porcentaje importante para la economía del Ecuador y demostrando una vez más la relevancia del sector en el país.

Para el año 2008 los ingresos de la actividad automotriz tuvieron una participación del 12,8% en el total de ingresos correspondiente a todos los grupos económicos que se encontraban conformados en ese año, este porcentaje para el 2009 se redujo a 11,9%. A partir del 2009 para los años 2010, 2011 y 2012 la participación de los ingresos de la actividad automotriz; tanto de ensamblaje como de comercialización, dentro del total de ingresos de los grupos económicos creció a un promedio anual del 14%; manteniendo el sector automotriz su participación estable. Es importante mencionar que a pesar del crecimiento del número de grupos económicos cada año, la participación de los ingresos de la actividad automotriz en el total de ingresos de los grupos económicos se mantiene.

**Gráfico No. 16 Participación Actividad Automotriz en el Total de Ingresos de los Grupos Económicos Ecuador (2008-2012)**



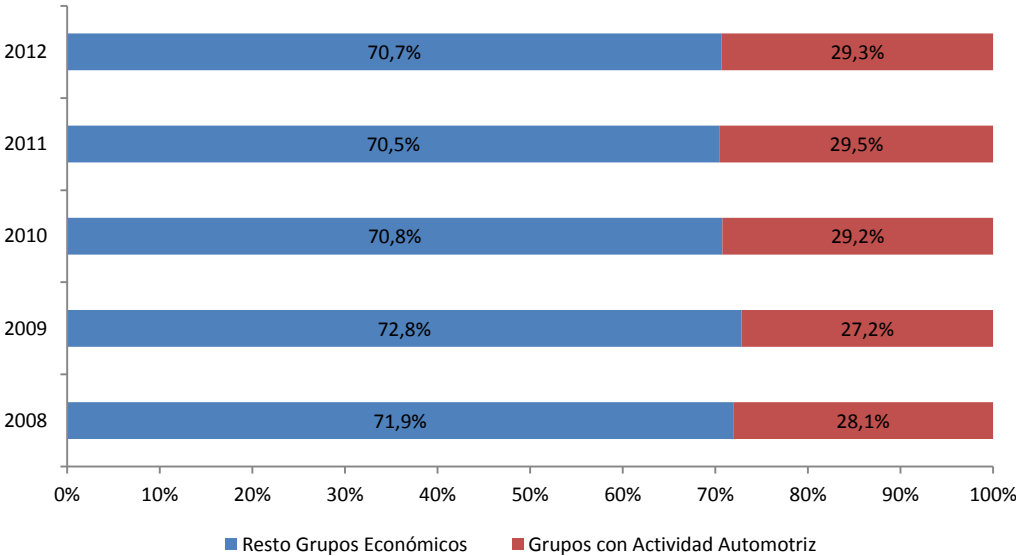
**Fuente:** Servicio de Rentas Internas  
**Elaboración:** José Montalvo

Por otro lado, se tiene en el **Gráfico No. 17**, la participación de los ingresos totales de los grupos económicos que al menos obtienen un operador económico dedicado a la actividad automotriz en el total de ingresos de todos los grupos económicos del Ecuador.

Según los datos publicados por el Servicio de Rentas Internas, el porcentaje de participación de los ingresos de los grupos económicos con al menos un operador dentro de la actividad automotriz en el total de ingresos de los grupos económicos inició en 29,1% para el 2008 decreciendo para ubicarse en 27,2% para el año 2009. Para los años 2010, 2011 y 2012, la participación de estos se mantuvo en un promedio del 29,5%; es importante mencionar que a pesar del crecimiento del total de grupos económicos y por lo tanto del crecimiento de los ingresos de los mismos, los grupos económicos dedicados a la actividad automotriz han logrado mantener su participación en el total de ingresos de todos los grupos económicos.

Con este breve resultado se puede demostrar que los ingresos generados por el sector automotriz se encuentran concentrados en pocos grupos económicos, que por lo general forman parte de una familia que se dedican a varias actividades económicas en el Ecuador adicionales a las correspondientes al sector automotriz.

**Gráfico No. 17 Participación Ingresos Grupos Automotrices en el Total Grupos Económicos Ecuador (2008-2012)**



**Fuente:** Servicio de Rentas Internas  
**Elaboración:** José Montalvo

Analizando más a fondo ya solo los grupos económicos que al menos poseen una empresa con actividad automotriz, en el **Gráfico No. 18** se tiene el total de empresas automotrices que están dentro del grupo, siendo el más importante durante todos los años Almacenes Juan Eljuri que inició con 26 empresas en el 2008, creciendo a un total de 27 operadores económicos para el 2012. El grupo Constructora Hidrobo Estrada tuvo para el 2008 un total de 7 empresas con actividad automotriz, creciendo a 9 empresas para el 2012.

El tercer grupo más importante en cuanto al número de empresas automotrices es Andinamotors, que para el 2008 tenía 7 empresas y para el 2012 aumentó una empresa, llegando así a tener 8 empresas.

La Corporación Maresa Holding en el año 2008 contó con 6 empresas automotrices registradas dentro de su grupo, finalizando el 2012 con un total de 8 operadores económicos. El grupo Exportadora Bananera Noboa, a pesar de ser un grupo dedicado a la actividad agrícola, también posee un total de 8 empresas automotrices vinculadas al mismo, sin presentar ninguna variación durante el periodo de análisis.

Autolasa Automotores es un grupo económico que tuvo un total de 6 empresas automotrices vinculadas en el 2008, para el 2012 el número fue de 7 empresas. Automotores de la Sierra es otro de los grupos automotrices, éste tuvo 5 empresas en el 2008 y logró tener un total de 6 empresas para el 2012. El grupo Automotores Carlos Larrea no ha presentado variación en cuanto al número de empresas automotrices vinculadas al mismo, pues éste ha tenido un total de 5 empresas durante los 5 años analizados.

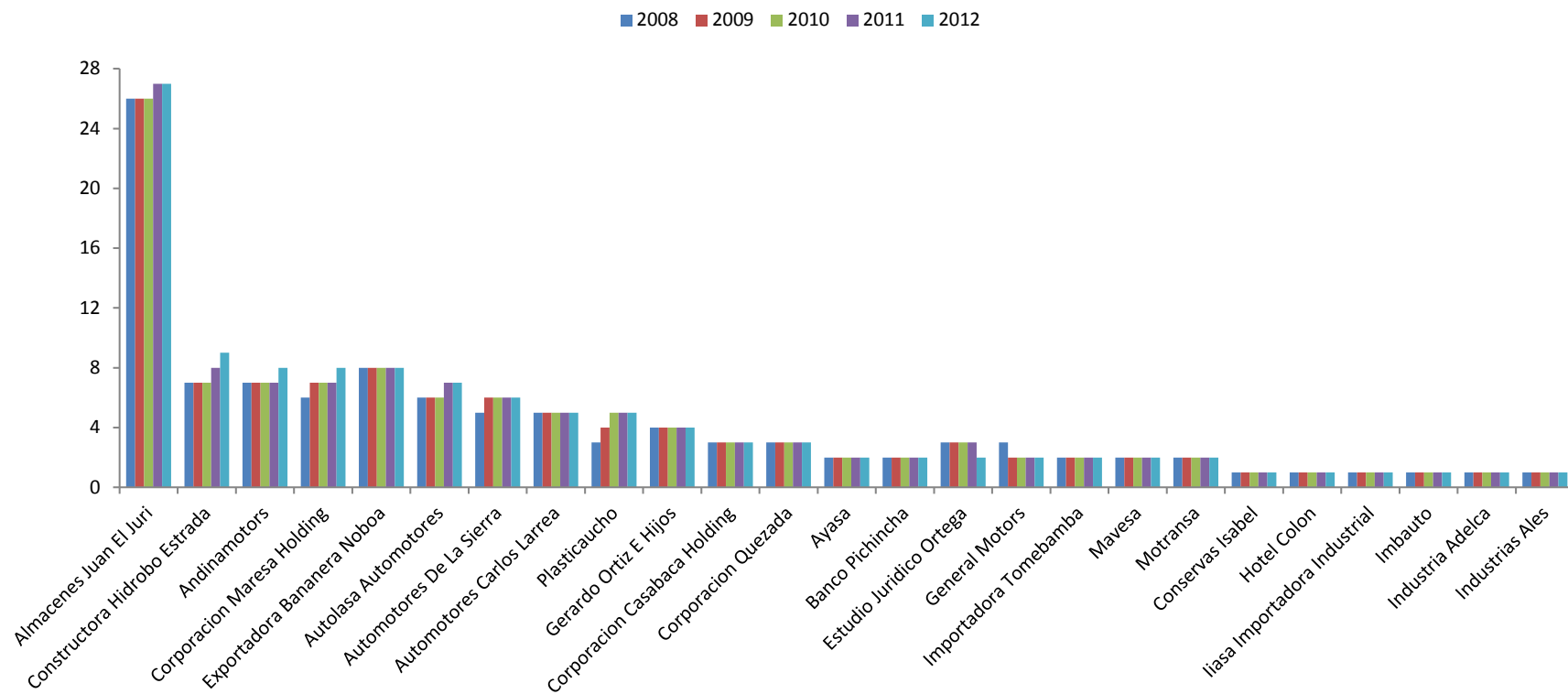
El grupo económico Plasticaucho empezó con 3 empresas en la actividad automotriz, mientras que para el 2012 alcanzó un total de 5 empresas; el grupo denominado Gerardo Ortiz e Hijos no presentó variaciones en cuanto al número de empresas automotrices, alcanzando un total de 4 desde el 2008 hasta el 2012. La Corporación Casabaca Holding al igual que la Corporación Quezada, registraron en su grupo un total de 3 empresas con actividad económica desde el año 2008 sin presentar variaciones y manteniendo el número de operadores económicos hasta el año 2012.

Los grupos Ayasa y Banco Pichincha de igual manera no presentaron crecimiento desde el 2008 hasta el 2012, pues estos registraron solo 2 empresas con actividad automotriz en su vinculación. Los grupos económicos Estudio Jurídico Ortega y General Motors, a diferencia del resto son los únicos que presentaron decrecimiento en cuanto al número de empresas automotrices, para el 2008 tenían 3, cifra que para el 2012 disminuyó a un total de dos operadores económicos. Importadora Tomebamba, Mavesa y Motransa son grupos que tienen solo 2 empresas automotrices desde el 2008 hasta el 2012.

Finalmente los grupos económicos que presentaron una sola empresa automotriz desde el 2008 hasta el 2012 fueron, Conservas Isabel, Hotel Colon, Iasa Importadora Industrial, Imbauto, Industria Adelca e Industria Ales.

El número de empresas pertenecientes a un grupo económico no se encuentra vinculado al tamaño del mismo, pues existen grupos económicos grandes dentro del sector automotriz que poseen solo dos operadores económicos con la actividad. Se podrá ver a continuación como estos están estructurados (**Gráfico No. 18**).

**Gráfico No. 18 Número de Empresas Automotrices por Grupo Económico Ecuador (2008-2012)**



**Fuente:** Servicio de Rentas Internas

**Elaboración:** José Montalvo

Adicionalmente para complementar el análisis de los grupos económicos que se encuentran inmersos dentro del sector automotriz, se toma en cuenta los ingresos de los operadores económicos en la actividad; sea esta ensamblaje o comercialización, sobre los ingresos totales del grupo, con la finalidad de sacar una participación mínima, que indique cuales son los grupos que poseen dentro de sus ingresos, una representación importante proveniente del sector automotriz. De esta manera en el **Gráfico No. 19** se ha tomado en cuenta solo a los grupos que para el año 2012, obtuvieron una participación de la actividad automotriz mayor al 10%, con lo cual se puede concluir que el sector automotriz tiene cierto grado de representatividad en los ingresos totales del grupo.

El grupo que mayor participación de la actividad automotriz dentro de sus ingresos totales obtuvo, y que se lo puede catalogar como dedicado netamente a la actividad automotriz es Autolasa Automotores, pues para el año 2008 tuvo una participación del 98,7%, disminuyendo a 97,4% para el 2012, a pesar de dicha disminución la actividad automotriz sigue siendo la más importante dentro del grupo.

Corporación Casabaca Holding es el segundo grupo más importante en cuanto a la participación de los ingresos automotrices en sus ingresos totales, pues éste tiene empresas dentro de la actividad de comercialización de vehículos con una participación del 98,1% en el 2008, que al igual que el primer grupo económico disminuyó siendo la participación del 2012 de 97,1%, ratificándolo Motransa al igual que los dos primeros grupos, se dedica solo a la actividad de comercialización de vehículos; así para el 2008 la participación de la actividad automotriz en el total de sus ingresos fue de 96,5% reduciendo la misma para el 2012 en un punto porcentual, alcanzando un total del 95,1% de participación.

Dentro de los grupos económicos catalogados como automotrices; es decir, que poseen un alto porcentaje de participación en cuanto a los ingresos de las empresas automotrices dentro del total de ingresos del grupo, existen algunos que se dedican a las dos subcategorías de la parte automotriz, siendo estas el ensamblaje y la comercialización de vehículos. Estos grupos económicos son General Motors, Corporación Maresa Holding y Almacenes Juan Eljuri. El que mayor participación de ingresos provenientes de la actividad automotriz tiene es General Motors, que con solo dos empresas en la actividad, para el 2008 tuvo el 93,8% del total de los ingresos del grupo económico, para el 2012 su participación fue de 94,5%.

Adicionalmente el grupo económico Corporación Maresa Holding tuvo una participación de la actividad automotriz en el total de sus ingresos de 87,1% en el 2008 disminuyendo la misma a 85% en el 2012 y el grupo económico Almacenes Juan Eljuri tuvo una participación de los ingresos automotrices en el total de ingresos del grupo económico de 61,8% en el 2008 creciendo a 71,4% en el 2012, con lo cual se puede afirmar que éste grupo económico, a pesar de ser tener una representatividad alta del sector automotriz en sus ingresos totales, no es un grupo dedicado solo a la actividad automotriz.

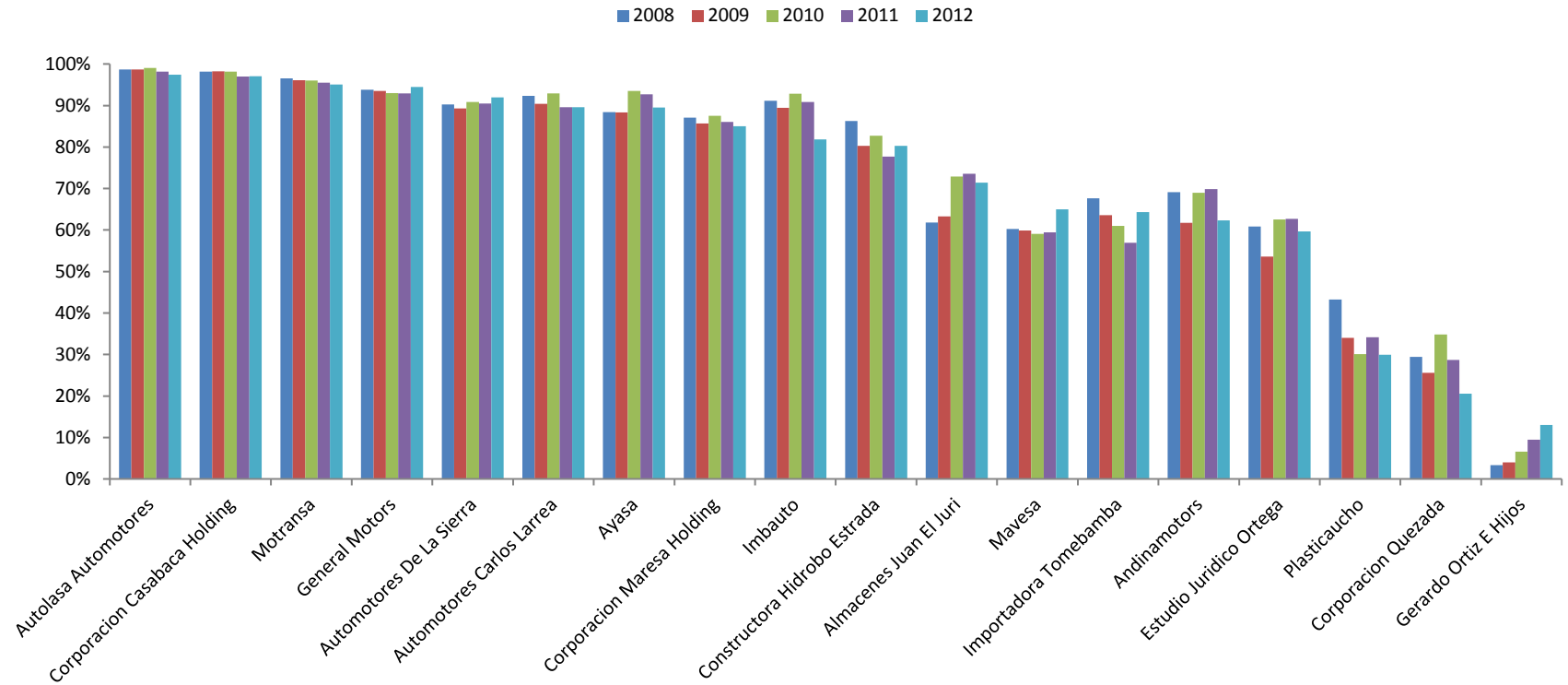
Los ingresos automotrices de la Corporación Maresa Holding tuvo una participación en los ingresos totales del grupo de 87,1% en el 2008, la misma que disminuyó a 85% en el 2012. El resto de grupos económicos (15) se dedican solo a la comercialización de vehículos en el Ecuador.

Se puede decir que los grupos económicos que tienen una alta representatividad de los ingresos automotrices en el total de ingresos de su grupo son: Automotores de la Sierra, que para el 2008, la actividad automotriz tuvo una participación dentro de sus ingresos totales del 90% la misma que creció

al 92% en el 2012. Adicionalmente se tiene al grupo Automotores Carlos Larrea, que para el 2008, el 92,3% de los ingresos pertenece a la actividad automotriz, cifra que disminuyó para el 2012 alcanzando solo el 89,6%. El grupo económico Ayasa creció de 88,4% en el 2008 a 89,5% en el 2012; la participación de la actividad automotriz en los ingresos del grupo Imbauto fue de 91,2% en el 2008, disminuyendo la misma en 10 puntos porcentuales hasta el 2012, alcanzando el 81,9% y finalmente la Constructora Hidrobo Estrada es el último grupo que tiene una actividad neta automotriz, pues la participación de los ingresos automotrices en el 2008 sobre los ingresos totales del grupo fue de 86,3%, para el 2012 ésta participación fue de 80,3%.

Para finalizar la parte de los grupos económicos en el sector automotriz, se tiene a aquellos que poseen una actividad automotriz importante dentro de los ingresos de los mismos, pero que no se dedican de lleno a esa actividad; es decir, poseen otras actividades económicas dentro del grupo económico, actividades que pueden ser complementarias al sector automotriz pero que no forman parte del análisis de esta investigación. Éstos son: Mavesa, Importadora Tomebamba, Andinamotors, Estudio Jurídico Ortega, Plasticaucho, Corporación Quezada y el grupo Gerardo Ortiz e Hijos.

**Gráfico No. 19 Participación Ingresos Automotrices por Grupo Económico Ecuador (2008-2012)**



**Fuente:** Servicio de Rentas Internas

**Elaboración:** José Montalvo

Como principal conclusión de este apartado se puede mencionar que dentro del sector automotriz existen varios grupos económicos que se dedican a la actividad, pues 25 del total de grupos económicos del Ecuador poseen al menos una empresa dedicada al ensamblaje o a la comercialización de vehículos. Además se tiene que para el año 2012 existen 18 grupos económicos que poseen una alta representatividad de los ingresos automotrices en el total de ingresos del grupo.

Existen tres grupos económicos que dentro de sus empresas vinculadas se dedican tanto al ensamblaje de vehículos como a la comercialización de los mismos, presentando de esta manera una integración vertical dentro de los primeros dos eslabones de la cadena productiva.

Adicionalmente se pudo ver la conformación de los grupos económicos en el sector automotriz en cuanto al número de empresas vinculadas, pues se tiene varios grupos que a pesar de tener pocas empresas en su cuadro de vinculación accionaria, poseen una alta participación en el total de ingresos de todos los grupos económicos en el Ecuador.

## Composición Parque Automotriz

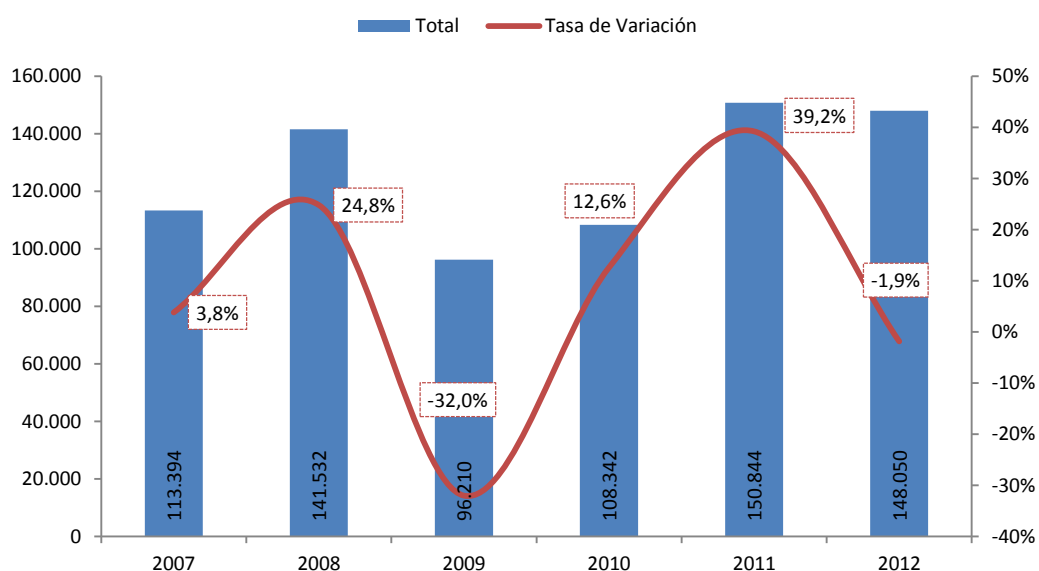
En el Ecuador existen diferentes segmentos de vehículos, que son: i) automóviles, ii) camionetas, iii) SUV's o los denominados todo terreno, iv) Van's y v) camiones y buses.

El número total de vehículos nuevos en el Ecuador se calculó en base a la sumatoria de los vehículos que son ensamblados dentro del territorio ecuatoriano más los vehículos que son ensamblados alrededor del mundo y que por lo tanto son importados hacia el Ecuador. En ese sentido en el **Gráfico No. 20** se tiene la evolución del total de vehículos nuevos en el Ecuador desde el año 2007 hasta el año 2012.

Durante el periodo antes mencionado, se destaca que en el 2007 el total de vehículos nuevos fue de 113 mil unidades, teniendo una tasa de variación porcentual anual positiva de 3,8% al compararlo con el 2006. El año 2009 fue un año de recesión para el sector automotriz, pues el total de vehículos decreció a aproximadamente en 96 mil unidades, presentando una tasa de variación porcentual anual negativa de 32%.

Para el 2011 se dio un crecimiento alto, el cual representa la variación más grande durante el periodo, en éste año existió un aproximado de 150 mil unidades con una tasa de variación porcentual anual de 39,2%. Finalmente como se mencionó anteriormente, las resoluciones del COMEX entran en vigencia en el año 2012, por lo que para este año el número total de vehículos en el Ecuador disminuyó a alrededor de 148 mil unidades, presentando una tasa de variación porcentual anual negativa de 1,9%.

**Gráfico No. 20 Vehículos Nuevos en el Ecuador (2007-2012)**



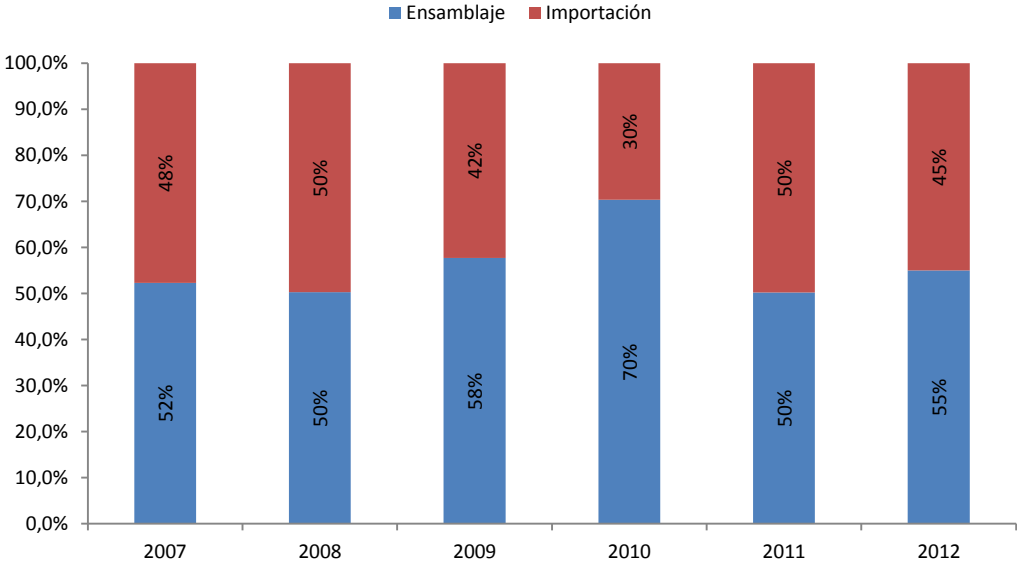
**Fuente:** Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador  
**Elaboración:** José Montalvo

Continuando con el análisis de los vehículos en el Ecuador, en el **Gráfico No. 21** se tiene la proporción de vehículos nuevos ensamblados en el país y la proporción de los vehículos nuevos que son importados.

En base a lo antes mencionado, se puede ver que el número de vehículos ensamblados en el Ecuador ha tenido una participación importante en la industria automotriz, manteniendo alrededor de una participación promedio anual del 56% en cuanto al total de la oferta automotriz. Para el año 2012 el 55% del total de vehículos nuevos en el Ecuador fueron ensamblados localmente.

Por otro lado los vehículos importados tuvieron una participación promedio anual del 44% en cuanto al total de vehículos nuevos en el Ecuador. Para el 2012 la participación de los vehículos importados fue de 45%.

**Gráfico No. 21 Composición Parque Automotriz en el Ecuador**



**Fuente:** Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador  
**Elaboración:** José Montalvo

Dentro del análisis de la industria se tiene que en el Ecuador se ensamblan distintos segmentos de vehículos. En el **Gráfico No. 22** se tiene como ha evolucionado la participación de los vehículos ensamblados según los diferentes tipos de segmento. Para este análisis se tomó en cuenta las unidades de vehículos ensambladas en el Ecuador.

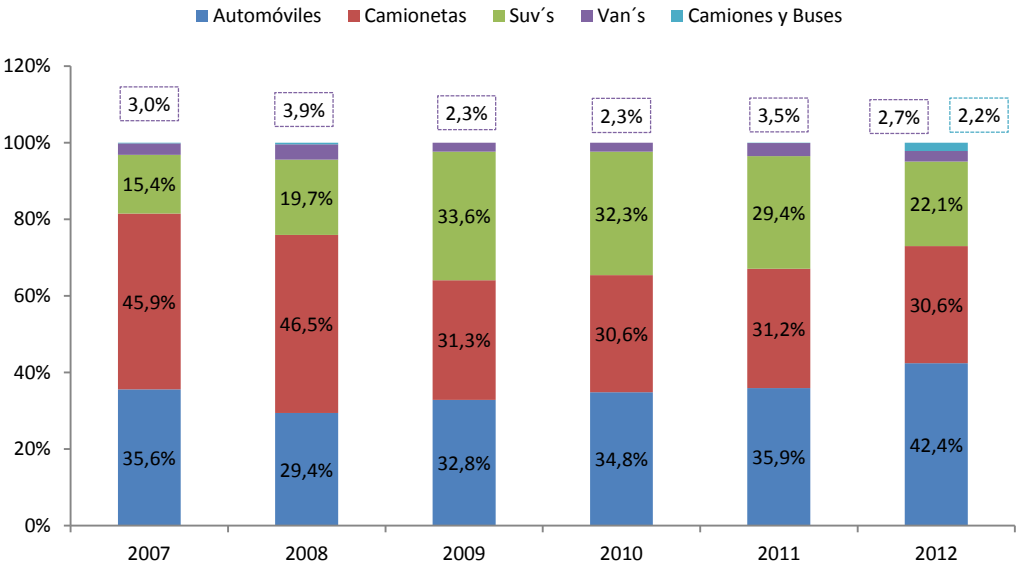
Según la información publicada por la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, el segmento de automóviles desde el año 2007 hasta el año 2011 ha mantenido una participación promedio anual de aproximadamente 33,5%, mostrando una tendencia creciente a partir del 2009, año en el cual la participación de los automóviles fue de 29,4%; para el 2012 el 42,4% del total de vehículos ensamblados en el Ecuador pertenece al segmento de los automóviles, siendo este segmento el más relevante en el país.

Por otro lado, el segundo segmento de vehículos con mayor número de unidades ensambladas es el de camionetas. En el 2007 éste tipo de vehículos tuvo una participación del 45,9%, incrementando la misma a 46,5% para el año 2008. A partir del año 2009 la participación de las camionetas ensambladas disminuye de una manera brusca, pues la participación promedio anual desde el 2009 hasta el 2012 fue de aproximadamente 31%, terminando el 2012 con el 30,6% del total de vehículos ensamblados en el Ecuador.

Adicionalmente, el tercer segmento que mayor porcentaje de unidades ensambladas en el Ecuador tiene es el de los Suv's o conocidos como los vehículos todo terreno. Desde el 2008, año en el cual la participación de vehículos de tipo Suv's fue de 15,4, este segmento ha tenido un crecimiento hasta el 2009, año en el cual su participación fue de 33,6%. A partir del 2010, el ensamblaje de éste tipo de vehículos ha ido disminuyendo hasta tener en el 2012 una participación total de 22,1%.

El segmento de Van's tuvo una participación promedio anual de 3%, dejando el resto para el segmento de Camiones y Buses; y se puede ver que el ensamblaje del segmento de Camiones y Buses desde el año 2007 hasta el 2011 no tuvo una participación significativa, siendo esta menor a 1%; incluso en el 2010 y 2011 en el Ecuador no se ensamblaron este tipo de vehículos. Para el 2012 el ensamblaje de Camiones y Buses tuvo una participación de 2,2% del total de vehículos ensamblados en el Ecuador.

**Gráfico No. 22 Participación Vehículos Ensamblados en el Ecuador según tipo (2007-2012)**



**Fuente:** Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador  
**Elaboración:** José Montalvo

Para complementar el análisis del parque automotriz en el Ecuador, en el **Gráfico No. 23** se presenta la evolución de la participación de los vehículos que son importados, es decir los CUV's.

El tipo de vehículos que más se importó durante todos los años analizados fue el segmento de automóviles, en el 2007 tuvieron el 42% de participación del total de vehículos importados hacia el

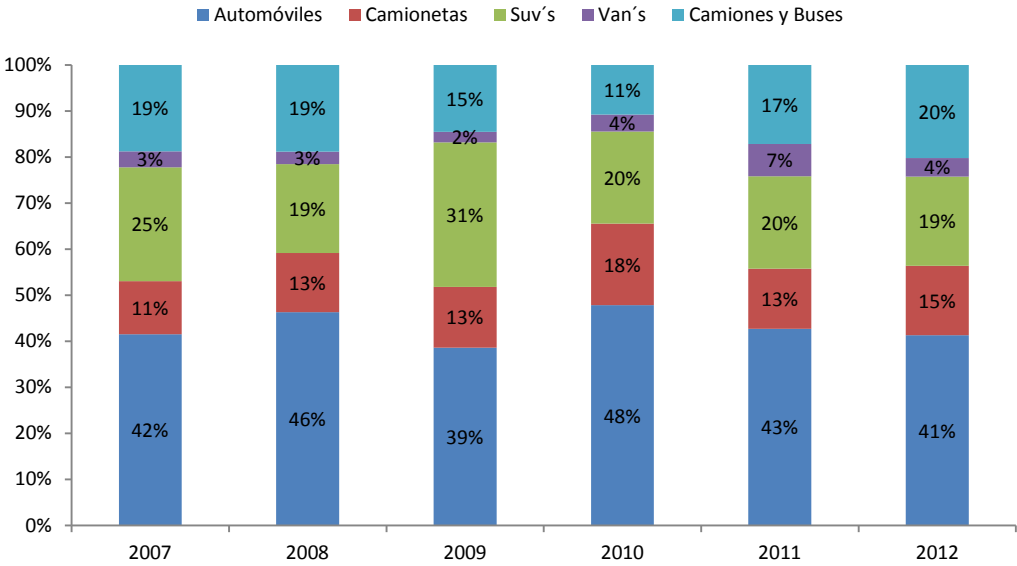
Ecuador. Esta participación tuvo variaciones no muy significantes durante el periodo de estudio, pues el 2009 fue el año en que menos participación los automóviles tuvieron con el 39%, por otro lado en el 2010 la participación de éste segmento fue de 48%. Para el 2012 el 41% de los vehículos importados son de tipo automóviles.

El segundo segmento de vehículos que mayor participación tuvo fue el de Suv's. En el 2007 su participación en el total de vehículos importado fue de 25%, siendo el año más importante para las importaciones de este segmento el 2009, año en el cual su participación alcanzó el 31%. A partir del 2010, la participación promedio anual de los Suv's fue de aproximadamente 20%, finalizando el 2012 con el 19% del total de vehículos importados.

Uno de los segmentos que no se importa en grandes cantidades es el de las camionetas, esto se debe a que en el Ecuador se ha logrado ensamblar una gran cantidad de este tipo de vehículos. En el 2007 las importaciones de camionetas alcanzaron el 11% del total de vehículos importados, creciendo hasta tener el 18% en el año 2010. Para los años 2011 y 2012 la participación fue de 13% y 15% respectivamente. El segmento correspondiente a las Van's es otro de los pocos importados, pues en el Ecuador se ensambla cierto porcentaje de este tipo de vehículos, además de ser un segmento de vehículos poco demandado.

Finalmente se tiene el segmento de Camiones y Buses, que dentro de las importaciones totales de vehículos poseen un alto grado de participación. En los años 2007 y 2008 tuvieron una participación de 19% cada año. El año que menor participación tuvo este segmento fue en el 2010, año en el cual la participación fue de 11%. Para el año 2012 la participación de las importaciones de Camiones y Buses fue de 20%.

**Gráfico No. 23 Participación Vehículos Importados Ecuador según tipo (2007-2012)**



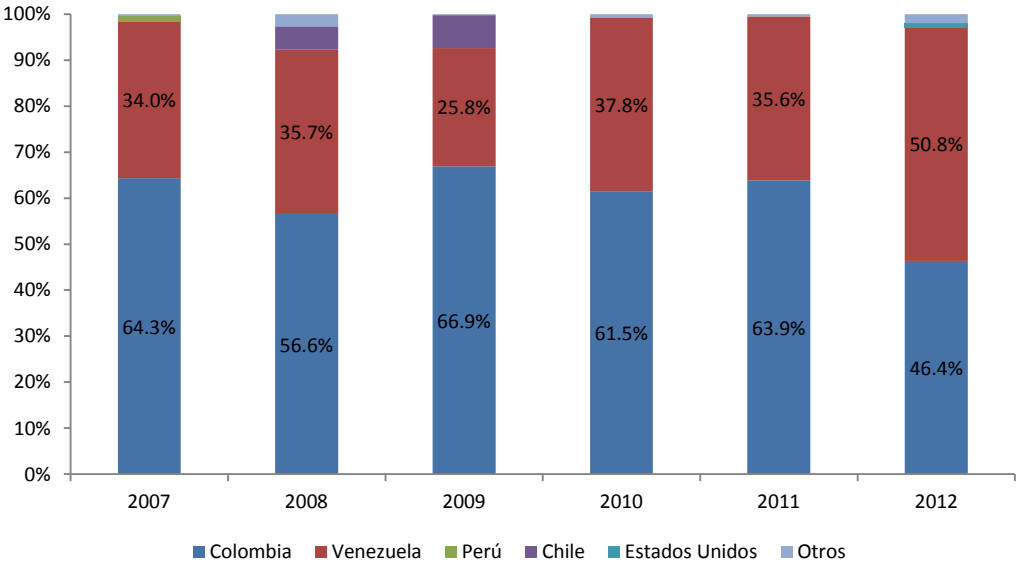
**Fuente:** Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador  
**Elaboración:** José Montalvo

Adicionalmente se identificó los principales países a los cuales el Ecuador exporta sus vehículos. Es importante mencionar que el Ecuador exporta solamente los vehículos que son ensamblados localmente y que para el cálculo se tomó los ingresos provenientes de los vehículos exportados más no en unidades.

Se tiene en el **Gráfico No. 24** que los dos principales países a donde se exporta son Colombia y Venezuela. Colombia es el principal país manteniendo un promedio de participación anual aproximado de 62% en cuanto las exportaciones totales de vehículos y sus partes del Ecuador desde 2007 hasta 2011, para el 2012 las exportaciones desde Ecuador hacia Colombia disminuyeron cerca de quince (15) puntos porcentuales, teniendo solo el 46,6%.

Venezuela es el segundo país más importante para las exportaciones de vehículos del Ecuador, pues desde el 2007 hasta el 2011 su participación promedio anual en el total de las exportaciones de vehículos y sus partes fue de aproximadamente 33%, creciendo a 50% para el 2012. Finalmente se tiene que las exportaciones del Ecuador en un grado mínimo se dirigen a Perú, Chile y Estados Unidos.

**Gráfico No. 24 Destino de Exportaciones del Ecuador de Vehículos y sus Partes (2007-2012)**



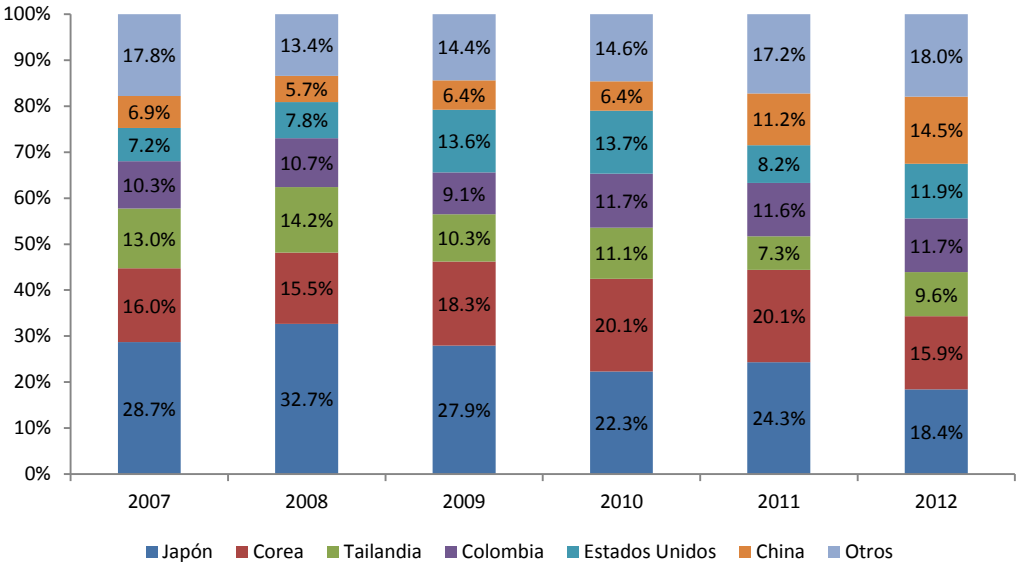
**Fuente:** Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador  
**Elaboración:** José Montalvo

Finalmente dentro de las importaciones de vehículos en el Ecuador, en el **Gráfico No. 25** se tiene como ha evolucionado las importaciones de los distintos orígenes de los cuales el Ecuador importa los vehículos y sus partes.

Japón es el principal país de donde el Ecuador importa vehículos y sus partes, pues para el 2007 el 28,7% del total de importaciones fueron de origen japonés creciendo hasta 32,7% en el 2008. Desde el año 2009 hasta el año 2011, aproximadamente el 25% promedio del total de importaciones vinieron de éste país, dejando para el 2012 solo el 18,4%. Otro de los países más importantes para las importaciones de vehículos y sus partes es Corea, debido a que durante todo el periodo analizado, aproximadamente el 18% de las importaciones eran de origen coreano.

Dentro de los países más importantes para las importaciones de vehículos y sus partes se encuentran Colombia y Tailandia, aproximadamente el 11% anual del total de las importaciones provienen de estos países. Finalmente China es otro de los países de donde más se importa vehículos y sus partes, si bien al inicio del periodo analizado; es decir, en el año 2008, la participación de China en las importaciones era de solo el 6,9%, para los años 2011 y 2012 su participación casi duplico la de los años anteriores, teniendo una participación en el total de importaciones de vehículos de 11,2% y 14,5% respectivamente.

**Gráfico No. 25 Origen Importaciones del Ecuador de Vehículos y sus Partes (2007-2012)**



**Fuente:** Trademap  
**Elaboración:** José Montalvo

## Composición Ventas de Vehículos en el Ecuador

En este acápite se tiene la conformación de las ventas de vehículos en el Ecuador, que al igual que la composición del parque automotriz se hace un análisis descriptivo de los vehículos nuevos y su evolución, además de indicar cuál es la participación de los vehículos ensamblados localmente y los vehículos importados; la única diferencia con el capítulo anterior es de que en esta parte se hace referencia al análisis solo de los vehículos que son comercializados dentro del territorio ecuatoriano, mas no se toma en cuenta las exportaciones de vehículos.

En ese sentido en el **Gráfico No. 26** se tiene la evolución del total de vehículos nuevos comercializados en el Ecuador desde el año 2007 hasta el año 2012. Se puede ver que durante el periodo antes mencionado, las ventas de los vehículos nuevos en el Ecuador han tenido grandes variaciones pues en 2 de los 7 años analizados, presentan tasas de variación negativas.

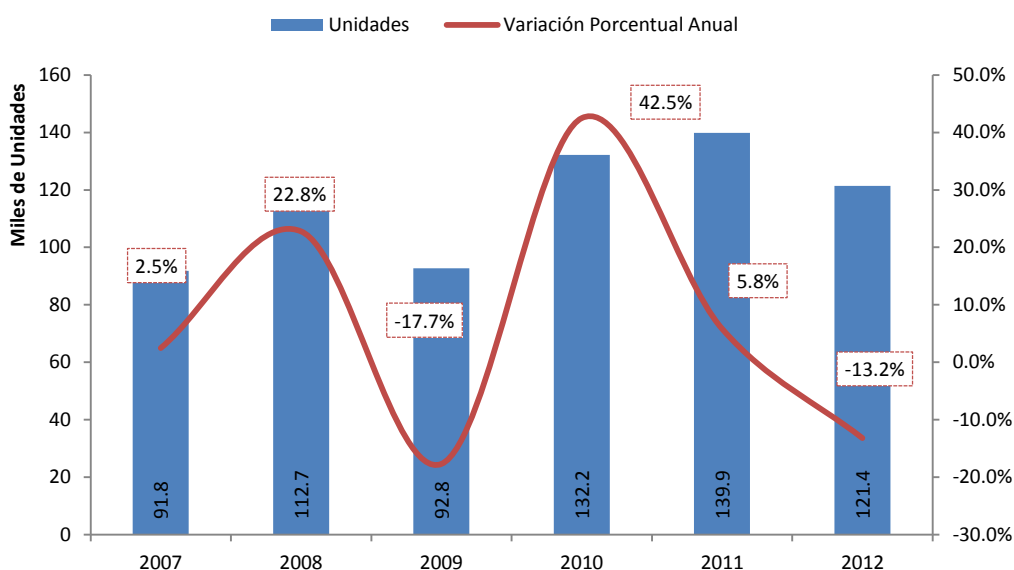
Para el año 2007, dentro del territorio ecuatoriano se comercializaron alrededor de 92 mil unidades, presentando un crecimiento con una tasa de variación porcentual de 2,5% al compararlo con el 2006 y comercializando 112,7 mil unidades en el 2008 con una tasa de variación porcentual anual de 22,8%.

Uno de los años negativos para el sector fue el 2009, ya que, el número total de vehículos comercializados disminuyó a 92,8 mil unidades y presentando una tasa de variación porcentual negativa de 17,7%. A partir de ese año, en el año 2010, las ventas de vehículos en el Ecuador logran una recuperación inmediata, incluso superando las cantidades comercializadas en el 2008, al haber vendido 132,2 mil unidades con una tasa de variación porcentual anual de 42,5%.

Para el 2011 entra la preocupación por parte del estado por el número de vehículos comercializados en el Ecuador, por lo que el COMEX inicia un estudio para la fijación de cupos de importación, lo que tendría como consecuencia la disminución del total de vehículos. Para el 2011, año en el cual la restricción de cupos no aplicaba, el sector presenta un nuevo crecimiento al haber comercializado un total de 139,9 mil unidades de vehículos con una tasa de variación porcentual anual de 5,8%.

Finalmente para el año 2012, año en el cual ya aplica las restricciones implementadas por el COMEX a través de las resoluciones no. 65 y no. 66, el sector presenta un decrecimiento de -13,2%, comercializando 121,4 mil unidades dentro del Ecuador.

**Gráfico No. 26 Vehículos nuevos comercializados en el Ecuador (2007-2012)**



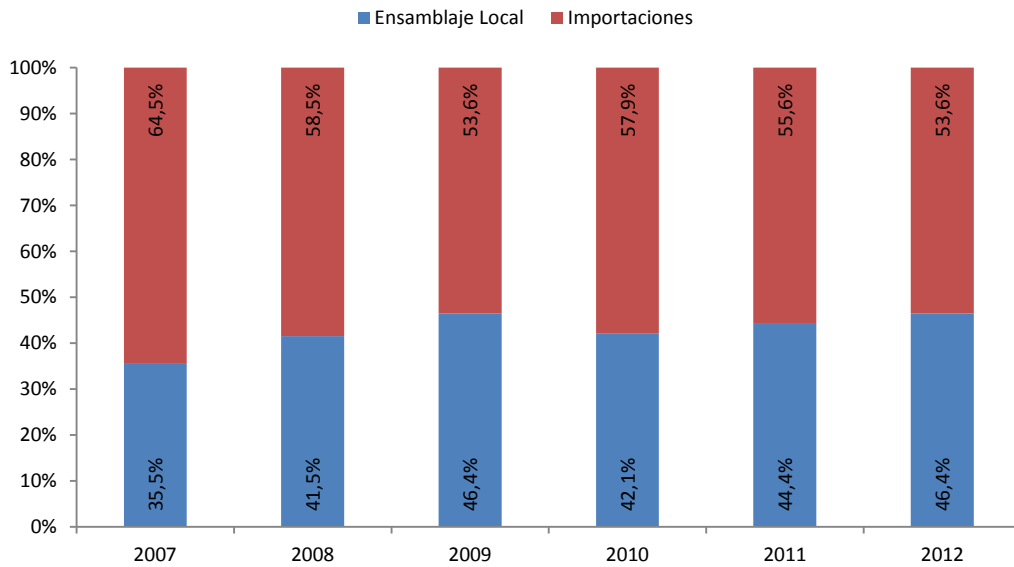
**Fuente:** Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador  
**Elaboración:** José Montalvo

En relación a lo mencionado anteriormente, en el **Gráfico No. 27** se observa como están conformadas las ventas de vehículos en el Ecuador según su origen; es decir, si los vehículos fueron ensamblados localmente o si fueron importados.

Así, se destaca que el porcentaje de vehículos ensamblados localmente comercializados en el Ecuador ha ido creciendo, en el 2007 su participación fue de 35,5%, a partir del 2008 su participación promedio anual fue de aproximadamente 44%. En el 2012 el 46% del total de vehículos comercializados en el Ecuador fueron ensamblados localmente.

Por otra parte, al analizar los vehículos importados para ser comercializados en el territorio ecuatoriano, se tiene que en el 2007 el 64,4% fueron importados, decreciendo hasta el 53,3% en el 2009. En el 2009 la participación de los vehículos importados presentó un crecimiento con el 57,9% de participación, decreciendo nuevamente para el 2011 y 2012, años en los cuales la participación fue de 55,6% y 53,6% respectivamente.

**Gráfico No. 27 Composición de la Venta de Vehículos en el Ecuador (2007-2012)**



**Fuente:** Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador  
**Elaboración:** José Montalvo

Finalmente con el propósito de analizar los diferentes segmentos de vehículos comercializados en el Ecuador, se tiene en el **Gráfico No. 28** cómo han evolucionado las ventas de los mismos.

Se puede apreciar que las preferencias de los consumidores en el Ecuador se da en el segmento de vehículo de tipo automóviles, pues aproximadamente el 42,4% de vehículos nuevos comercializados en el país corresponde este segmento; sin presentar grandes variaciones durante el periodo analizado se puede decir que este en la comercialización de automóviles es donde posiblemente exista un mayor nivel de competencia.

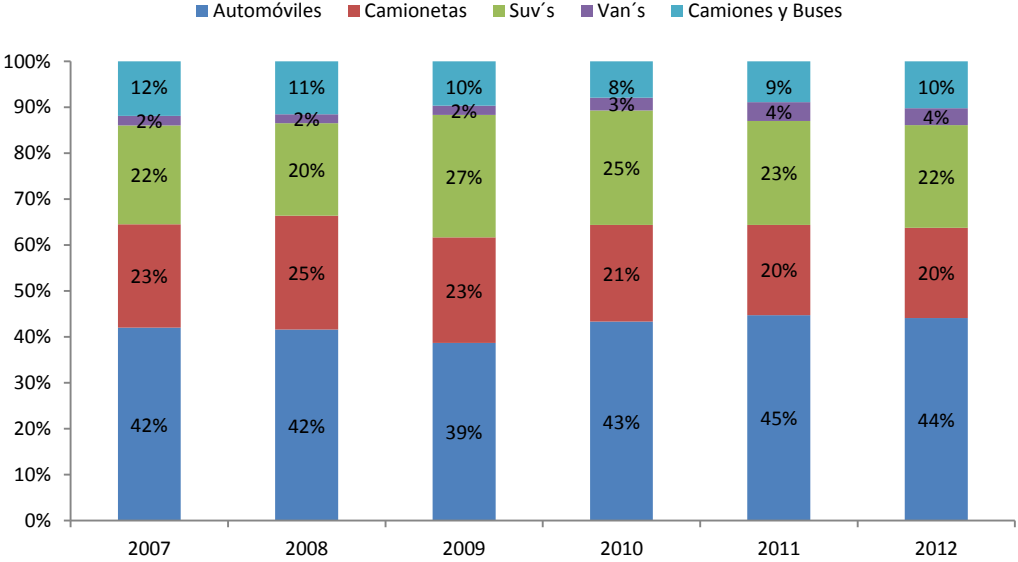
El segmento de las camionetas durante todo el periodo analizado ha mantenido una participación promedio anual de aproximadamente el 22% del total de vehículos comercializados localmente, y al igual que en los automóviles no se presentó grandes variaciones en cuanto a la comercialización. Otro de los segmentos de vehículos preferidos por los consumidores ecuatorianos es el de Suv's o los vehículos conocidos como de todo terreno; en el 2007 la participación de éste segmento fue de 22%, mientras que la mayor participación la presentó en el 2009, año en el cual el 27 % de vehículos comercializados en el Ecuador correspondía a este segmento. Para el año 2012 la participación de los Suv's fue de 22%.

Quizás el tipo de vehículo menos comercial dentro de los vehículos en el Ecuador fue el de las Van's, pues éste segmento tiene solo fines escolares o turísticos, mas no un fin familiar como en el caso de automóviles y Suv's. La participación promedio anual de Van's fue de 2,8% desde el 2007 hasta el 2012.

Finalmente se tiene a los Camiones y Buses, que al igual que las camionetas, tienen un fin más de trabajo y de carga para el caso de camiones, y de transporte público y turismo para el caso de los buses. La participación de este segmento en el total de vehículos comercializados en el Ecuador fue en

promedio del 10% anual.

**Gráfico No. 28 Composición de las Ventas en el Ecuador Según Tipo de Vehículo (2007-2012)**



**Fuente:** Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador  
**Elaboración:** José Montalvo

## Índices de Concentración

En este capítulo se hace un análisis desde la perspectiva de la competencia, con varios índices que ayudan a calificar los niveles de concentración. Para esta análisis, se ha dividido al sector automotriz en las actividades de ensamblaje y de comercialización de vehículos, esto se debe a que no pueden ser comparables en los términos de competencia, formando dos mercados relevantes distintos dentro del sector automotriz.

A continuación se realiza el análisis de todos los índices de concentración citados en el fundamento teórico. Para el cálculo de los mismos se utilizó los datos publicados por la Superintendencia de Compañías sobre ingresos operacionales de los distintos operadores económicos inscritos en las actividades económicas (ensamblaje y comercialización) correspondientes al sector automotriz.

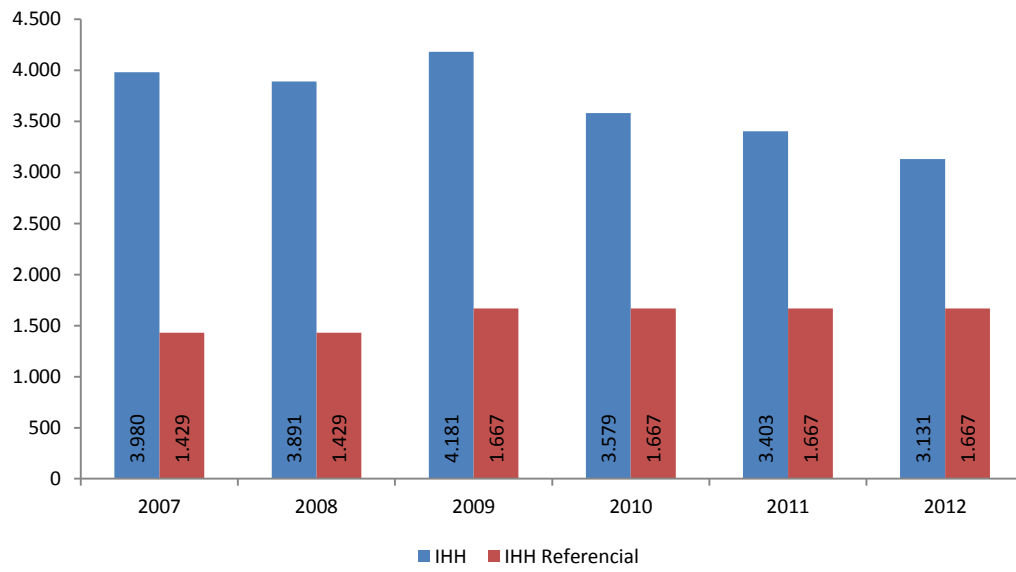
Iniciando por la actividad de ensamblaje, en el **Gráfico No. 29** se tiene el IHH y su referencial. Como se mencionó en los fundamentos teóricos, el IHH referencial se enfoca a dar una idea de cómo debería estar el sector analizado en caso de que exista una competencia perfecta asumiendo que todos los operadores económicos de la actividad poseen una misma cuota de mercado.

Así, se puede ver que para los años 2007 y 2008 el IHH referencial fue de 1.429 puntos cada año, por lo que se supone que el mercado debería estar desconcentrado; sin embargo, al compararlo con el IHH calculado, se tiene que para el 2008 y 2009 el IHH fue de 3.980 puntos y 3.891 puntos respectivamente, con lo que según la Comisión Federal de Comercio de Estados Unidos se lo cataloga como un mercado altamente concentrado.

A partir del año 2009, el IHH referencial, de acuerdo al número de operadores registrados en la actividad, fue de 1.667 puntos, suponiendo que debería ser un mercado moderadamente concentrado, cosa que no es cierto debido a que el IHH para el 2009 fue de 4.181 puntos. Para el 2010 el IHH decrece a 3.579 puntos, para el 2011 el IHH fue de 3.403 puntos y para el 2012 el IHH fue de 3.131 puntos, con lo que se lo cataloga, al igual que en el 2007 y 2008, como un mercado altamente concentrado.

Si bien el IHH ha ido disminuyendo al pasar cada año, el mercado de ensamblaje se lo cataloga como altamente concentrado, sin embargo se espera que los índices de concentración sigan disminuyendo, debido a que en el 2013, en la provincia de Tungurahua se inauguró una nueva planta ensambladora correspondiente a la marca Great Wall.

**Gráfico No. 29 Índice Herfindahl-Hirschmann Sector Ensamblaje Ecuador (2007-2012)**



**Fuente:** Superintendencia de Compañías

**Elaboración:** José Montalvo

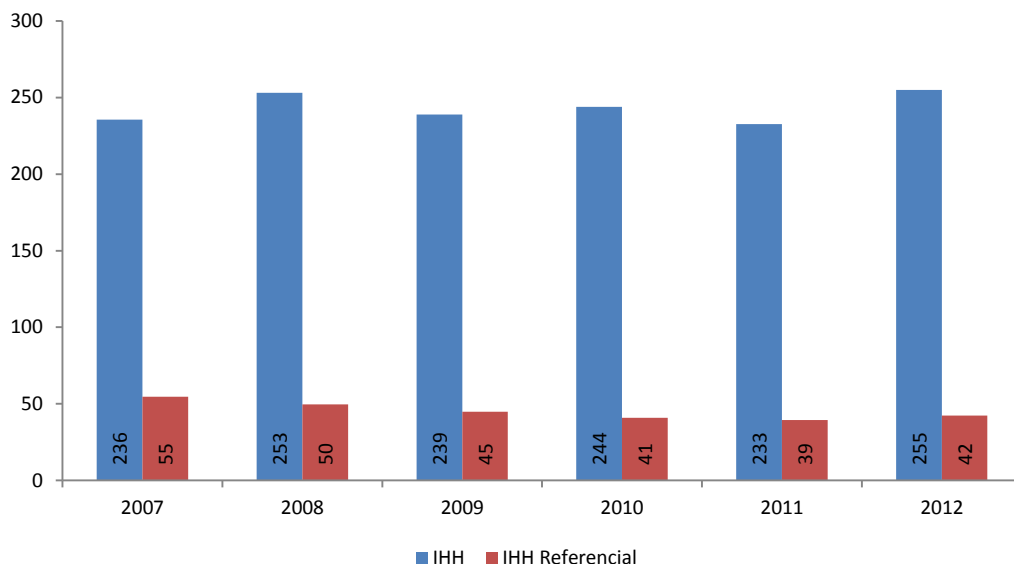
Continuando con el análisis del sector automotriz, se complementa el mismo con la actividad de comercialización; así, en el **Gráfico No. 30** se tiene el IHH y su referencial.

A diferencia de la actividad de ensamblaje, en la actividad de comercialización se tiene un mercado más competitivo. En un principio el IHH referencial ha ido disminuyendo, esto se debe a que cada año han existido un mayor número de operadores económicos registrados en la actividad. Durante todo el periodo analizado el IHH referencial indica que el mercado de comercialización de vehículos, al acercarse a un puntaje cercano a cero, se lo puede catalogar como un mercado desconcentrado, muy similar al de competencia perfecta.

Al analizar el IHH efectivo calculado en base a los ingresos operacionales de cada uno de los operadores económicos, se tiene que en el 2007 el IHH fue de 236 puntos, mientras que el IHH referencial fue de 55 puntos, mediante lo cual al mercado se lo puede catalogar como desconcentrado según la Comisión Federal de Comercio de Estados Unidos; sin embargo, hay que recalcar que existe una gran brecha entre el IHH y el IHH referencial, por lo que el mercado no se lo cataloga como de competencia perfecta.

A partir del año 2008 el IHH ha mantenido una posición similar a la del año 2007, el promedio de éste índice de concentración fue de 243 puntos desde el 2008 hasta el 2012, calificando de esta manera al mercado de comercialización como desconcentrado. Comparando el IHH con el IHH referencial se puede ver que existe una brecha entre los dos índices, lo que hace que el mercado de comercialización de vehículos no se acerque a un mercado de competencia perfecta.

**Gráfico No. 30 Índice Herfindahl-Hirschmann Sector Comercialización Ecuador (2007-2012)**



**Fuente:** Superintendencia de Compañías

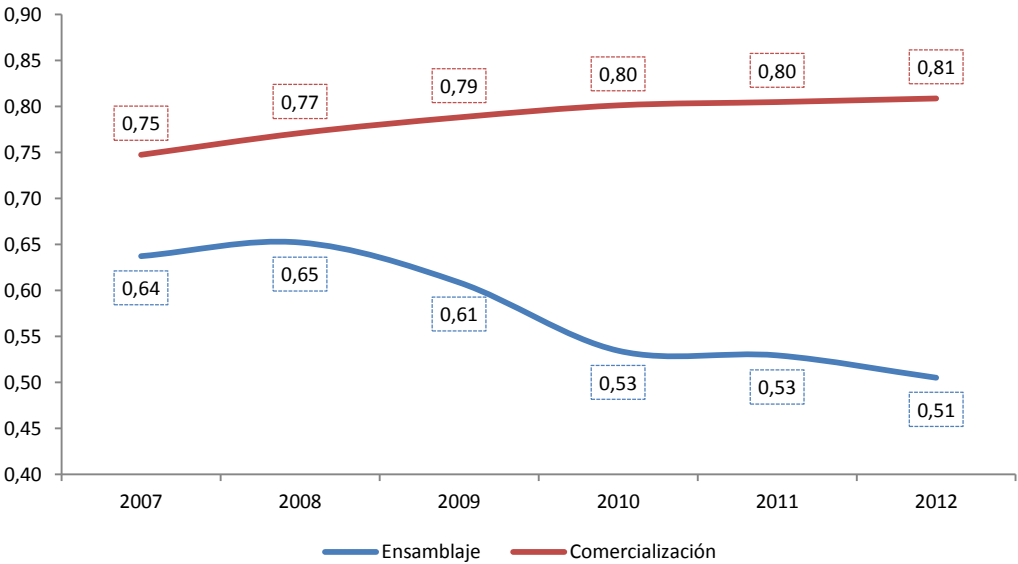
**Elaboración:** José Montalvo

El Coeficiente de Gini, como se mencionó dentro de la parte teórica, ayuda a medir como se encuentra el mercado en cuanto a la distribución de la variable seleccionada y según el número de operadores existentes en el mercado analizado, teniendo que si éste coeficiente se acerca a uno mayor es el nivel de inequidad. En la presente investigación, el Coeficiente de Gini se lo calculó en base a los ingresos operacionales de cada una de las empresas participantes en las actividades de ensamblaje y comercialización.

En el **Gráfico No. 31** se tiene la evolución del Coeficiente de Gini en cada una de las actividades pertenecientes al sector automotriz desde el año 2007 hasta el año 2012. Según los datos sacados de la Superintendencia de Compañías, se puede ver que para la actividad de ensamblaje el mercado se encuentra como inequitativo para todo los años del periodo, pues en el 2007 el Coeficiente de Gini tomo valores de 0,64 y finalizando el 2012 con un índice de 0,51. Si bien cada año el coeficiente de Gini disminuye, sigue siendo un mercado inequitativo en cuanto a la distribución de los ingresos, en este caso ingresos operacionales.

Por otra parte se tiene también el Coeficiente de Gini correspondiente a la actividad de comercialización, que al pasar de los años, éste ha ido incrementando, indicando una tendencia creciente para todo el periodo analizado. En el 2007 el Coeficiente de Gini tomo valores de 0,75 siendo de esta manera un mercado sumamente inequitativo y creciendo a 0,81 hasta el año 2012, ratificando los altos niveles de inequidad.

**Gráfico No. 31 Coeficiente de Gini Sector Automotriz Ecuador (2007-2012)**



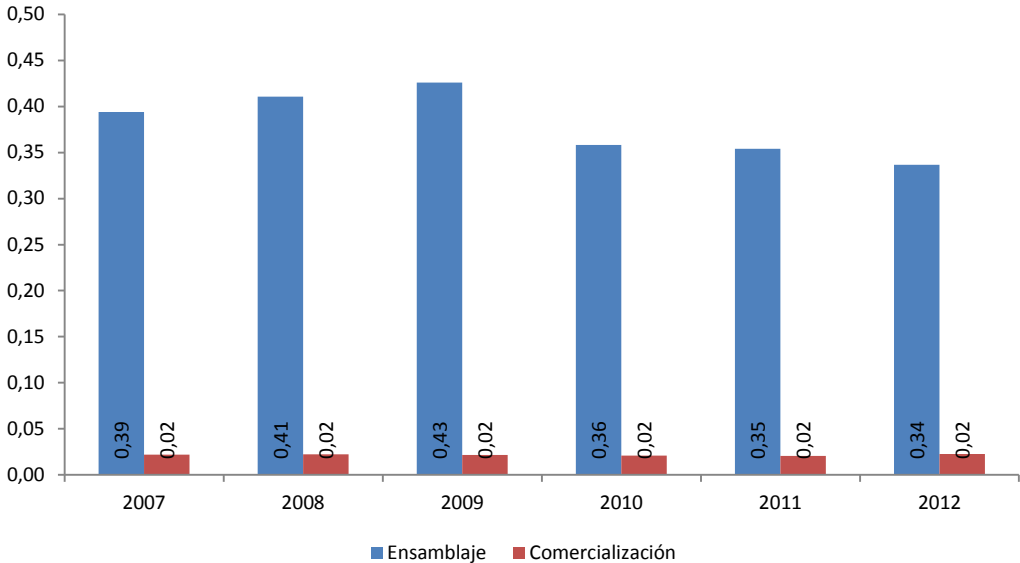
**Fuente:** Superintendencia de Compañías  
**Elaboración:** José Montalvo

Al igual que en el cálculo del IHH, en el **Gráfico No. 32** se tiene el índice RHT para las actividades de ensamblaje y comercialización de vehículos en el Ecuador; la única diferencia es que para el IHH se da una mayor importancia a las empresas que mayor cuota de mercado poseen y para el RHT se da una mayor significancia a los operadores económicos con mejor cuota de mercado en el sector.

Al analizar la actividad de ensamblaje en el sector automotriz, en el 2007 el RHT fue de 0,39, estando este puntaje alejado de la competencia perfecta. Durante todo el periodo el índice se mantiene dentro de un rango (0,34 a 0,43), siendo el año 2009 en el que el RHT tomó el valor más alto de 0,43 y finalizando el 2012 con un valor 0,34, con lo cual se puede ratificar que dentro del ensamblaje de vehículos en el Ecuador no existe un mercado monopólico, pero si niveles de concentración considerables.

Dentro de la actividad de comercialización de vehículos en el Ecuador, al calcular el RHT se tuvo que el mercado se acerca a los valores de competencia perfecta, pues para todos los años el índice fue de 0,02 puntos, siendo 0 el mercado exacto a un modelo de competencia perfecta.

**Gráfico No. 32 Índice de Rosenbluth Hall y Tideman Según Tipo de Actividad Automotriz Ecuador (2007-2012)**



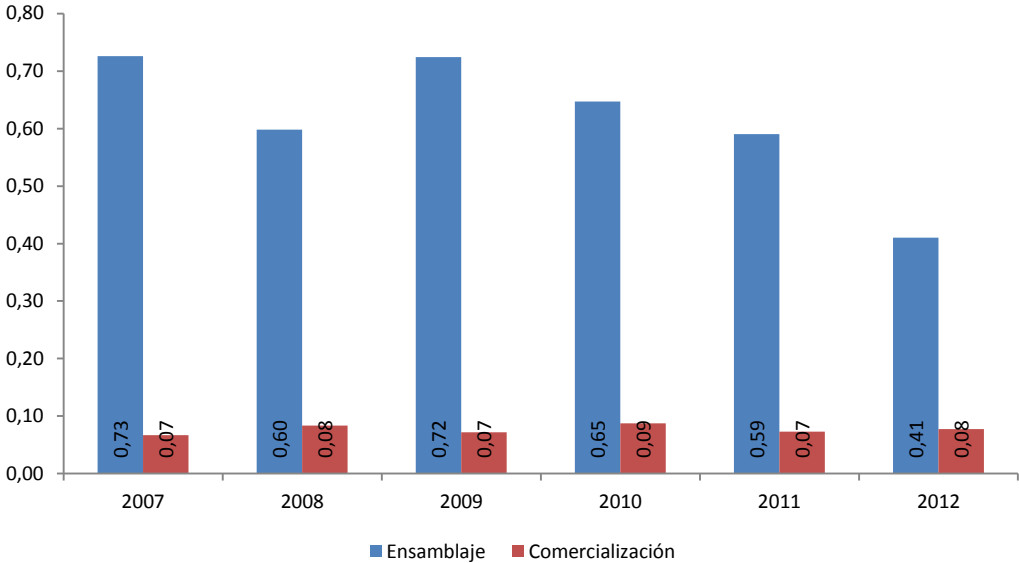
**Fuente:** Superintendencia de Compañías  
**Elaboración:** José Montalvo

Adicionalmente se realizó el análisis en cuanto a la competencia del sector automotriz, se calculó el Índice de Dominancia, su evolución se lo puede ver en el **Gráfico No. 33**.

Para la actividad de ensamblaje el índice es alto, indicando la posibilidad de que exista una empresa dominando el mercado. Para el 2007 el índice fue de 0,73 indicando una dominancia absoluta al compararlo con los operadores más pequeños. Desde el 2008 hasta el 2011 tomó valores de 0,60 a 0,59 respectivamente, teniendo variaciones positivas y negativas. Finalmente para el 2012 el índice fue de 0,41, mediante lo cual se puede ratificar que la competencia en el sector de ensamblaje ha ido mejorando y el resto de empresas ensambladoras han tomado parte del mercado para competir.

Dentro de la actividad de comercialización de vehículos en el Ecuador, el índice de dominancia fue relativamente bajo, siendo para el 2007 de 0,07 y manteniéndose en un promedio de 0,08 anual. Esto indica que existe muy poca dominancia del operador económico más grande dentro del sector. Como se puede ver en los años analizados este índice no tiene grandes variaciones terminando el 2012 con un valor de 0,08.

**Gráfico No. 33 Índice de Dominancia Según Tipo de Actividad Automotriz Ecuador (2007-2012)**



**Fuente:** Superintendencia de Compañías  
**Elaboración:** José Montalvo

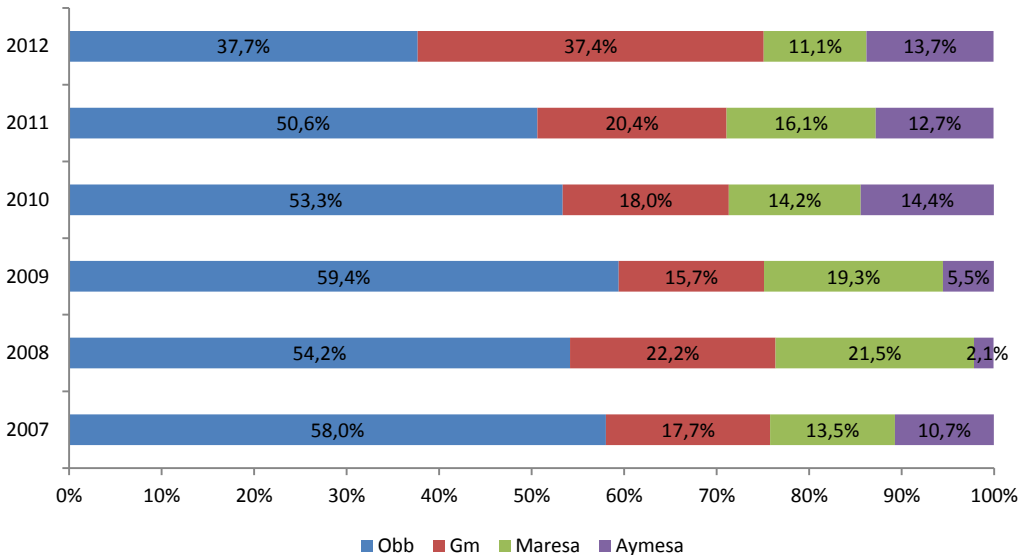
Finalmente se hizo el análisis de concentración en base a los 4 operadores económicos más grandes del mercado. En el **Gráfico No. 34** se tiene lo correspondiente a la actividad de ensamblaje de vehículos en el país, concentrando las únicas 4 empresas el 100% del mercado.

Durante el periodo 2007 y 2012 han existido dos empresas dominantes que son Ómnibus BB y General Motors, que para el 2007 tuvieron una participación del 58% y 17,7% respectivamente. Es importante aclarar que las dos empresas pertenecen al mismo grupo económico que de manera conjunta tuvieron cerca del 76% del mercado. Por otro lado las empresas Maresa y Aymesa tuvieron una participación del 13,5% y 10,7% respectivamente.

Para el resto de años las dos empresas más grandes en cuanto a los ingresos operacionales y pertenecientes al mismo grupo económico (GENERAL MOTORS), han tenido de manera conjunta un promedio del 74% de la participación, si bien Ómnibus BB ha ido disminuyendo su participación durante el periodo analizado, General Motors ha crecido en esa participación, dejando el 26% promedio restante para las ensambladoras Maresa y Aymesa.

Uno de los años más relevantes es el 2008 debido a que el operador económico Aymesa obtuvo solo el 2,1% de participación dejando el 97,9% restante para las otras tres empresas. A partir de ese año Aymesa logra su recuperación hasta llegar a tener un total del 13,7% de participación en el 2012, incluso superando la de Maresa.

**Gráfico No. 34 Participación de Mercado Ensamblaje de Vehículos en el Ecuador (2007-2012)**



**Fuente:** Superintendencia de Compañías  
**Elaboración:** José Montalvo

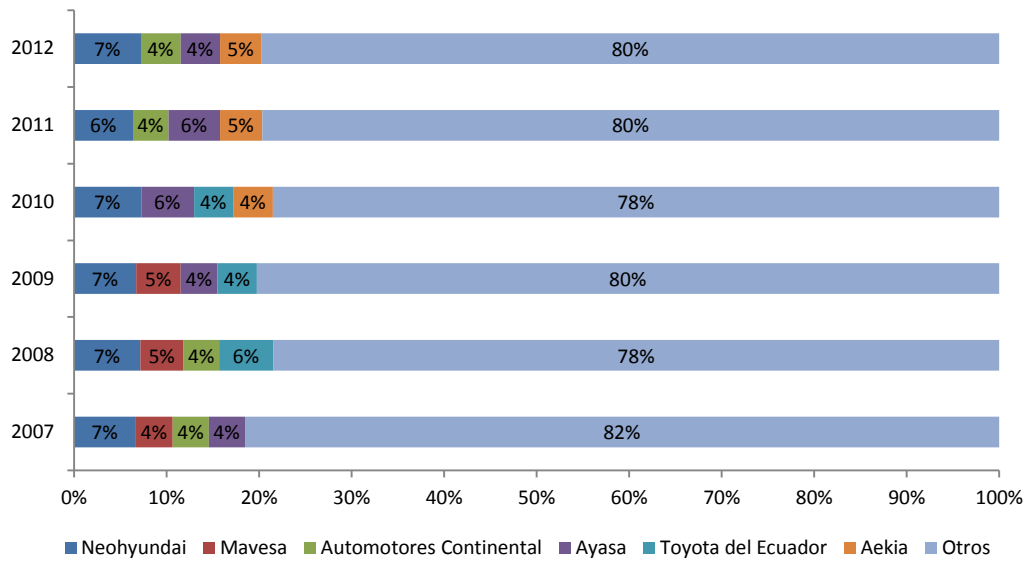
En el **Gráfico No. 35** se tiene los niveles de concentración de los 4 operadores económicos más grandes dentro de la actividad de comercialización, donde las 4 empresas más grandes concentran en promedio el 20% anual. Neohyundai ha sido la empresa líder dentro de la actividad, pues durante todo el periodo mantiene en promedio el 7% del total de ingresos operacionales. Mavesa forma parte de los 4 operadores más importantes solo en los años 2007, 2008 y 2009, para el resto de años su participación no se encuentra dentro de los 4 más grandes.

Automotores Continental dentro de la comercialización de vehículos en el Ecuador se ubicó entre los 4 más grandes solo en los años 2007 y 2008, para el 2009 y 2010 su participación disminuyó, pero a pesar de todo logró su recuperación para el 2011 y 2012, ubicándose en estos dos últimos años como el tercer operador en cuanto a los ingresos operacionales.

Ayasa es otro de los operadores económicos más importantes durante el periodo analizado, para el 2007 su participación en el total de ingresos operacionales fue del 4%. En el año 2008 éste operador económico no fue parte del C4, mientras que a partir del 2009 entra de nuevo a formar parte de los 4 principales operadores en la comercialización de vehículos en el Ecuador. Para los años 2010 y 2011 la participación de Ayasa en los ingresos operacionales fue de 6%, decreciendo a 4% en el 2012.

Toyota del Ecuador se encontró entre los 4 principales operadores económicos solo en los años 2008, 2009 y 2010. Para el 2008 la participación de éste operador en el total de ingresos operacionales fue de 6%, disminuyendo a 4% hasta el año 2010. Finalmente se tiene al operador Aekia que pasa a formar parte del C4 a partir del año 2010 con el 4% del total de ingresos operacionales y creciendo un punto porcentual hasta el año 2012. El resto de operadores económicos inmersos en la actividad de comercialización mantuvieron una participación promedio anual cercana al 80%.

**Gráfico No. 35 Participación de Mercado Comercialización de Vehículos en el Ecuador (2007-2012)**



**Fuente:** Superintendencia de Compañías

**Elaboración:** José Montalvo

## ***Conclusiones***

- En el Ecuador existen varias actividades económicas, siendo la actividad automotriz, tanto de ensamblaje como de comercialización de vehículos, una de las más importantes dentro de la economía, pues desde el 2004 hasta el 2012 la actividad automotriz ha mantenido una participación promedio anual del 12% en el PIB.
- Las exportaciones correspondientes a la actividad automotriz han mantenido una participación promedio anual aproximado de 2% en el total de exportaciones, siendo poco relevantes para el comercio exterior del Ecuador; sin embargo la idea de gobierno es impulsar las mismas y por lo tanto el desarrollo de la actividad.
- Las importaciones de vehículos y sus partes en el Ecuador han sido reguladas a través del COMEX desde el año 2012 hasta el año 2014, por lo que la libre competencia dentro del sector puede estar limitada debido a las restricciones hacia las importaciones y la asignación de cupos hacia los operadores económicos.
- Dentro del análisis se pudo identificar que para el 2013 existen 25 grupos económicos que poseen al menos una empresa dedicada a la actividad automotriz, sin embargo los grupos económicos: Industrias Ales, Hotel Colon, Banco Pichincha, Exportadora Bananera Noboa, Conservas Isabel, IIASA Importadora Industrial e Industria Adelca no fueron tomados en cuenta para el análisis, esto se debe éstos grupos económicos no son de gran importancia para el sector, ya que no llegaron a tener al menos el 10% de sus ingresos totales correspondientes a la actividad automotriz, por lo que no formaron parte de los grupos económicos relevantes.
- Los grupos económicos de que tuvieron al menos el 50% de sus ingresos totales provenientes de la actividad automotriz hasta el año 2012 fueron: Autolasa Automotores, Corporación Casabaca Holding, Motransa, General Motors, Automotores de la Sierra, Automotores Carlos Larrea, Ayasa, Corporación Maresa Holding, Imbauto, Constructora Hidrobo Estrada, Almacenes Juan Eljuri, Mavesa, Importadora Tomebamba, Andinamotors y Estudio Jurídico Ortega.
- Los grupos económicos que poseen operadores económicos tanto en ensamblaje como comercialización de vehículos fueron: General Motors, Almacenes Juan Eljuri y Corporación Maresa Holding, ubicándolos como los principales dentro del sector automotriz.
- Aproximadamente el 15% de los ingresos totales de todos los grupos económicos en el Ecuador proviene de la actividad automotriz, mientras que el total de ingresos de los grupos económicos que tienen al menos una empresa automotriz fueron aproximadamente del 70% en el total de ingresos de todos los grupos económicos registrados en el Ecuador.
- Para el año 2012, solamente 18 de los 25 grupos económicos registrados con al menos una empresa dentro de la actividad automotriz reportaron ingresos superiores al 10% de los ingresos totales de cada grupo; es decir, son solo 18 los grupos económicos que poseen un

ingreso representativo proveniente del sector automotriz.

- En el Ecuador existen alrededor de 68 marcas comercializadas, pero las tres marcas más importantes son Chevrolet, Kia y Hyundai, teniendo cerca del 64% del total de vehículos comercializados en el país.
- Las marcas Nissan, Renault, Mazda, Ford, Volkswagen, Toyota y Great Wall para el 2012 tuvieron el 25,5% del total de vehículos comercializados en el Ecuador, que al compararlo con las 3 principales poseen un menor porcentaje de participación, pero que conjuntamente con las marcas Chevrolet, Kia y Hyundai alcanzaron aproximadamente el 90% de participación en el total de vehículos comercializados en el Ecuador.
- En el sector automotriz existen varios segmentos de mercados, por lo que cada segmento puede apreciarse como un distinto mercado relevante, sin embargo existen varias especificaciones dentro de los vehículos que ayuda a tener un mercado relevante más específico; estas especificaciones pueden ser la capacidad de carga o de transporte de pasajeros y cilindraje del motor del vehículo. Para esta investigación no se toma en cuenta especificaciones debido a la falta de datos y de colaboración por parte de los operadores económicos, especialmente en cuanto a los datos de ingresos por segmento de vehículos.
- Las resoluciones del COMEX No. 65 y No. 66 limitan las importaciones tanto de CKD's para los ensambladores de vehículos como de CUV's para los importadores y comercializadores de vehículos en el Ecuador, limitando de esta manera la libre competencia dentro del sector automotriz.
- La tendencia del total de vehículos nuevos en el Ecuador disminuye a partir del año 2012, esto se debe a las resoluciones no. 65 y no. 66 impuestas por el COMEX, lo que limita la importación, tanto de CKD's para el ensamblaje de vehículos en el Ecuador como los CUV's o vehículos completamente armados que no son ensamblados en el Ecuador.
- Adicionalmente las resoluciones del COMEX si bien por un lado buscan la estabilidad de la balanza comercial y el control del parque automotriz en el Ecuador, por otro lado ha incrementado los niveles de concentración tanto de la actividad de ensamblaje como la de comercialización de vehículos en el Ecuador.
- De los distintos segmentos de vehículos, los de tipo automóviles, camionetas y Suv's son los que más se consumen en el Ecuador.
- Del total de vehículos comercializados en el Ecuador, aproximadamente el 45% son vehículos ensamblados localmente, mientras que la diferencia son importados.
- Dentro del comercio exterior de los vehículos y sus partes, las exportaciones del Ecuador se destinan principalmente a Colombia y a Venezuela, mientras que las importaciones provienen de países como: Japón, Corea, Tailandia, Colombia, Estados Unidos y China.

- En la actividad correspondiente al ensamblaje, se obtuvo que el mercado para todo el periodo analizado se encontró altamente concentrado. Por otra parte dentro del mercado de comercialización de vehículos desde el 2007 hasta el 2012 fue un mercado desconcentrado.
- Al analizar el Coeficiente de Gini, se concluyó que existe un alto nivel de inequidad, tanto en la actividad de ensamblaje de vehículos como en la de comercialización, en cuanto a los ingresos operacionales de los operadores económicos.
- De igual manera con el índice de dominancia se identificó que para el sector de ensamblaje existe un operador dominante, mientras que para el sector de comercialización no se identificó operador dominante, pues éste mercado se acerca al de competencia perfecta.
- Para el sector de ensamblaje de vehículos existieron cuatro operadores económicos que concentraron cerca del 100% de participación, estos fueron Ómnibus BB Transportes S.A., Aymesa S.A., General Motors del Ecuador S.A. y Manufacturas Armaduras y Repuestos del Ecuador S.A. Adicionalmente se comprobó que Ómnibus BB y General Motors forman parte del mismo grupo económico.
- Para el sector de comercialización los niveles de concentración no fueron tan altos en cuanto al  $C_4$ , sin embargo existen varias empresas que se encuentran vinculadas dentro de un mismo grupo económico.

## ***Recomendaciones***

### **Al Comité de Comercio Exterior**

- Incentivar el desarrollo de las exportaciones de vehículos y sus partes con el fin de mejorar la balanza comercial del sector automotriz.
- Disminuir gradualmente la restricción a las importaciones tanto de CKD's como de CUV's con la finalidad de generar un mayor nivel de competencia en el sector automotriz ecuatoriano.
- Transparentar y aclarar la metodología de cálculo de los cupos de importación asignado a cada operador económico, independientemente de si se encuentra en la actividad de ensamblaje de vehículos o de si está en la actividad de comercialización de vehículos.
- Eliminar las posibles barreras de entradas existentes hacia nuevos operadores en el sector automotriz, independientemente de si es un operador económico dedicado al ensamblaje de vehículos o a la comercialización de vehículos.

### **A la Superintendencia de Control del Poder de Mercado**

- Considerar los posibles mercados relevantes existentes en caso de iniciar cualquier tipo de investigación o caso de estudio dentro del sector automotriz.
- Considerar el poder de mercado existente por varias marcas en caso de posibles futuras fusiones.
- Analizar el caso del grupo económico Banco Pichincha, ya que hasta el año 2012 posee vinculación accionaria con una empresa automotriz y que según la disposición transitoria primera de la Ley Orgánica de Regulación y Control del Poder de Mercado está prohibido.
- Tomar en cuenta las posibles distorsiones que se pueden generar dentro de los grupos económicos que poseen la integración vertical entre los eslabones de la cadena productiva del ensamblaje de vehículos y comercialización de vehículos.

### **Al Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador**

- Mantener un control sobre las importaciones en base a los cupos asignados por el Comité de Comercio Exterior a cada operador económico.

## **Al Ministerio de Industrias y Productividad**

- Incentivar el desarrollo de la industria de ensamblaje, ayudando a la entrada de nuevos operadores económicos dentro de la actividad, para así generar un ambiente de libre competencia y tratar de reducir el poder de mercado existente por los actuales operadores económicos.

## **Referencias Bibliográficas**

Akerlof, George (1970). ***The Market for "Lemons": Quality Uncertainty and the Market Mechanism.*** Estados Unidos. The Quarterly Journal of Economics

Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (2012). ***Anuario 2012.*** Ecuador. Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador.

Beailieu, Mireille (2007). ***Tipos de Mercado.*** México. Universidad Nacional Autónoma de México.

Bernal Fandiño, Ricardo (2007). ***Concentración y Competencia en el Sistema Financiero Crediticio Colombiano en la Última Década.*** Bogotá. Banco de la Republica.

Cabanellas, Guillermo (2006). ***Diccionario Jurídico Elemental.*** Buenos Aires. Editorial Heliasta. <https://sites.google.com/site/megalexec/diccionario-juridico/diccionario-juridico-cabanellas>. [Consulta: 04/02/2014].

Comisión de Promoción y Defensa de la Competencia (2009). ***Criterios generales para la determinación de mercado relevante.*** Montevideo. Comisión de Promoción y Defensa de la Competencia. [https://www.mef.gub.uy/competencia/documentos/mercado\\_relevante.pdf](https://www.mef.gub.uy/competencia/documentos/mercado_relevante.pdf). [Consulta: 12/02/2014].

Cuesta Rugel, Gustavo Mateo (2011). ***Concentración económica, grupos de poder y efectos en el Ecuador: Análisis del sector agropecuario 2002-2010*** (Disertación de Grado), Facultad de Economía de la PUCE, Ecuador.

Davis, P., y Garcés, E (2010). ***Quantitative Techniques for Competition and Antitrust Analysis.*** Reino Unido. Princeton University Press.

Departamento de Justicia y la Comisión Federal de Comercio de Estados Unidos (2010). ***Directrices sobre las concentraciones horizontales.*** Estados Unidos. Departamento de Justicia y la Comisión Federal de Comercio de Estados Unidos.

Destinobles, André (2002). **Reseña de “Los Mercados Con Información Asimétrica”: Tema Tratado por los Premios Nobel de Economía 2001.** México. Benemérita Universidad Autónoma de Puebla. <http://www.redalyc.org/pdf/376/37601911.pdf>. [Consulta: 21/02/2014].

Flint, Pinkas (2002). **Tratado de Defensa de la Libre Competencia.** Perú. Pontificia Universidad Católica del Perú Fondo Editorial 2002.

Geroski, Paul, Richard Gilbert y Alexis Jacquemin (1990). **Barriers to Entry and Strategic Competition.** New York. Harwood Academic Publishers. <http://www.jstor.org/discover/10.2307/40228929?uid=2129&uid=2&uid=70&uid=4&sid=21103837929197>. [Consulta: 12/01/2014].

Granda Kuffó, María Luisa (2011). **Grupos económicos en el Ecuador, ¿Supervivencia u oportunismo?** Ecuador. Revista ESPAÉ y EMPRESA.

Krugman y Obstfeld (2006). **Economía Internacional, Teoría y Política.** Madrid. Pearson Educación S.A

Ley Orgánica de Regulación y Control del Poder de Mercado, Publicada en el Registro Oficial Suplemento No. 555 del 13 de octubre de 2013. Ecuador

Mankiw, Gregory (2006). **Principios de la Economía.** España. Interamericana de España, S.A.U.

Mas-Colell, Andreu, Whinston, Michael y Green, Jerry (1995). **Teoría Microeconómica.** New York. Oxford University Press.

Mohd, Dato'Idrus (2006). **Understanding Economics.** Malaysia. Cosmopoint International University College.

Molina, Carlos. **El Control de Concentraciones Económicas y Fusiones en el Régimen Competitivo Argentino.** Argentina. Universidad de Córdoba de Argentina.

Motta, Massimo (2004). **Política de Competencia, Teoría y Práctica.** Estados Unidos. Cambridge University Press.

- Nicholson, Walter (1998). **Teoría Microeconómica. Principios Básicos y Extensiones**. Estados Unidos. Harcourt Brace College Publishers.
- Panayotou, Theodore (1994). **Ecología, Medio Ambiente y Desarrollo: Debate crecimiento vs. Desarrollo**. México. Gernika.
- Paola, Jenny y Gutiérrez, Lis (2013). **Medidas de Concentración y Estabilidad de Mercado. Una aplicación para Excel**. Colombia. Superintendencia de Industrias y Comercio.
- Pindyck, Robert y Rubinfeld, Daniel (1995). **Microeconomía**. Reino Unido. Prentice Hall
- Shy, O z (1995). **Organización Industrial. Teoría y Aplicaciones**. Londres. The MIT Press.
- Stiglitz, Joseph (2000). **La Economía del Sector Público**. Madrid. Antonio Bosch, editor S.A. <http://finanzaspublicasuca.files.wordpress.com/2011/10/economia-del-sector-publico-stiglitz.pdf>. [Consulta: 25/01/2014].
- Subsecretaría de Competencia y Defensa del Consumidor (2012). **Guía para estudios de concentración mensuales**. Ecuador. Ministerio de Industrias y Productividad.
- Superintendencia de Control del Poder de Mercado (2012). **Indicadores de Diagnóstico Sectorial de Competencia**. Ecuador. <http://www.scpm.gob.ec/indicadores-de-diagnostico-sectorial-de-la-competencia/>.
- Tamames, Ramón (1989). **Diccionario de Economía**. Madrid. Alianza Editorial S.A.
- Tarziján, Jorge y Paredes, Ricardo (2006). **Organización Industrial para la Estrategia Empresarial (Segunda Edición)**. México. Pearson Educación.
- Tirole, J (2001). **The theory of Industrial organization**. Estados Unidos. MIT Press.
- Unidad de inteligencia comercial (2011). **Análisis sectorial automotriz y autopartes**. 2011. Ecuador. Instituto de promoción de exportaciones e inversiones (PRO ECUADOR).

Varian, Hal (1992). *Microeconomic Analysis*. Estados Unidos. Library of Congress Cataloging-in-Publication Data.