



FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y EMPRESARIALES

CARRERA:

Economía con Énfasis en Economía Empresarial

PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE ECONOMISTA

TEMA:

**“LA MANO DE OBRA Y SU IMPACTO EN LA PRODUCCIÓN DE LA
INDUSTRIA AUTOMOTRIZ ECUATORIANA DURANTE EL PERIODO
2007-2017”**

AUTOR(es):

NATALI DEL ROCIO PESANTES CUESTA

TUTOR(es):

MGS. SOLANGE ZAMORA BOZA

AÑO 2018

GUAYAQUIL – ECUADOR

DEDICATORIA

El presente trabajo se lo dedico a mis tres hermosos hijos Carolina, Eduardo y Rafael, quienes son mis mayores fuentes de motivación e inspiración.

A mis padres Celeste y Miguel quienes me brindaron su gran apoyo incondicional para ser una profesional y a mi esposo Byron por todo el amor y por creer siempre en mi aunque hemos pasado momentos difíciles siempre ha estado brindándome su apoyo durante estos últimos cinco años y medio para poder lograr esta meta.

AGRADECIMIENTO

A Dios por darme siempre sus bendiciones para poder salir adelante y poder culminar esta etapa importante de mi vida.

También dedico mis muestras sinceras de consideración a mis suegros Byron y Miriam quienes me apoyaron para poder convertirme en una profesional y que siempre me dieron fuerzas para seguir adelante, a todos los maestros que tuve durante esta etapa de mi vida los cuales me ayudaron con sus conocimientos para poder llegar hasta aquí.

CERTIFICACIÓN DE REVISIÓN FINAL

QUE EL PRESENTE TRABAJO DE INVESTIGACIÓN TITULADO: “**LA MANO DE OBRA Y SU IMPACTO EN LA PRODUCCIÓN DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ ECUATORIANA DURANTE EL PERIODO 2007-2017**” FUE REVISADO, SIENDO SU CONTENIDO ORIGINAL EN SU TOTALIDAD, ASÍ COMO EL CUMPLIMIENTO DE LOS REQUERIMIENTOS QUE SE DICTAN EN EL INSTRUCTIVO, POR LO QUE SE AUTORIZA A: **NATALI DEL ROCIO PESANTES CUESTA** QUE PROCEDA A SU PRESENTACIÓN.

Guayaquil, 13 de julio del 2018

MGS. SOLANGE ZAMORA BOZA

.....

TUTOR DE ARTÍCULO

RESUMEN

El tema “La mano de obra y su impacto en la producción de la industria automotriz”, se lo realiza por los múltiples inconvenientes suscitado en la parte laboral, donde actualmente existe un incremento del desempleo por parte de la concesionarias y ensambladoras en el Ecuador, dando mayor atención al área de venta y desvinculando la gestión interactiva en la otras áreas. El objetivo es analizar el costo de la mano de obra y su impacto la industria automotriz ecuatoriana, además cual es la magnitud de los incremento laborales y los cambio la producción manufacturera automotriz y por último establece la relación entre el incremento del costo laboral y el cambie la producción automotriz. Se utiliza una metodología de carácter descriptivo y exploratorio donde se realizó entrevista a persona relacionada al área y a la vez se tomó información descrita en los medios estadísticos de información. Se concluye que la industria automotriz está limitada y que la mano de obra no está acorde a las negociaciones realizadas en los últimos cinco años, por lo que necesario aplicar nueva reforma laborales para impulsar el emprendimiento y las actividades propias de la industria.

Palabras claves:

Sector automotriz, importaciones, producción, ámbito laboral

ABSTRACT

The issue "labor and its impact on the production of the automotive industry," is done by the multiple disadvantages raised in the labor, where there is currently an increase in unemployment by dealers and assemblers in the Ecuador, giving more attention to the sales area and unlinking the interactive management in the other areas. The objective is to analyze the cost of labor and its impact on the Ecuadorian automotive industry, as well as the magnitude of the increase in labor and changes in automotive manufacturing production and finally establishes the relationship between the increase in labor cost and the change the automotive production. A methodology of descriptive and exploratory nature was used, where an interview was carried out with a person related to the area and at the same time information described in the statistical information media was taken. It is concluded that the automotive industry is limited and that the labor force is not in line with the negotiations carried out in the last five years, so it is necessary to apply new labor reforms to boost entrepreneurship and the activities of the industry

Keywords:

Automotive sector, imports, production, work environment

ÍNDICE GENERAL

DEDICATORIA	I
AGRADECIMIENTO.....	II
CERTIFICACIÓN DE REVISIÓN FINAL.....	III
RESUMEN	IV
ABSTRACT	V
ÍNDICE GENERAL.....	VI
Índice De tablas	VIII
Índice de Figura	VIII
INTRODUCCIÓN.....	1
Objetivos de la investigación	2
Objetivo general.....	2
Objetivo específico	2
Justificación.....	3
Alcance o tipo de investigación	3
Novedad o Aspectos innovador	4
1. MARCO TEÓRICO.....	6
1.1. Efectos de las reformas laborales	6
1.1.1. Salario y costos laborales.....	6
1.1.2. Costos laborales	6
1.1.3. Salario e ingresos brutos	7
1.1.4. Competitividad y regulaciones laborales.....	7
1.1.5. Generación de puestos de trabajo.....	9
1.2. Industria automotriz.....	10
1.2.1. Características de la Industria automotriz.....	12
1.2.2. Industria automotriz en el mundo.....	13
1.2.3. Industria automotriz en el Ecuador	13
1.2.4. Pago de tributos de las empresas importadora y ensambladoras automotriz.....	14
1.2.5. Importación de vehículos.....	15
	VI

1.3.	La producción manufacturera automotriz, política laboral, costos e indicadores en el Ecuador	15
1.3.1.	Producción por vehículo por marca en el 2015	16
1.3.2.	Producción de vehículo por marca en el año 2016.....	16
1.3.3.	Exportación de vehículos.....	18
1.3.4.	Ensamblamiento de vehículos	19
1.3.5.	Incremento de la venta de vehículos 2007-2017	20
1.4.	Efectos en la reforma laborales	21
1.4.1.	Legislación laboral en América Latina.....	21
CAPITULO II		23
2.	SITUACIÓN ACTUAL	23
2.1.	Diseño de la investigación	23
2.2.	Tipos de investigación.....	23
2.3.	Métodos de investigación	24
2.4.	Técnicas de investigación.....	25
2.5.	Análisis de resultados	25
2.5.1.	Fabricación del transporte comparado con el PIB	25
2.5.2.	Importación de vehículos.....	27
2.5.3.	Estadísticas y proyecciones de las ventas de vehículos de los próximos años .	29
2.5.4.	Encuestas realizadas	31
2.5.5.	Análisis de resultado en las Entrevistas.....	36
2.5.6.	Resultados de la entrevista	42
CAPITULO III		44
3.	Propuesta	44
3.1.	Tema.....	44
3.2.	Objetivo de la propuesta.....	44
3.2.1.	Objetivo general.....	44
3.2.2.	Objetivo específico	44
3.3.	Incremento de costos laborales y el cambio en la producción automotriz ecuatoriana.....	455
RECOMENDACIONES		49
BIBLIOGRAFÍA.....		51

Índice De tablas

Tabla 1 TRIBUTO 2015 (Empresas Importadoras y Ensambladoras)	11
Tabla 2 Principales características de la industria automotriz	12
Tabla 4 Comportamiento de ventas por marcas de carros	20
Tabla 3 Participación de la fabricación de equipos de transporte en el PIB	26
Tabla 5 Proyecciones de la industria automotriz	

Índice de Figura

Figura No 1 Costos Laborales en varios países	7
Figura No 2 Generacion de plazas de trabajo en la industria automotriz	10
Figura No 3 Conformación del Sector automotriz	11
Figura No 5 Tributación en el año 2015 en la industria automotriz	14
Figura No. 8 Producción de vehicular por marca	16
Figura No 9 Exportaciones Historica de vehiculos 2011 al 2016	19
Figura No 4 Personal ocupado en la fabricación de vehículos	26
Figura No 6 Importaciones mensuales de vehiculos	27
Figura No 7 Importaciones Historicas de vehículos	28
Figura No. 10 Números de unidades comercializadas	30
Figura No. 11 Edad de los encuestados que trabajan en la industria automotriz.	31
Figura No. 12 Principales empleos en la industria automotriz	32
Figura No. 13 Tipo de trabajo que se dan en las empresas automotrices	32
Figura No. 14 Características del sueldo y salario que se pagan	32
Figura No. 15 Existencia de incentivo en el trabajo	33
Figura No. 16 Existencia de empleo en la industria automotriz	34
Figura No. 17 Existencia de incentivo en la industria automotriz	34
Figura No. 18 Estabilidad en el trabajo	35
Figura No. 19 Afectacion de las reformas laborales	36
Figura No. 20 Ventas de vehículos proyectadas en el Ecuador	46

INTRODUCCIÓN

La industria automotriz en el Ecuador necesita en la actualidad el respaldo del gobierno nacional, gremios profesionales, universidades y ciudadanía en general, para impulsar la fabricación de vehículos de diferentes tipos y formas, siendo necesario el respaldo para el ensamblaje donde intervienen maquinarias, herramientas, instrumentos y mano de obra calificada.

En el momento que existe un componente elevado costo de producción, esto hace que el precio se eleve, la mano de obra en el principal eje de producción en la industria automotriz por lo que su participación representa a un importe elevado en el precio final del automotor.

El presente trabajo de investigación trata de comparar el trabajo realizado por el talento humano especializado en la industria automotriz con relación a las industrias de países vecinos donde la mano de obra suele ser pagada en una moneda débil y por ende el sueldo básico es mínimo creando costos de producción económicos que permiten competir con el mercado nacional e internacional.

La relación existente en el manejo de talento humano en la industria automotriz tiene la finalidad de conocer cuál es la participación en términos de costos y el aporte de en conocimiento que se posee. El mercado automotriz acorde al ritmo de vida acelerado que se vive en los ciudadanos hace una necesidad imprescindible por lo que las personas y empresas utilizan todos los medios para adquirir un transporte.

Planteamiento del problema

La Contracción de la producción y competitividad automotriz en los últimos años es el principal problema de la industria automotriz en el Ecuador, que son

pocos los beneficiarios en la comercialización de un vehículo al ser importado e incluso al importar sus partes para el ensamblaje en el país, donde los mismos proveedores invierten y fabrican sus partes en la creación de un vehículo que refleja el trabajo de decenas de personas.

La Reforma en la política laboral han hecho que eventualmente los costos laborales se incrementen, sin embargo, la situación laboral hace que su participación en el mercado local sea atractiva, pero sus precios son elevados en comparación de países vecinos como Colombia y Perú que sobrepasan las expectativas de los inversionistas, prefiriendo poner industrias automotrices en otros países.

Las empresas concesionarias y ensambladoras del Ecuador dan oportunidades de trabajo de manera directa e indirecta, y generan un costo más económico para el producto final que el costo de importar un vehículo terminado, sin embargo también resulta limitante el impacto que ocasiona debido a que si bien es cierto que se da trabajo a decenas de personas, el objetivo es que la mayoría de las partes ensambladas sean de origen nacional.

Objetivos de la investigación

Objetivo general

Analizar el costo de la mano de obra y su impacto en la industria automotriz ecuatoriana durante el periodo 2007-2017.

Objetivo específico

Describir la magnitud de los incrementos laborales, además del desarrollo de la industria automotriz ecuatoriana durante el periodo 2007-2017.

Analizar los cambios en la producción manufacturera automotriz ecuatoriana durante el periodo 2007-2017.

Establecer una relación entre el incremento de costos laborales y el cambio en la producción automotriz ecuatoriana durante el periodo 2007-2017.

Justificación

Es imprescindible la aplicación de estudios científicos e inductivos que generen el interés de plantear los objetivos en base al desarrollo de la industria automotriz en el país, en relación a la mano de obra calificada que participa para poder construir un vehículo y su vida útil, el control de las políticas de importación del Ecuador, la generación de indicadores en el empleo y la variación de los mercados competitivos entre otros aspectos que se ven involucrados en el proceso.

La información o el ejemplo de otras entidades ensambladoras de países vecinos, nos da la pauta para analizar la información referente al apareamiento de nuevos e innovadas compañías ensambladoras a nivel nacional, estos modelos buscan mano de obra económica que ocasiona precios asequibles en la comercialización y exportación de los automóviles ensamblados.

La industria automotriz en el Ecuador el compromiso a la información del Censo Económico 2010 poseen 90.012 individuos ocupados, de las cuales el 84% son de género masculinos y el 17% son de género femenino. En las empresas de Comercio se hallan ocupadas 84.155 individuos, en Manufactura 5.194 y en Servicios 663.

Alcance o tipo de investigación

Se realiza un estudio de carácter descriptivo en la investigación en donde a través de información estadística desplegada en la industria automotriz en

organismos oficiales se mide las tendencias en las importaciones y exportaciones, además de la ventaja y desventaja del uso de la mano de obra calificada en países como el Perú y Colombia en el ensamblaje de vehículos. Se realiza un estudio correlacionar por el hecho de que se van establecer relaciones con otros países para considerar la mano de obra calificada y su relación con la del Ecuador, con dicho estudio se pueda mejorar la tendencia de tener mano de obra equilibrado en costo pero totalmente responsable y productiva dentro de la industria automotriz ecuatoriana.

Novedad o Aspectos innovador

La presente investigación pretende analizar cómo afecta el incremento de los costos laborales en la producción agregada de la industria y su competitividad, para que sea más accesible el crear empresas, brindar empleo productivo y crear riqueza, a diferencia de la empresa pública, por lo que la mano de obra calificada debe de ser bien pagada, y eficiente, esto encarece las condiciones económicas en la fabricación del vehículo.

CAPÍTULO I

MARCO TEÓRICO

CAPÍTULO I

1. MARCO TEÓRICO

1.1. Efectos de las reformas laborales

Los costos laborales son todos aquellos valores que tienen directamente que ver con los empleados dentro de una organización. El trabajo genera múltiples actividades de desarrollo personal y familiar e incursiona en el fortalecimiento de la economía en el Ecuador. Desde el punto de vista empresarial mantiene una compensación en un sueldo o salario, que tiene relación con el sueldo oficial impuesto con el gobierno y todas aquellas políticas salariales que se consideran al momento de pagar beneficios sociales por parte del empleador.

1.1.1. Salario y costos laborales

El término asalariado, es una compensación que recibe el empleado por el trabajo que realiza, siendo su principal fuente de ingreso con lo que mide su capacidad para realizar gastos personales o en su familia, el sueldo no es un valor único antes tienen que desglosarse los beneficios sociales e impuestos por pagar por renta.

1.1.2. Costos laborales

En el año 2016 el precio de una hora de trabajo en los Estados Unidos se estimó en 25 \$, en Europa un promedio de 29 \$, sin embargo el precio por hora en el Ecuador está en alrededor de cuatro dólares.

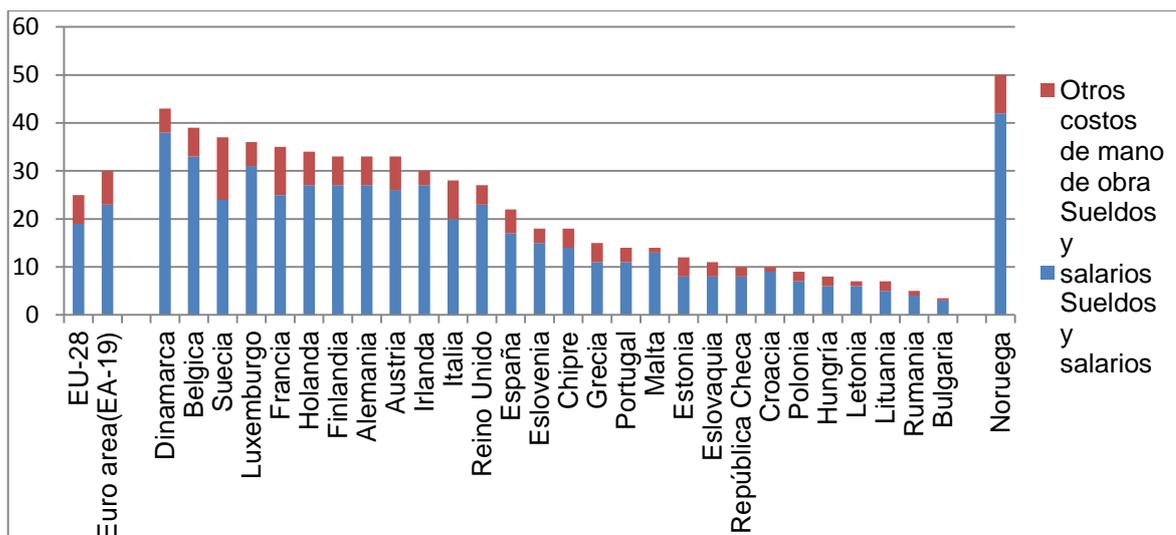


Figura No 1 Costos Laborales en varios países
Fuente: CEPAL (2016)

El salario que ganó un empleado se compone de sueldos y beneficios, su valor está en base a las responsabilidades y expuesto por el empleador, en los diferentes países existe costos salariales que varía con relación a la economía del país.

1.1.3. Salario e ingresos brutos

Los ingresos brutos constituyen la mayor parte de los costos laborales que tiene un empleado, es decir el salario representa el 71% de los ingresos de tiene un empleado en el Ecuador y el restante se suman todos los beneficios sociales de ley. Con los ingresos netos son todos aquellos datos relativo al ingreso que se percibe más las comisiones por hora de trabajo y mano beneficios sociales, es decir después de reducir el impuesto al seguro social, impuesto a la renta, entre otros impuesto, la diferencia es lo que se conoce como ingreso neto.

1.1.4. Competitividad y regulaciones laborales

El tema se refiere a las relaciones entre la regulaciones laborales y la competitividad de la economía en el Ecuador y cuáles son las regulaciones que normalmente se deben de realizar al momento de realizar un trabajo dentro de una organización, los países manejan maniobras distinta para tratar de mejorar la

equidad existente entre sus ciudadanos y la protección social que cada uno deba de tener producto de un trabajo formal y bien remunerado. (Beccaria & Galin, 2017)

La competitividad mejora el momento que hay la adecuada distribución de los ingresos y el aprovechamiento del tiempo que compense los objetivos equitativo y eficaz de la entidad. La mayor parte de los empleadores suelen realizar amplios márgenes de libertad combinando la eficiencia y la equidad en el trabajo, involucrándose diversos actores en la estructura general del Estado.

La competitividad en un fenómeno económico que permite que el trabajo sea un derecho positivo y de amplio alcance en los beneficios adquiridos, el interés del empleado en que se han considerado todos sus derechos y por parte del empleador que exista protección al empleado y a la vez eficiencia en la producción.

El Estado interviene con un pensamiento neoclásico donde ubica un precio referencial del sueldo oficial a cada uno los empleados, estableciendo niveles dignos con base a las competencias y acorde a la operación libre en el mercado laboral. Sin embargo muchas veces el diseño salarial se ve impuesto por objetivos políticos y burocráticos.

Las regulaciones laborales impuestas por el Estado y que da énfasis a la demanda para con el trabajo, se limita con leyes que suelen ser ortodoxas y que muchas veces el empleado prefiere estar en el ocio y no contar con una estructura salarial acorde a su trabajo. En este programa de incremento del capital humano y de la productividad en el mercado laboral donde son los incentivos lo que permiten la productividad, esto incide directamente en que el empleado busque ser una fuerza laboral a través de la capacitación, invirtiendo en el adiestramiento de las

tarea específica que realiza dentro de la organización, siendo efectivo en todo momento.

La teoría de los salarios tiene relación directa con eficiencia y la productividad en la persona o área laboral, la remuneración no constituye un mecanismo de incentivo a la eficiencia en la fuerza laboral, es la actitud de los asalariados, muchos de ellos no tratan de disminuir su esfuerzo más bien buscan ampliar las tareas sin importar la dureza del trabajo duro.

Es importante detallar que la capacidad para competir no sólo depende de la eficiencia que en el trabajador dentro de su área, sino equilibrar adecuadamente la economía a través de la política salarial y que ésta se ve influenciada en el precio los insumos y los factores de producción, haciendo del Ecuador un país totalmente competitivo, donde con salario básicos se pueda acceder a una mejor calidad de vida.

1.1.5. Generación de puestos de trabajo

En las empresas dedicadas al ensamblaje de diferentes tipo de vehículo existen un promedio de 1534 empleados, diferenciado entre personal de planta y de oficinas. Dentro de la empresa franquiciadas existen alrededor de 4710 empleados que están dedicados directamente a la comercialización y distribución de vehículos de todo tipo. En la empresa importadora y comercializadoras que hay en el país existen un promedio de 13.971 empleados dedicados al área comercial en su gran mayoría, en las empresas que se dedican al ensamblaje y carrocerías se da empleo a un promedio de 592 personas. Y en el sector comercial de vehículo donde se distribuyen diferente tipo de repuesto, accesorios, partes y piezas se estima laboran alrededor de 35.924 personas.

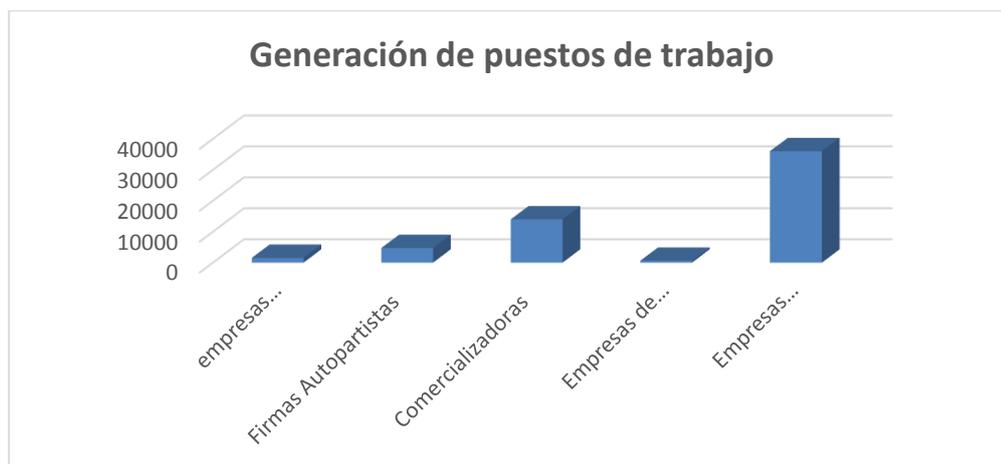


Figura No 2 Generación de plazas de trabajo en la industria automotriz

Fuente: ProEcuador (2013)

Elaborado por: Natali Pesantes Cuesta

La industria automotriz en el Ecuador actualmente según la encuesta nacional de empleo realizada ENENDU (2016) hay alrededor de 56801 empleados dentro del a diferentes organizaciones afines al mercado automotor

1.2. Industria automotriz

Al sector automotriz se le ha considerado como uno de los principales motores del crecimiento de la economía mundial, su importancia histórica en el desarrollo de las economías capitalistas radica en varios hechos, la industria ha sido pionera de las transformaciones más importantes de los procesos productivos, tanto en aplicación de tecnología como en los métodos de organización del trabajo. (Moreno & Naranjo, 2012, pág. 20)

Iva	218
Ad valorem	233
ICE Ad valorem	132
ISD	74
Impuesto a la Renta	58
Salvaguardia	53
FODINFA	7

Tabla 1 TRIBUTOS 2015 (Empresas Importadoras y Ensambladoras)

Fuente: ProEcuador (2013)

Elaborado por: Natali Pesantes Cuesta

El sector automotriz está conformado por un promedio de cuatro empresas ensambladoras, existen alrededor de 92 empresas que poseen firma autopartista, es decir tienen franquicia en todo el territorio nacional ecuatorianos, además existe en importadora y comercializadoras de vehículo en un promedio de 1271 empresas. También existe en empresas dedicadas al ensamblaje y reparación de carrocería en un promedio total de 81 empresas en todo el país. Hay que considerar también las empresas que se dedican directamente a suministrar repuesto y accesorios, mantenimiento y reparación, venta de partes y piezas, entre otras siendo total promedio de 3126 establecimientos dedicados a este tipo de actividad.



Figura No 3 Conformación del Sector automotriz

Fuente: ProEcuador (2013)

Elaborado por: Natali Pesantes Cuesta

La industria automotriz ha impulsado a otras industrias del sector productivo como la siderúrgica, metalúrgica, metalmecánica, minera, petrolera, petroquímica, del plástico, vidrio, electricidad, robótica e informática, industrias claves para la elaboración de los vehículos. De este modo, el sector automotriz integra a diferentes actores, tanto para las firmas autopartistas proveedoras de partes y piezas; así como para las ensambladoras que son las firmas que imponen los estándares productivos de la cadena. (Proecuador, 2013)

1.2.1. Características de la Industria automotriz

Paulatinamente la industria automotriz ha ido adquiriendo importancia dentro del sector de la manufactura y en general del desempeño de nuestro país, en 2008 su contribución al PIB total nacional fue de 3.2% y al PIB manufacturero de 17.5%, respectivamente; sus exportaciones representaron 21.5% del total de las exportaciones con más de 45 mil millones de dólares, así mismo, esta industria representa una fuente directa e indirecta de empleos, genera el 1.6% del empleo nacional, y representa el 11% del total del empleo de la industria manufacturera. (INEPRI, 2013)

Tabla 2 Principales características de la industria automotriz

DETALLE	Unidades Económicas miles	Personal Ocupado %	Producción Bruta Total millones	Valor Agregado Censal Bruto
Fabricación de automóviles y camiones	1.2	9.2%	50.7	37.2
Fabricación de carrocerías y remolques	25.1	3.8%	2.0	2.0
Fabricación de partes para vehículos automotores	44.0	79.9%	43.5	56.3
Fabricación de productos	29.7	7.1%	3.9	4.6

Fuente: ProEcuador (2013)

Elaborado por: Natali Pesantes Cuesta

Del mismo modo dentro de los sistemas de mayor dinamismo de la industria de autopartes se encuentran la fabricación de asientos y accesorios interiores para vehículos, los sistemas de transmisión, de frenos, de dirección y suspensión y la fabricación de piezas metálicas troqueladas. Estas actividades generan en conjunto 32.7% de la producción bruta total del sector y emplean 28.3% de la población ocupada en la industria automotriz. (INEPRI, 2013)

1.2.2. Industria automotriz en el mundo

El sector automotriz a nivel mundial se ha caracterizado por un constante proceso de reestructuración, sobre todo durante las últimas décadas, con lo que se ha convertido en una de las industrias más dinámicas de la era moderna y generadora de importantes efectos en las distintas economías, en términos de productividad, desarrollo tecnológico y competitividad, las empresas integrantes del sector han estado siempre en busca de innovaciones que les permita fortalecer y hacer más competitivos sus procesos productivos y de organización, con la finalidad de ocupar los primeros lugares en producción y ventas en los mercados mundiales. (Carbajal, 2013, pág. 61)

La industria automotriz es un sector importante para generar desarrollo y crecimiento económico en el país, y se tienen expectativas muy altas para esta industria en el futuro pues, según expertos, se contempla que en un futuro será el mayor aporte al PIB, dejando de lado la dependencia que tiene el país del petróleo; sus retos son posicionarse en un lugar más alto dentro de los productores de vehículos y adquirir un mayor mercado mundial. (Garfias & Martín, 2015, pág. 9)

En este apartado se describen los procesos productivos de la industria automotriz como parte de su innovación tecnológica, la cual ha jugado un papel importante en el proceso de industrialización de diversos países, ya que “tales innovaciones fueron adoptadas en mayor o menor grado, por otras actividades y pasaron a transformar la industria manufacturera en su conjunto, incrementando la productividad laboral y el desarrollo industrial de manera extraordinaria. (Gutierrez, 2015, pág. 24)

1.2.3. Industria automotriz en el Ecuador

La producción automotriz en el Ecuador comienza en la década de los 50, cuando empresas del sector metal metálico y textil comienzan con la fabricación de carrocería, asientos y piezas metálicas. (CINAE, 2011)

En el año 2012, la fabricación de equipos de transporte generó US\$ 61 millones y; en consecuencia, contribuyó al PIB con un 0,07%, lo que refleja que la participación fue superior a la del año anterior con 0,01%; esto demostró que poco a poco este sector comenzaba a salir a flote de los efectos de la crisis. Adicionalmente, en lo que respecta al Producto Interno Bruto (PIB) se evidencia que, durante el periodo 2008 – 2012, se ha incrementado a pesar de la crisis mundial, lo que muestra que muchas de las acciones tomadas por el Gobierno actual para afrontar la crisis fueron acertadas. (Carrillo, 2014)

1.2.4. Pago de tributos de las empresas importadora y ensambladoras automotriz

Como se puede detallar en la gráfica el IVA en uno de los principales impuesto que el mercado automotriz ubica al servicio de rentas internas en alrededor de 218 millones de dólares, según el servicio nacional de aduanas del Ecuador SENA E (2017), el impuesto también representativo es advalorem que según el último año tributó alrededor de 223 millones de dólares, el impuesto también denominado ICE Advalorem mantuvo un aporte de 132 millones de dólares, el impuesto salida de divisas ISD generó alrededor de 74 millones de dólares.

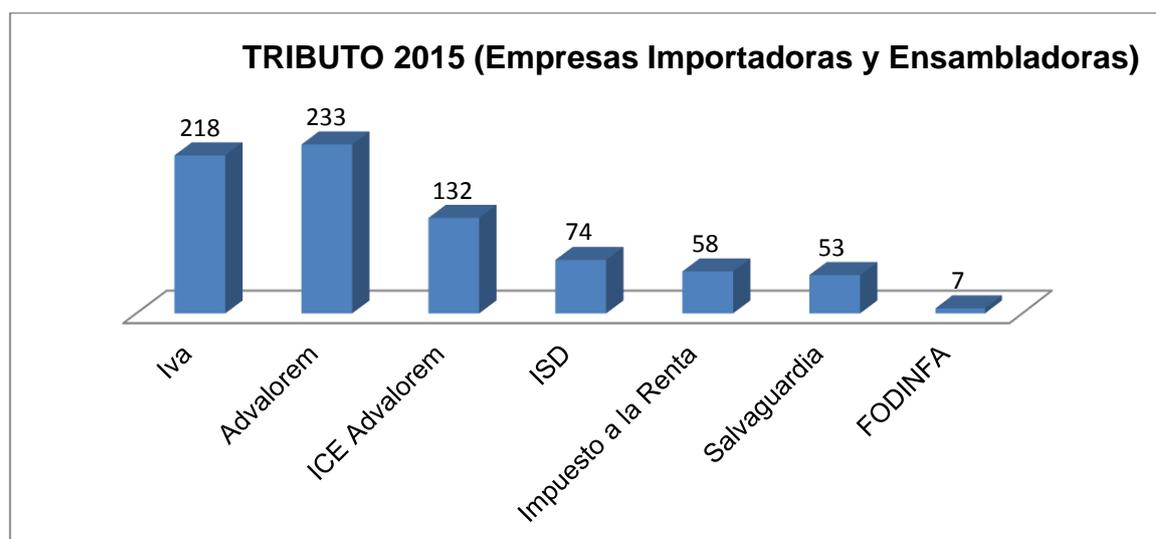


Figura No. 4 Tributación en el año 2015 en la industria automotriz

Fuente: ProEcuador (2013)

Elaborado por: Natali Pesantes Cuesta

El impuesto a la renta también una lo más significativo dentro del total de impuesto percibido por el Estado ecuatoriano, la industria automotriz en impuesto a la renta generó alrededor de 58 millones de dólares, en salvaguardias el impuesto percibido redondeo los 53 millones de dólares.

El total de los impuesto percibido por la industria automotriz al servicio de renta interna suma 770 millones en un año, cifra que significativa y que demanda mayor concentración para ampliar los ingresos acorde al aporte que genere el Estado ecuatoriano a la industria.

1.2.5. Importación de vehículos

Se permite la importación de vehículos automóviles, y además vehículos terrestres, siempre y cuando sean nuevos y su año modelo corresponda al año en que se realice la importación o al año siguiente de la importación, el año modelo se verificara por el número de la identificación del vehículo. (Muñoz, 2016, págs. 25-26)

La importación de vehículos en su diferente tipo, tamaño, modelos en el año 2016 fue alrededor de 30.874 U, sin embargo la producción de vehículos de enero a noviembre del año 2016 equivale a 24.000 ciento con 27 U, dando total promedio de enero a diciembre de 2016 de 63.555 unidades que se comercializaron en el Ecuador.

1.3. La producción manufacturera automotriz, política laboral, costos e indicadores en el Ecuador

Entre los principales productos manufacturados en el Ecuador se encuentran la industria automotriz, la industria de alimentos y de bebidas, fábrica de ropa, y fábrica de calzado, pero la importancia de esta industria en el Ecuador, se encuentra en el análisis de cómo ha ido creciendo desde que se inició en el mercado automotriz ecuatoriano, por varias décadas en el país se han podido

ensamblar vehículos gracias a la implementación de ensambladoras ecuatorianas. (Ramos, 2014, pág. 45)

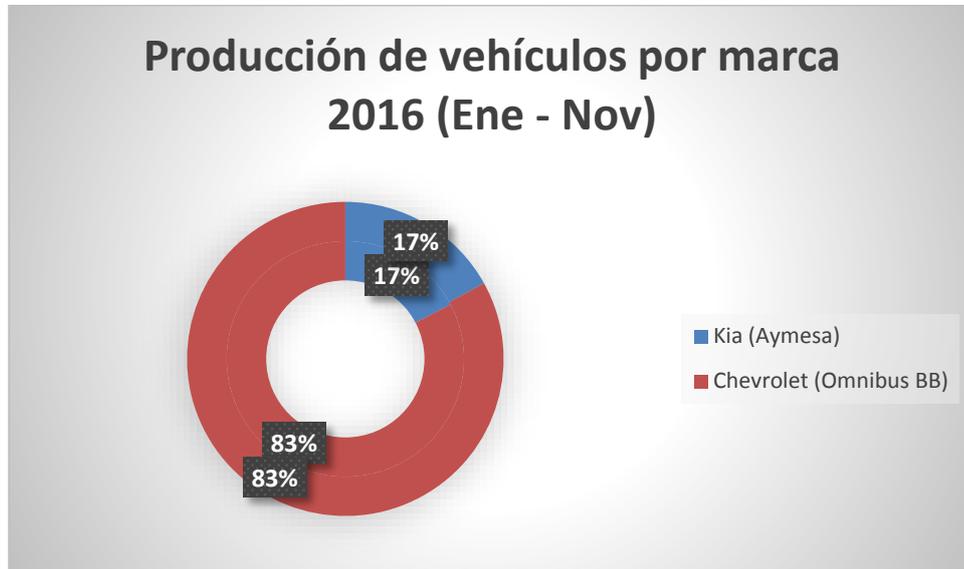


Figura No. 5 Producción de vehicular por marca
Fuente: Ramos (2015)
Elaborado por: Natali Pesantes Cuesta

1.3.1. Producción por vehículo por marca en el 2015

La producción de vehículo en el año 2015 fueron en su gran mayoría de la marca Chevrolet en un 79%, de la marca Kia en un 13% y lo vehículo de marca Mack da en un 8%. La empresa comercializadora de vehículo tiene una gran acogida por el hecho de que ofrecen calidad y precio en la mayor parte de establecimiento, sin embargo los fundamental en la gestión de comercialización realizada el que existen operaciones de crédito para cada una de las marcas.

1.3.2. Producción de vehículo por marca en el año 2016

Mantiene la preferencia en el consumo de vehículo la marca Chevrolet con un 83% de la preferencia, que en comparación al año pasado aumentado cuatro

puntos porcentuales, luego se comercializa la marca Kia como aumentó de 4.2 y acaparando el 17% del mercado.

El sector automotriz en el Ecuador se compone de tres ensambladoras principales con las que han trabajado desde décadas pasadas, las reconocidas marcas del mercado ecuatoriano son: Chevrolet, Kia y Mazda. (Cámara de la Industria Automotriz ecuatoriana, 2011)

Producción mensual de vehículos en unidades

En el análisis de la producción de vehículos en unidades su punto de análisis en enero del 2014 con un total de 5109 vehículos ensamblados en el país, cifra que se mantiene equilibrada hasta enero del 2015, donde se refleja un descenso continuo hasta diciembre del mismo año, terminando de producirse 1820 vehículos, en enero del 2016 la producción aumentó a 2952 vehículos, en febrero fue el mes donde bajo la producción a un total de 1089 U, a partir de ahí comenzaron a crecer desde marzo hasta noviembre de un promedio de 1800 a 2900 Unidades..

Número de unidades de variación

La producción de unidades de vehículos se divide en los automóviles y camionetas respectivamente, en noviembre del año 2015 el segmento de automóviles se produce en 2582 U, y camionetas una producción de 851 U, dando un total de 3433 U. Para el año 2016 la producción disminuyó en automóviles a 2202 U y en el mes de noviembre en camioneta disminuyó a 536 U dando un total promedio de producción en noviembre de 2738 U.

La producción de enero a noviembre en el año 2015 fueron alrededor de 47.306 U, también se refleja disminución en la producción de automóviles y camionetas en un total promedio de 24.147 U existiendo una variación del 20% en el mes de noviembre y en el año 2015 a 2016 una disminución del 49%.

Producción histórica de vehículos en unidades

En la imagen se observa que en el año 2011 se produce un promedio de 3878 automotores, en el año 2012 se rompe las expectativas en producción histórica de vehículos con un total de 7442 U, cifra que disminuye el año 2013 a 4774 U, en el año 2014 se incrementa la producción en el mes de noviembre a 5252 U, sin embargo la situación que afecta al país en la comercialización internacional del petróleo, crea inconvenientes internos a tal punto en el año 2015 la producción de vehículo disminuyó a 3433 U, igual situación acontece en el año 2016 donde la producción se estimó en un promedio de 2738 U de vehículos producidos.

Producción por vehículo por marca en el 2015

La producción de vehículo en el año 2015 fueron en su gran mayoría de la marca Chevrolet en un 79%, de la marca Kia en un 13% y el vehículo de marca Mazda en un 8%. La empresa comercializadora de vehículo tiene una gran acogida por el hecho de que ofrecen calidad y precio en la mayor parte de establecimiento, sin embargo los fundamental en la gestión de comercialización realizada el que existen operaciones de crédito para cada una de las marcas.

Producción de vehículo por marca en el año 2016

Mantiene la preferencia en el consumo de vehículo la marca Chevrolet con un 83% de la preferencia, que en comparación al año pasado aumentado cuatro puntos porcentuales, luego se comercializa la marca Kia como aumentó de 4.2 y acaparando el 17% del mercado.

1.3.3. Exportación de vehículos

Se desglosa en la gráfica que en el año 2014 existe la venta al extranjero de vehículos ensamblado en el Ecuador, su análisis talado por unidades, en diciembre del 2014 la exportación ascendió a 1497 U, cifra única en la comercialización de vehículos existente en el país en lo último cinco años.



Figura No. 6 Exportaciones Historica de vehiculos 2011 al 2016

Fuente: ProEcuador (2013)

Elaborado por: Natali Pesantes Cuesta

Luego de dicho despunten ventas en el año 2015 la exportación disminuyó a un promedio de 300 U mensuales, cayendo la exportación en septiembre del 2015 a un promedio de 120 U, en el año 2016 el promedio de portación de vehículo fluctúa entre 70 y 120 U, según el análisis de la gráfica en noviembre del año 2016 apenas se terminaron exportando 27 U de vehículos.

1.3.4. Ensamblamiento de vehículos

El valor agregado que tienen los bienes industrializados se diferencia de unos a otros por la diversificación de sus componentes, a mayor tecnología incorporada a su producción, mayor es el valor agregado y la industria productora de vehículos, tiene un alto grado de diversificación por lo cual su costo no puede ser comprimido en épocas de crisis como sucede con los recursos naturales, en cuyo caso en los países de origen de los mismos se afecta las condiciones de vida de los trabajadores y, dependiendo el grado de dependencia de la sociedad con los mismos, se afecta a la economía en su totalidad entrando en crisis, con efectos negativos en el empleo, los precios y el bienestar de la sociedad en su conjunto. (Escandon, 2016, págs. 38-39)

1.3.5. Incremento de la venta de vehículos 2007-2017

En el Ecuador la comercialización de repuestos automotrices en los últimos años ha tenido un alto crecimiento que ha ido evolucionando con la llegada de nuevos vehículos de diferentes marcas. Para conseguir el éxito de los negocios dedicados a la venta de repuestos en la actualidad es indispensable contar con una dirección estratégica, es decir, una empresa debe desarrollar al máximo todo su potencial a través de planes estratégicos que le permitan obtener beneficios y sobrevivir por largo tiempo en un mercado cada vez más grande y competitivo. (Cauja, 2015, pág. 1)

Tabla 3 Comportamiento de ventas por marcas de carros

Marca	2017	2016	Variación	Market Share	
				2017	Share 2016
Chevrolet	4.128	4.324	5%	23.9%	25.8%
Renault	3.698	3.221	14.8%	21.5%	19.2%
Nissan	1.610	1.168	37.8%	9,30%	7.0%
Mazda	1.511	1.206	25.3%	8.8%	7.2%
Kia	1.459	1.793	18.6%	8.5%	10.7%
Ford	965	785	22.9%	5.6%	4.7%
Toyota	678	467	45.2%	3.9%	2.8%
Volkswagen	552	437	26.3%	3.2%	2.6%
Suzuki	383	503	23.9%	2.2%	3.0%
Hyundai	250	885	71.8%	1.5%	5.3%
Otras	2.003	1.974	1.5%	11.6%	11.8%
Total	17.237	16.763	2,80%	100%	100%

Fuente: ProEcuador (2013)

Elaborado por: Natali Pesantes Cuesta

En el Ecuador la comercialización de repuestos automotrices en los últimos años ha tenido un alto crecimiento que ha ido evolucionando con la llegada de nuevos vehículos de diferentes marcas, para conseguir el éxito de los negocios

dedicados a la venta de repuestos en la actualidad es indispensable contar con una dirección estratégica, es decir, una empresa debe desarrollar al máximo todo su potencial a través de planes estratégicos que le permitan obtener beneficios y sobrevivir por largo tiempo en un mercado cada vez más grande y competitivo.` (Cauja, 2015, pág. 2)

1.4. Efectos en la reforma laborales

1.4.1. Legislación laboral en América Latina

La legislación laboral en América Latina tienen cambio constante basado en los patrones de la producción e incluso en la regulación que ejerce el Estado en el precio de la mano de obra oficial, las dimensiones socioeconómicas e ideológicas traspas forman el protagonismo de la ley acorde a las necesidades de la comunidad. (Bensusan, 2015)

La globalización crea un impacto en las relaciones comerciales y el ambiente laboral, donde la economía de un país despliega una perspectiva sociológica ambigua, donde se utilizan la efectividad de la legislación para alcanzar un objetivo social de equidad. En conclusión se analiza a la efectividad de las leyes laborales en los países que tienen desigualdad social en América.

Para el análisis de la legislación laboral se consideran en el contexto regional de estatus medio y alto a los países como Argentina, México, Costa Rica y Chile, también se considera aquellos países que tienen problemas sociales y desigualdades con una situación media baja como Brasil, Guatemala, Honduras, El Salvador, República Dominicana y Nicaragua. La deficiencia en el sistema laboral está dada por la protección legal, la condición de empleo emergente, una economía limitada y el aspecto actual de los trabajadores.

CAPÍTULO II

SITUACIÓN ACTUAL

CAPITULO II

2. SITUACIÓN ACTUAL

2.1. Diseño de la investigación

Dentro de cada una de las variedades y planes estratégicos de investigaciones existe diversidades metodológicas para la realización de investigaciones, no obstante, para la presente investigación la cual se analizara “El costo de la mano de obra y su impacto en la producción de la industria automotriz ecuatoriana durante el periodo 2007-2017”, para lo cual se procederá la utilización de investigaciones con diseños experimentales basándose así en recopilaciones de datos para así determinar los principales aspectos que tengan como objetivo el estudio del mismo, describiendo así cada uno de los hechos que se observan.

2.2. Tipos de investigación

En consideración a cada uno de los objetivos que se han propuesto se llegó a determinar que la investigación presente se ha caracterizado por las siguientes tipos investigativos.

Descriptiva: Permitirá la descripción del problema de la investigación y así las posibles razones de cada una de las consecuencias que se persisten del mismo para poder partir del paradigma critico de manera positiva frente al costo de la mano de obra y el impacto en su producción en la industria automotriz.

Así como describe (Sierra Guzmán, 2012), donde expresa que dentro de esto se llega a “destacar las características o rasgos de la situación, fenómeno u objeto de estudio, su función principal es la capacidad para seleccionar las características fundamentales del objeto de estudio”.

Esta ayudara analizar cada una de las discusiones de los resultados de las encuestas para así comprobar su impacto en la industria automotriz dentro del Ecuador periodo 2007 al 2017.

De campo: Es aquella que ejecuta la investigación en el lugar en donde se efectúa el problema que de acuerdo a la investigación se detallara sobre la incidencia en la mano de obra dentro del sector automotriz ecuatoriano, para así poder analizar y detallar cada una de las estrategias que beneficiarían al mismo.

“La investigación de campo se presenta mediante la manipulación de una variable externa no comprobada, en condiciones rigurosamente controladas, con el fin de describir de qué modo o porque causas se produce una situación o acontecimiento particular. Nos ayuda a optimizar el estudio puesto que nos permite instituir contacto con la realidad a fin de que la conozcamos mejor, la finalidad de esta radica en exponer nuevas proposiciones o transformar las existentes, en desarrollar las nociones; es el modo de llegar a elaborar teorías”. (Graterol, 2013)

2.3. Métodos de investigación

Deductivo: Este tipo de método es uno de los principales dentro de la investigación en donde se establece cada una de las particularidades de la investigación en donde los enfoques que indican en los análisis estratégicos para la industria automotriz se mejora cada una de las determinaciones enfocadas así en la diversidad y técnicas, frente a los medios y métodos para así incidir en el posicionamiento de mayor aceptabilidad en la industria ecuatoriana.

Dedución: Esta se realiza por medio de los métodos en donde la problemática que se estudia es realizada de manera general donde se pueda así llegar a la deducción de cada una de las estrategias de posicionamiento y mano de obra en la industria automotriz.

Documental: Esta ayuda a recabar cada uno de los medios de información que se obtiene por medio de libros, revistas científicas, artículos científicos, papers y demás, donde se analice la problemática de las informaciones que tengan mayor validez en este campo que se obtenga por medio de internet.

De observación: Suele representa un medio que genere diagnósticos mucho más generales para así proceder al análisis de la industria automotriz en donde se aplique al Ecuador y estos puedan establecer reformas laborales en la industria automotriz.

2.4. Técnicas de investigación

Instrumentos: Dichos instrumentos son los que se utilizaran en la investigación para así poder medir los efectos de las reformas laborales de la industria automotriz ecuatoriana, en donde se lleva a cabo datos bibliográficos y de entrevista.

Técnicas: Entre las técnicas que se aplicaran en las investigaciones se desarrollarán las estadísticas así como los procedimientos más viables entre cada uno de los resultado obtenido de las entrevistas a expertos, logrando así establecer las conclusiones y recomendaciones para un mejor entendimiento.

2.5. Análisis de resultados

2.5.1. Fabricación del transporte comparado con el PIB

El análisis del sector automotriz ecuatoriano desde un punto de vista económico significaría obviar la coyuntura política y social nacional que ha influido a lo largo de los últimos 10 años en el mercado automotriz nacional. Hasta el año 2012, este sector industrial graficó un crecimiento constante en cuanto a las ventas y unidades.

Tabla 4 Participación de la fabricación de equipos de transporte en el PIB

Años	Fabricación de equipos de transporte	PIB	Participación
2008	\$57,000.00	\$61.762,00	0,09%
2009	\$43,000.00	\$62.519,00	0,07%
2010	\$39,000.00	\$67.513,00	0,06%
2011	\$49,000.00	\$76.769,00	0,06%
2012	\$61,000.00	\$84.039,00	0,07%

Fuente: ProEcuador (2013)

Elaborado por: Natali Pesantes Cuesta

Pero las medidas legislativas y las ordenanzas de los gobiernos autónomos descentralizados cantonales y metropolitanos han tenido un gran impacto en este crecimiento, imponiendo serias limitaciones que impiden un continuo crecimiento. (Guayaquil, 2017)

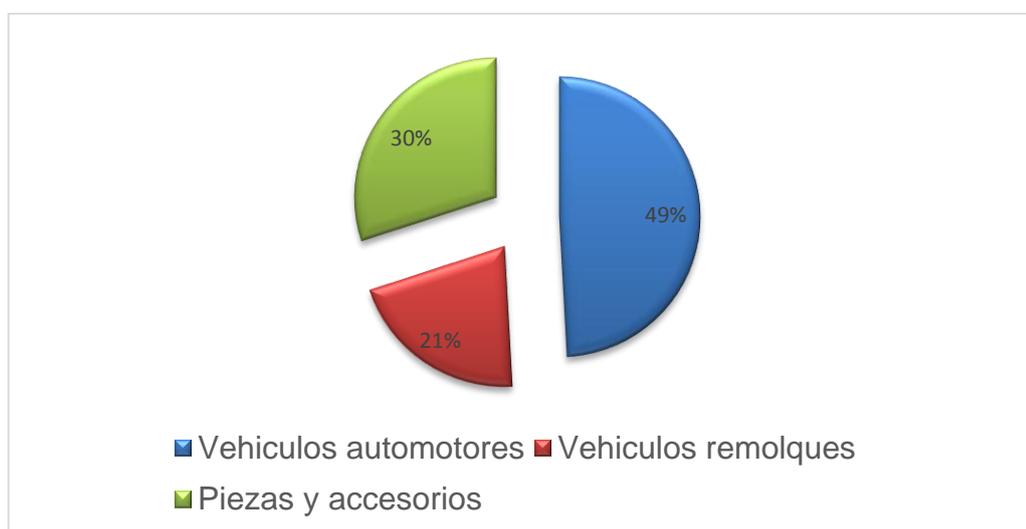


Figura No. 7 Personal ocupado en la fabricación de vehículos

Elaborado por: Natali Pesantes Cuesta

2.5.2. Importación de vehículos

En la figura a continuación se detalla claramente que existe más vehículos importados que ingresan al país es todo optimiza los impuesto percibidos sin embargo la salida de dinero también implica otro ingreso al Estado, pero su valor total como complemento este gran cantidad de dólares salen del país y esto puede ocasionar una disminución de la liquidez en la economía del Ecuador.

La situación es diferente en los vehículos que se produce en el Ecuador pues si es verdad que las partes o piezas son importadas el ensamblaje se lo realiza directamente en las cuatros diferentes empresas ensambladoras que existe en el país, esto quiere decir que los recursos en la producción van a permanecer en la economía ecuatoriana solventando la liquidez y solvencia del mercado automotor.

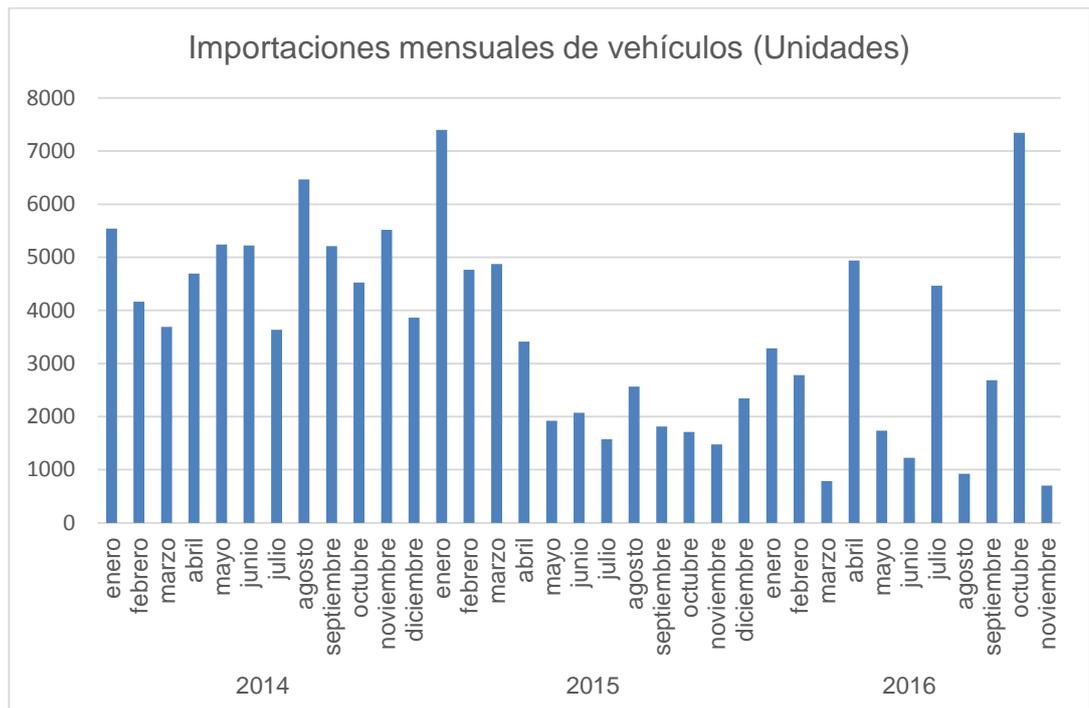


Figura No. 8 Importaciones mensuales de vehiculos

Fuente: Sanchez (2016)

Elaborado por: Natali Pesantes Cuesta

La importación de vehículos puede ser terminados (CBU) o por partes (CKD), y para ello en el Ecuador se realiza bajo regímenes especiales y políticas

arancelarias vigentes los mismos que serán desarrollados en capítulos posteriores. De esta manera aportar con este análisis investigativo sobre las políticas arancelarias en la importación de automotores la misma que servirá de sustento académico y financiero como una referencia sobre las políticas arancelarias y cuáles son sus ventajas y desventajas de que servirá como una guía, la misma que será útil para el mejoramiento en los gastos deducibles y no deducibles. (Sánchez, 2016, pág. 1)

La importación de vehículos en el Ecuador en base a las políticas arancelarias vigentes, sobre todo con esta investigación establecer cuáles son los impactos económicos y arancelarios que produce de manera especial en la provincia del Guayas, donde a diario se comercializan vehículos, por su condición económica y financiera en la cual se desenvuelve como una principal fuente de sustento económico del país, es más lugar donde se encuentran las más grandes empresas importadoras de vehículos en el Ecuador. (Sánchez, 2016, pág. 12)

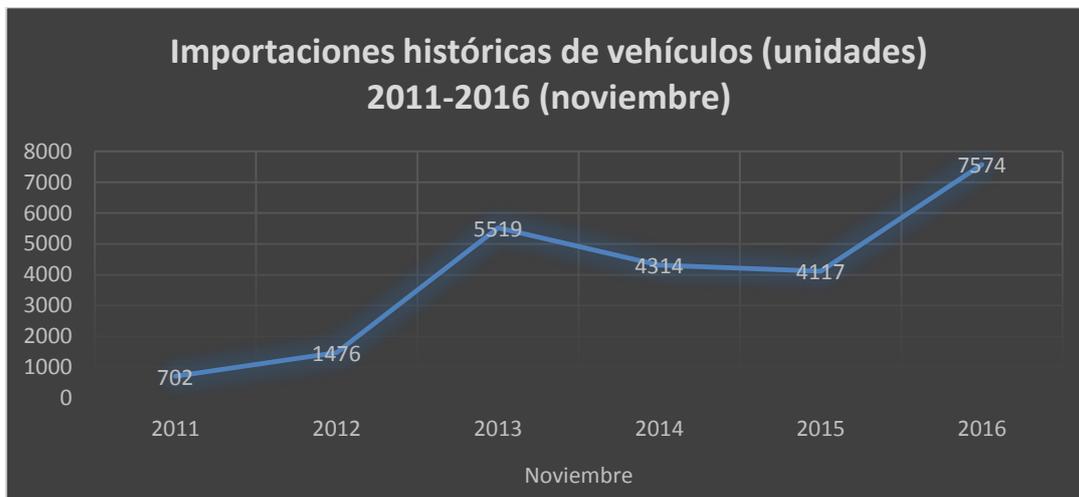


Figura No. 9 Importaciones Históricas de vehículos

Fuente: ProEcuador (2013)

Elaborado por: Natali Pesantes Cuesta

En la figura se detalla que existe una variación considerable en la comercialización de vehículos donde el promedio estima durante cada mes en 4000 a 5500 unidades, también se detalla que los meses pues se realizó un mayor

número de venta fue en enero del año 2015 con un promedio de 7400 U, en octubre del año 2016 la venta fueron similares en un total de 7345 unidades, el análisis realizada que la situación de este producto vehículo no es estacional, todo depende de las estrategias macro y micro que se desarrollen.

Las estrategias macro es cuando en el Estado ecuatoriano a través de la superintendencia de bancos establece una tasa promedio para los créditos bancarios dando cobertura y apertura a la adquisición de vehículos. Cuando la venta no son muy elevada quiere decir que la cobertura de crédito es limitada esto hace que la ventas mensuales sean mínimas. Los aspectos micro está relacionado directamente con las estrategias que aplique la importadora, distribuidora o ensambladora para dar a conocer y entregar a los clientes la unidad de vehículo, aquí interviene la publicidad, promociones, relaciones públicas, manejo de redes sociales entre otros que dan una comunicación llamativa a todos los potenciales clientes.

2.5.3. Estadísticas y proyecciones de las ventas de vehículos de los próximos años

En la figura se detalla la combinación y comparación de automóviles, camionetas, camiones buses que se han comercializado en el país en el año 2015 y año 2016 existiendo total en unidades de 1476 y 702 respectivamente, la unidades producida en el país aumentaron en el año 2015 un total de 33.572 U y para el año 2016 se estimó una producción de 30.874 U.

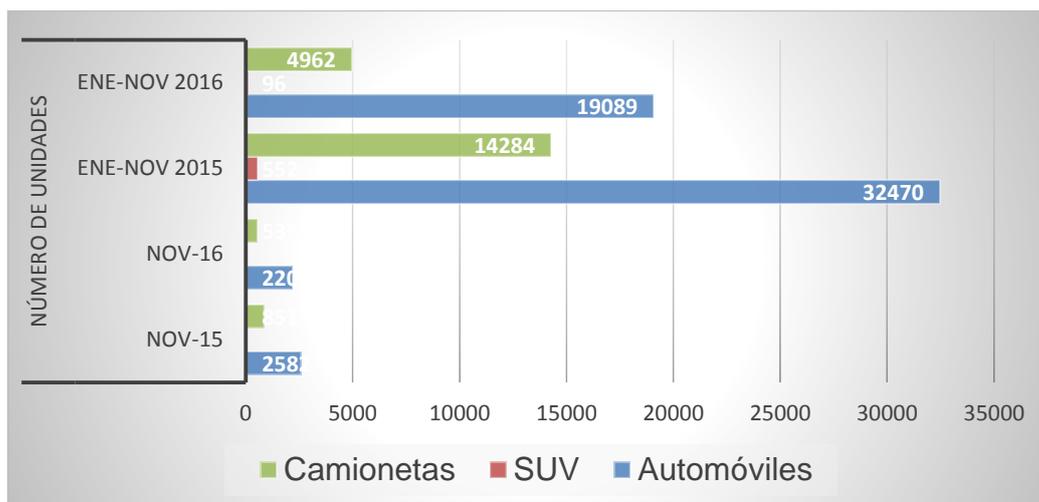


Figura No. 10 Números de unidades comercializadas

Fuente: ProEcuador (2013)

Elaborado por: Natali Pesantes Cuesta

En la tabla también se realiza la medición respectiva por segmento de mercado. Se considera que el número unidades importadas aumentó en el segmento de buses debido a que la preferencia del mercado demandan vehículos traídos de Brasil, China o Estados Unidos que dan mayor cobertura al servicio, en los otros segmento si disminuyeron la importación en su totalidad.

La producción de unidades de vehículos se la divide en el automóviles y camionetas respectivamente, en noviembre del año 2015 el segmento automóviles se produce en 2582 U, y camionetas una producción de 851 U, dando un total de 3433 U. Para el año 2016 la producción disminuyó en automóviles a 2202 U y en el mes de noviembre en camioneta disminuyó a 536 U dando un total promedio de producción en noviembre de 2738 U.

La producción de enero a noviembre en el año 2015 fueron alrededor de 47.306 U, también se refleja disminución en la producción de automóviles y camionetas en un total promedio de 24.147 U existiendo una variación del 20% en el mes de noviembre y en el año 2015 a 2016 una disminución del 49%

2.5.4. Encuestas realizadas

Se consideró a un promedio de 30 empleados dentro de diferentes empresas dedicadas al ensamblaje, ventas y servicios automotrices, donde se obtuvieron los siguientes resultados.

Edad de los encuestados



Figura No. 11 Edad de los encuestados que trabajan en la industria automotriz
Elaborado por: Natali Pesantes Cuesta

Los empleados encuestados tienen un promedio de edad entre los 18 años hasta los 46 años en su gran mayoría, son personal joven que buscan trabajar de forma directa o indirecta en la industria automotriz.

Empleos más frecuentes en la industria automotriz

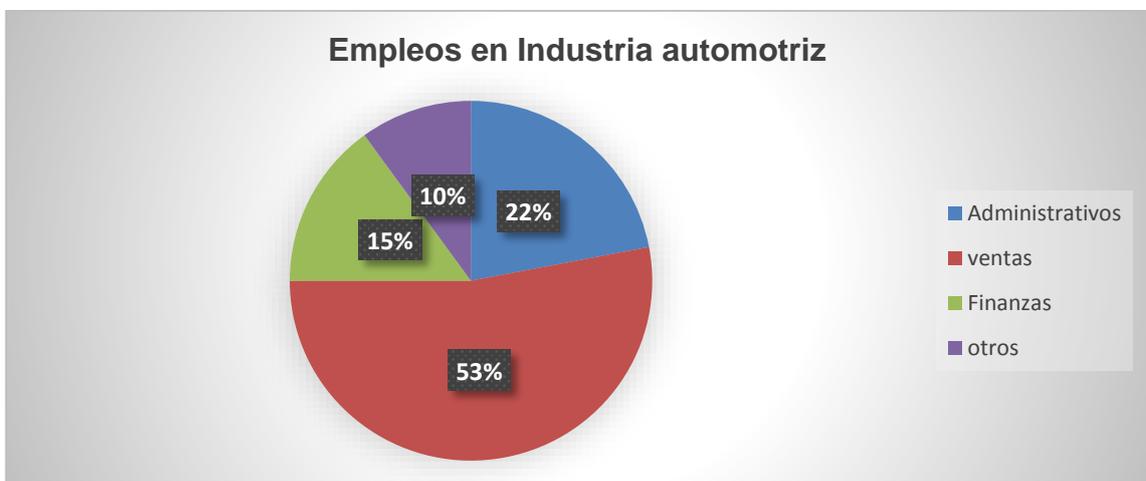


Figura No. 12 Principales empleos en la industria automotriz
Elaborado por: Natali Pesantes Cuesta

La mayor parte de los empleados encuestados manifiestan que el trabajo mas extensión en la industria automotriz está dado por el área de ventas, en un 53%, siendo el ámbito más laboral de mayor presencia en el mercado laboral.

Tipos de trabajos que se desarrollan en la industria Automotriz

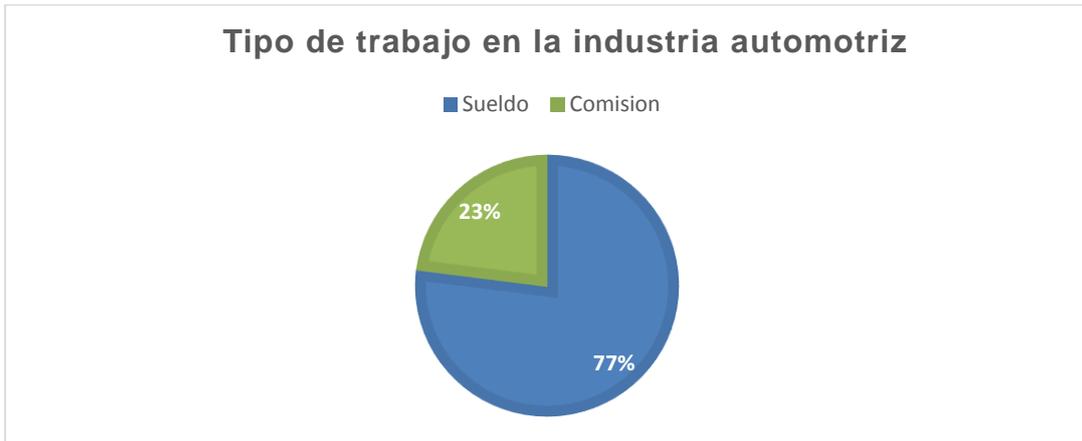


Figura No. 13 Tipo de trabajo que se dan en las empresas automotrices
Elaborado por: Natali Pesantes Cuesta

Un 77% de quienes laboran en la industria automotriz y empresas afines relacionadas son empleados con sueldo y todos los beneficios sociales, esto es un claro concepto de que las personas no siempre son parte fija de la industria.

Características de los sueldos en la industria automotriz

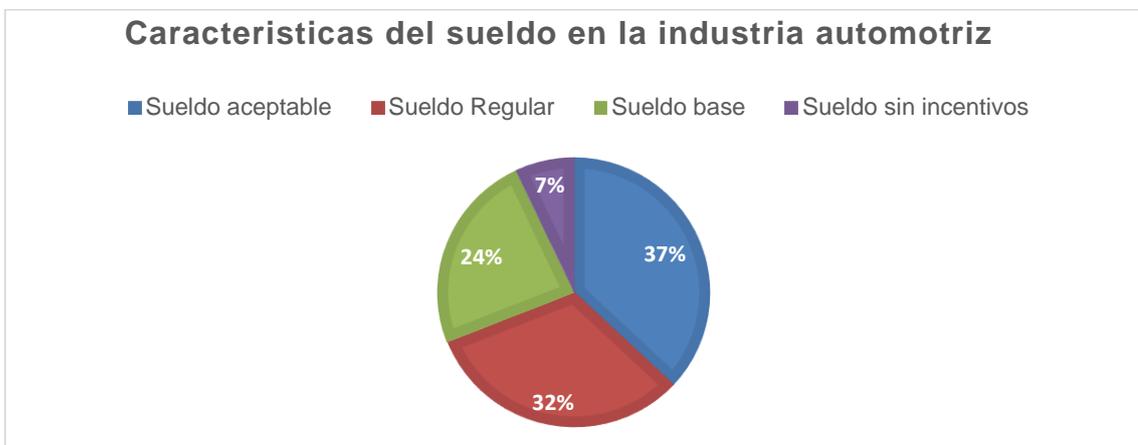


Figura No. 14 Características del sueldo y salario que se paga
Elaborado por: Natali Pesantes Cuesta

En la industria automotriz y empresas afines o relacionadas existe en su mayoría el respaldo de un salario vital sumado a incentivos que detallan el interés por el trabajo. Los comerciantes de vehículos son los que a base de comisiones forjan el desarrollo de las familias y a la vez comercializan diferente tipos de accesorios o servicios, esto enriquece diferentes áreas de la comercialización como seguros, ventas de accesorios, equipos, entre otros.

Incentivos en la industria automotriz



Figura No. 15 Existencia de incentivo en el trabajo
Elaborado por: Natali Pesantes Cuesta

La realidad es que quienes laboran en las empresas de automóviles, mantienen un aspecto de innovación en el ámbito laboral debido a los diversos incentivos existentes, sin embargo no todas las empresas forjan un aspecto de respaldo a sus colaboradores, por lo que no todos son motivados.

Existe empleo directo

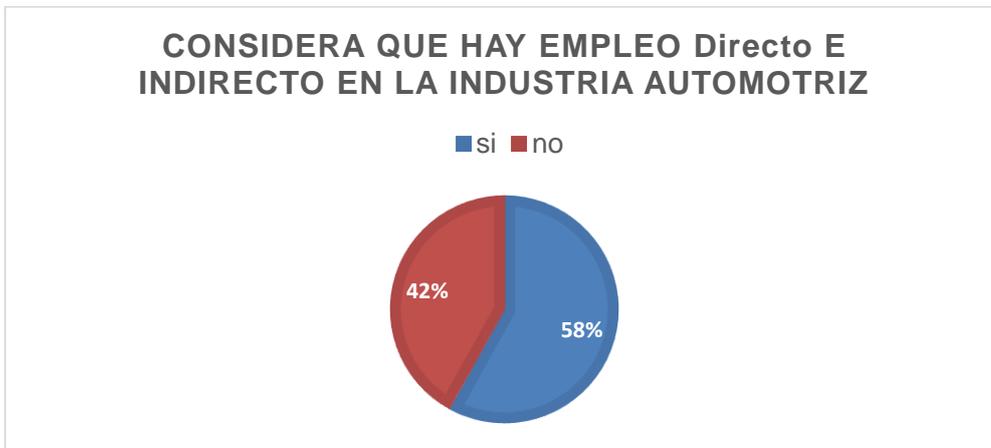


Figura No. 16 Existencia de empleo en la industria automotriz
Elaborado por: Natali Pesantes Cuesta

La respuesta percibida es dividida, esto quiere decir que los empleos son limitados y tan solo se establece una vacante con base a una necesidad eminente, esto crea que el mercado laboral sea cerrado y que no exista apertura a nuevos programas o proyectos que demande mano obra calificada.

Hay incentivo en la industria automotriz

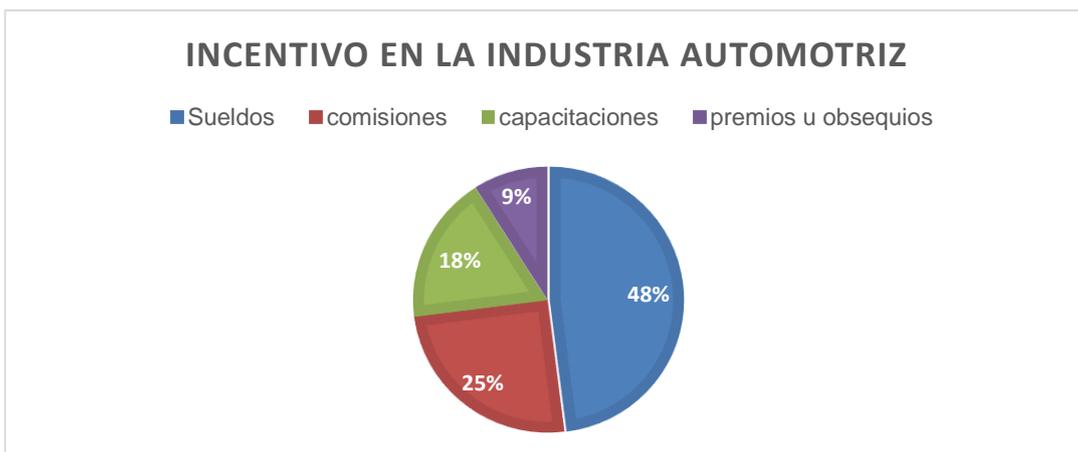


Figura No. 17 Existencia de incentivo en la industria automotriz
Elaborado por: Natali Pesantes Cuesta

La mano de obra calificada que labora en las empresas automotrices se ven acogida con base a un sueldo fijo, esto hace que la motivación sea constante al percibir un valor fijo más los incentivos, sin embargo un grupo de vendedores afirman que las comisiones son la verdadera razón por lo que laboran eficientemente.

Hay estabilidad en el trabajo

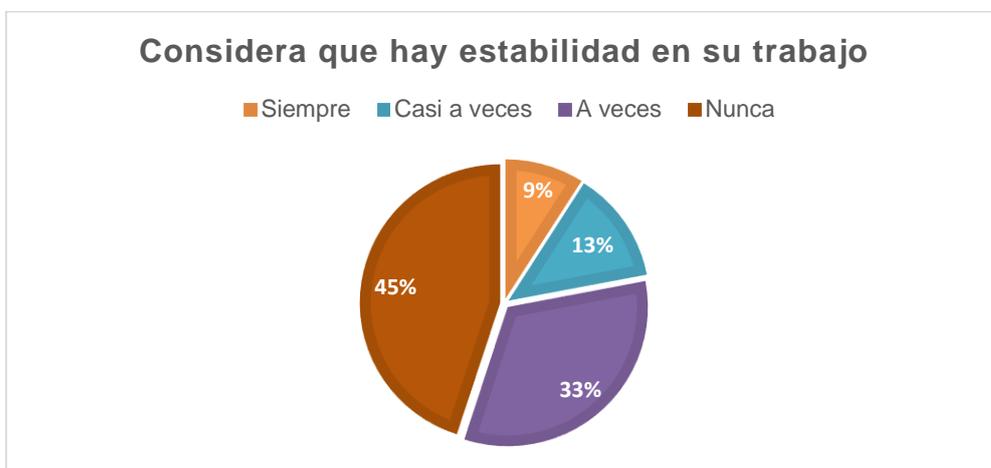


Figura No. 18 Estabilidad en el trabajo
Elaborado por: Natali Pesantes Cuesta

El problema de la parte laboral es que en su gran mayoría manifiestan que no hay estabilidad, esto, si se es nuevo en el mercado, donde muchos ingresan con base de una trabajo a prueba, siendo limitada su accionar debido a que no siempre se dan los beneficios generales, todo depende de las proyecciones de venta y el mercado laboral.

Afectan las reformas laborales a la industria automotriz

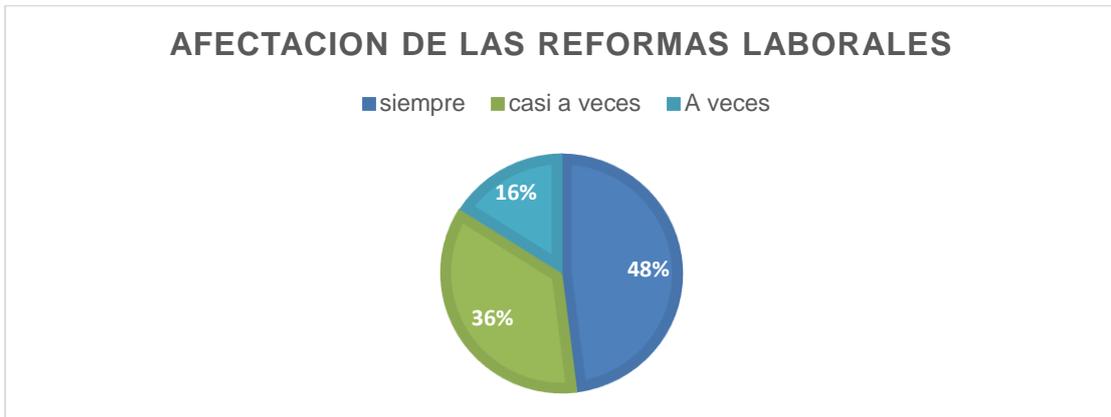


Figura No. 19 Afectación de las reformas laborales
Elaborado por: Natali Pesantes Cuesta

El 48% de los encuestados indican que las reformas en lo laboral afectan a la industria por el hecho de las nuevas medidas y acciones que se toma en consideración

2.5.5. Análisis de resultado en las Entrevistas

Entrevistado: Jimmy Jara
Empresa: Auto Young
Cargo: Gerente
Fecha entrevista: 6 de junio
Entrevistador: Natali Pesantes Cuesta

1) ¿En los últimos cinco años, cuál ha sido el incremento de las ventas en los vehículos?

Considerable, se estima que las ventas se han incrementado, que hay un repunte en vehículos, debido a que el mercado financiero está abierto a los créditos, garantizando el negocio para aquellas personas que son parte de la población económicamente activa y que trabajan con base a un sueldo fijo, esto permite que las ventas sean sostenida y el riesgo mínimo..

2) ¿En los últimos cinco años, en qué porcentaje se incrementó los costos de producción. Indique los tres costos que más han incrementado?

En realidad se duplicaron, el mercado financiero al abrirse se dio oportunidad a ampliar la producción y de ofrecer variedades de vehículos. En primer lugar se incrementaron los insumos y materiales para el ensamblaje del vehículo, en segundo lugar aumento la mano de obra operativa y en tercer rubro se considera la publicidad. La mano de obra se incrementó en los últimos 3 años en un 30%.

3) ¿Cuánto representa los costos laborales del total de costo de la empresa?

Normalmente el costo unitario de mano de obra refleja un promedio del 12%, esto quiere decir que de un promedio de 100 dólares que cuesta un vehículo 12 dólares está dirigido a la mano de obra utilizada.

4) ¿Cuánto empleado tiene la empresa actualmente?

Actualmente hay 42 empleados, de los cuales 14 están involucrados en el área de ventas, el restante en procesos operativos en el ensamblaje y administración.

5) ¿El últimos cinco años que porcentaje de empleados e incrementado dentro de la plantilla?

Un promedio de 4 empleados por año, debido al incremento de las ventas y a la expansión del área de servicio de repuestos y accesorios.

6) ¿Para cuales puestos son los que más se contrata?

Los últimos contratados fueron para el área de ventas y manejo de redes sociales.

7) ¿Está de acuerdo con la reforma laboral establece los últimos años?

El trabajo debe de ser un ejemplo de dignidad por lo que debe de ser respetado y considerado.

8) ¿Qué cambios obedecería sobre las reformas laborales?

Personal.

9) Se ha corrido alguna vez a la jornada ampliada con la jornada reducida

Si, dado que por cuestiones de ventas y asesoramiento se ha brindado atención a clientes.

10) Está de acuerdo a la contratación de jóvenes de 18 a 26 años

Si, dado a que a esta edad son más dinámicos y ágiles en cuestiones de adquirir experiencias y dinamismo laboral.

11) Realiza contratación a pasantes dentro de vuestra organización

Si, dado que así aportan y aprenden de acuerdo a sus estudios realizados, formando así mucha más experiencia.

Entrevistado: Luis Villafuerte
Empresa: Importadora Sánchez
Cargo: Ejecutivo aumenta
Fecha entrevista: 8 de Junio
Entrevistador: Natali Pesantes Cuesta

1) ¿En los últimos cinco años, cuál ha sido el incremento de las ventas en los vehículos?

Se ha evidenciado un incremento en la venta de vehículos de acuerdo a los negocios donde se ha permitido las ventas sostenidas, garantizando así el riesgo mínimo.

2) ¿En los últimos cinco años, en qué porcentaje se incrementó los costos de producción. Indique los tres costos que más han incrementado?

En la actualidad se han incrementado dado a las variedades de insumos y materiales, la mano de obra competitiva y las publicidades para las ventas.

3) ¿Cuánto representa los costos laborales del total de costo de la empresa?

En consideración a la mano de obra, esta refleja del 10 al 14% el cual va dirigido hacia la mano de obra.

4) ¿Cuánto empleado tiene la empresa actualmente?

Dentro de la importadora Sánchez laboran un total de 58 empleados que son dirigidos en áreas de ensamblaje y operación de la industria automotriz.

5) ¿El últimos cinco años que porcentaje de empleados e incrementado dentro de la plantilla?

Un aproximado de 6 empleados, donde sus ventas han sido incrementadas por las áreas de servicio en accesorios de autos.

6) ¿Para cuales puestos son los que más se contrata?

Los últimos empleados fueron contratados para el área de ventas.

7) ¿Está de acuerdo con la reforma laboral establece los últimos años?

Sí, dado que dicho parámetro debe de ser considerado legal.

8) ¿Qué cambios obedecería sobre las reformas laborales?

Promociones de trabajo Juvenil.

9) Se ha corrido alguna vez a la jornada ampliada con la jornada reducida

Se ha puesto en consideración las jornadas amplias solo en el caso de ventas mayores o servicios adicionales de cliente que den a conocer sus servicios.

10) Está de acuerdo a la contratación de jóvenes de 18 a 26 años

Considero que es conveniente dado que son más fáciles de adaptarse a reformas laborales.

11) Realiza contratación a pasantes dentro de vuestra organización

Si, dado a su grado de educación, además que requieren de experiencia laboral.

Entrevistado: Jenny Sánchez
Empresa: Distribuidora Garzón
Cargo: Jefe de almacén
Fecha entrevista: 8 de junio
Entrevistador: Natali Pesantes Cuesta

1) ¿En los últimos cinco años, cuál ha sido el incremento de las ventas en los vehículos?

Se ha producido un nivel en ventas de vehículos por parte de la Población Económicamente Activa, los cuales mantiene e ingresos de salarios fijos, contando así con una base coherente para la adquisición de servicios.

2) ¿En los últimos cinco años, en qué porcentaje se incrementó los costos de producción. Indique los tres costos que más han incrementado?

Un porcentaje neto no está establecido, sin embargo, si se ha evidenciado un alto índice de costos de producción, donde sus principales han sido por la mano de obra, las publicidades y afiches así como en consideración a materiales e insumos.

3) ¿Cuánto representa los costos laborales del total de costo de la empresa?

Está en un promedio del 11%, dicho porcentaje está dirigida al área de mano de obra utilizada.

4) ¿Cuánto empleado tiene la empresa actualmente?

Contamos con un total de 75 empleados en donde estos son distribuidos en diferentes áreas que mantiene la distribuido, siendo la parte de repuestos la más abarcada.

5) ¿El últimos cinco años que porcentaje de empleados e incrementado dentro de la plantilla?

Un total de 8 empleados.

6) ¿Para cuales puestos son los que más se contrata?

Han sido dirigidos a ventas de repuestos y almacenamiento.

7) ¿Está de acuerdo con la reforma laboral establece los últimos años?

Totalmente de acuerdo, dado que estipula mejoras dentro de la industria, lo cual hace que sea considerado y respetado de la mejor manera.

8) ¿Qué cambios obedecería sobre las reformas laborales?

En cuestión de jordanas reducidas y prolongadas.

9) Se ha corrido alguna vez a la jornada ampliada con la jornada reducida

Si, dado al alto índice laboral en la cual se ha encontrado.

10) Está de acuerdo a la contratación de jóvenes de 18 a 26 años

Considerado que abrir puertas laborales a jóvenes ayuda a que estos adquirirían más conocimientos y puedan así desarrollarse de manera más idónea.

11) Realiza contratación a pasantes dentro de vuestra organización

Nosotros como entidad abrimos las puertas a estudiantes universitarios, laborado como pasantes, haciendo que estos adquieran e identifiquen como se laborar de acuerdo a sus estudios, llevando la fusión tanto teórica como técnica.

2.5.6. Resultados de la entrevista

En la interrogante referente a que si en los últimos cinco años ha existido un aumento en las ventas, los entrevistados indicaron que las ventas no existe un repunte justificado, es decir que las estrategias aplicados permite la recepción de nuevos cliente y opciones de acaparar el mercado, pero no hay un claro panorama en el área de venta e incremento de nuevos proyectos, lo que limitaría la mano de obra que participa en la industria automotriz

Referente a los costos laborales de la empresa automotriz manifestaron, los entrevistados que existe una rebaja significativa, debido a la limitante en el área de ventas y a la negativa existente en el emprendimiento de la industria automotriz. La tendencia de mano de obra dentro de la industria automotriz en empresas pequeñas y mediana existe un promedio de 60 empleados, y no existe mayor incremento en el área administrativa, en área de ventas hay un incremento de comisionista pero con salario fijo es mínimo su incremento.

CAPÍTULO III

PROPUESTA

CAPITULO III

3. Propuesta

3.1. Tema

Los costos laborales y la nueva matriz productiva.

3.2. Objetivo de la propuesta

3.2.1. Objetivo general

Analizar las ventas de la industria automotriz y su relación con la mano de obra utilizada

3.2.2. Objetivo específico

Analizar las ventas de vehículos, su precio promedio y el impuesto causado con relación a la mano de obra utilizada dentro de los promotores

Determinar el ambiente laboral actual que se desenvuelve en la industria automotriz.

3.3. Incremento de costos laborales y el cambio en la producción automotriz ecuatoriana

Se considera un análisis sistemático del año 2015 al año 2018 donde en la tabla se manifiesta la venta proyectada de los vehículos, el precio promedio actualizado y el total de la industria automotriz en el Ecuador.

Tabla 5 Proyecciones de la industria automotriz

AÑOS	VENTA DE VEHÍCULOS PROYECTADA	PRECIO PROMEDIO PROYECTADO	VENTAS TOTALES PROYECTADAS	IVA PROYECTADO
a 2015	126903	\$ 31.781,14	\$ 4.033.135.357,50	\$ 483.976.242,90
a 2016	134137	\$ 34.005,82	\$ 4.561.435.757,98	\$ 547.372.290,96
a 2017	141783	\$ 36.386,23	\$ 5.158.938.227,92	\$ 619.072.587,35
a 2018	149864	\$ 38.933,26	\$ 5.834.707.546,39	\$ 700.164.905,57
PROMEDIO				\$ 587.646.506,70

Fuente: Sanchez (2016)

Realizado por: Natali Pesantes Cuesta

Además involucra cuánto genera el impuesto causado del IVA al sector público, cifra utilizada para crear nuevos proyectos o programas que requieren de mano de obra calificada.

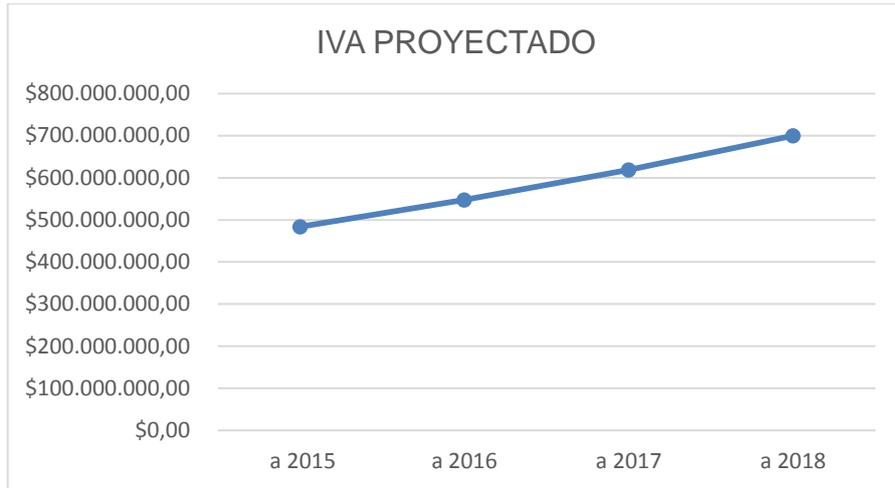


Figura No. 20 Ventas de vehículo proyectadas en el Ecuador

Fuente: Sanchez (2016)

Realizado por: Natali Pesantes Cuesta

La realización del comercio de vehículos en el Ecuador, trae consigo el incremento de la mano de obra directa e indirecta, situación que permite un manejo adecuado del recurso humano y motiva al emprendimiento para forjar una actividad propia vinculada a la industria automotriz.

CONCLUSIONES

En la actualidad no existe un incremento laboral en el área de comercialización y producción de vehículos, esto implica que el mercado está saturado en lo que a empleo y emprendimiento se refiere, En lo referente a la industria automotriz esta mantiene ventas efectivas con base a las estrategias que se aplican y a la disponibilidad de crédito existente, pero no hay un incremento en mano de obra calificado por la saturación del mercado laboral existente, según datos obtenidos en la encuesta y entrevistas

En el estudio realizado en la producción de vehículos, esta se ha incrementado atrayendo nuevas fuentes de trabajos en los primeros años, luego su tecnificación y producción a escala se mantiene fija su producción y comercialización, esto trae consigo nuevas fuentes indirectas de empleo y por ende fortalece el emprendimiento solo en los primeros años de la década actual.

La comercialización de vehículo en el Ecuador, está disminuyendo constantemente, según la entrevista realizada existen más de 10.000 personas en el campo laboral que han pasado a ser desempleados, sin embargo esta sección emotiva al emprendimiento de buscar medios de emprendimientos propios para forjar una oportunidad de negocio, realizando trabajos con base a una Comisión, poniéndose su meta y el valor de su ingreso de manera autónoma.

Existe mano de obra competitiva que se encuentre involucrada en el área, esto involucra a profesionales de la mecánica, profesionales en electrónica, profesional en el sistema de frenos, entre otros que están especializado de determinadas ramas y contribuyen al desarrollo de la industria automotriz, sin embargo muchos de ellos también trabajan de manera autónoma contribuyendo trabajos a destajo, esto forma parte de del desarrollo de la economía de un país por el hecho de emprender una actividad y generar ingresos por la misma

La mano de obra en el Ecuador está vinculada directamente con el ensamblado de diverso tipo de vehículos, siendo representativo un valor porcentual el 12% que es parte de costo o por la mano de obra aplicada en este tema, es decir en el momento que utilizamos a una persona en vez de dos, por lo que la eficiencia individual posee más desenvolvimiento que un equipo de trabajo.

En la mayor parte empresa que se dedica a comercializar vehículos en su diferentes tipo de unidades, existe un incremento de vendedores para motivar e impulsar las negociaciones, sin embargo la mayor parte de estos nuevos colaboradores no es tan vinculada rol alguno, simplemente conocen el mecanismo y el negocio de la comercialización de vehículos que laboran con base a una Comisión, este es el incremento que existe en la industria automotriz en el área de ventas.

Hay que involucrar a los jóvenes profesionales que se desenvuelven en las diferentes universidades del país, para que en forma de practicantes logren aprender la gestión de comercialización de vehículos, para tener un soporte o base de datos fijo para que sean inducidos en un futuro a laborar en el área automotriz.

Una de las principales reformas laborales es la de acondicionar la parte de la juventud, para que se involucren en temas de comercialización, mantenimiento, reparación, conocimiento de repuesto y accesorio, entre otros y de esa manera estimular al emprendimiento en la industria automotriz.

RECOMENDACIONES

Impulsar nueva estrategia de ventas utilizando los medios no convencionales de comunicación, entre ellos manejo de redes sociales y página web, a esto se le suma la comercialización directa de compra y venta por internet

La mano de obra existente en el Ecuador es competitiva, o lo que se recomienda a las unidades educativas o Instituto realizar capacitaciones constantes para que se conozcan cuáles son las principales actividades que realiza la industria automotriz, así conocer cuál es la demanda de empleo y oferta de trabajo existente

La eficiencia de una persona se da por el conocimiento y la experiencia, en la industria automotriz se recomienda que las personas involucradas en el tema puedan ser practicadas en la empresa comercializadora de vehículos, para que dependiendo de su conocimiento y expectativa pueda difundir trabajos futuros y a la vez emprender negocios relacionados al tema, dando un aporte social, económico y político al desarrollo del Ecuador

Que los vendedores que trabajan a comisiones, estén dotados de conocimientos y que sea la empresa gestora la que permita tales procesos de inducción, si bien es cierto el beneficio es para cada empleado, la organización también genera las expectativa en venta por la inversión realizada en la capacitación.

Una empresa debe ser inclusiva y en el ámbito laboral deben involucrarse tanto aquella persona con capacidades especiales como aquella que trabajan continuamente, esto implica la oportunidad de dar trabajo a jóvenes de ambos

géneros cuya edad fluctúa entre los 18 a 26 años. Esto implica el abrir mercado laboral a los jóvenes ecuatorianos que se desenvuelven en los institutos y universidades del país.

Amplia la reforma laborales, de manera inclusiva, donde se detalle toda aquella persona que tienen conocimiento y actitudes para trabajar en el campo automotriz, en las diferentes áreas y acciones a realizar. Una reforma laboral actualizada, involucra el trabajo a destajo, es decir se realizan negociaciones a través de una relación independiente, donde el colaborador gana acorde a la venta que realice.

BIBLIOGRAFÍA

- Abril Calle, F. E. (2015). *Análisis financiero de las cooperativas de ahorro y crédito pertenecientes a l segmento 3 zonal 6 bajo el sistema de monitoreo perlas para el periodo 2010-2013*. Cuenca, Ecuador : Universidad Politécnica Salesiana, Sede Cuenca.
- Agencia Pública de noticias de Ecuador y Suramérica. (2 de Enero de 2013). *40 cooperativas de ahorro y crédito son controladas por la Superintendencia de Economía Popular*. Recuperado el 9 de Enero de 2017, de <http://www.andes.info.ec/es/econom%C3%ADa/40-cooperativas-ahorro-cr%C3%A9dito-son-controladas-por-superintendencia-econom%C3%ADa-popular.html>
- Alianza Cooperativa Internacional. (2015). *Las cooperativas y los Objetivos de Desarrollo Sostenible*. (pág. 13). Costa Rica: Alianza Cooperativa Internacional.
- Armendáriz Naranjo, O. (2012). *ANÁLISIS DEL SISTEMA DE COOPERATIVAS DE AHORRO Y CREDITO* . Guayaquil: Superintendencia de Bancos y Seguros .
- Beccaria, L., & Galin, P. (2017). *Regulaciones Laborales*.
- Bensusan, G. (2015). *tema la efectividad de la legislación laboral en América Latina*.
- Burgos Oliva, K. M. (30 de julio de 2015). *“La Incidencia de un plan de marketing, en el incremento de los socios de la cooperativa de ahorro y crédito “Pablo Muñoz Vega” Ltda*. Obtenido de <http://repositorio.upec.edu.ec/handle/123456789/324>
- Caicedo Salvador, K. L. (2011). *PLAN ESTRATÉGICO DE LA COOPERATIVA DE* . Quito, Ecuador : UNIVERSIDAD TÉCNICA PARTICULAR DE LOJA.
- Cámara de la Industria Automotriz ecuatoriana. (2011). Recuperado el 15 de Junio de 2018, de http://www.cinae.org.ec/index.php?option=com_content&view=articl
- Campoverde Rivera, M. E. (2014). *ELABORACION DE UN MODELO DE MANEJO DE EFECTIVO, PARA LAS ELABORACION DE UN MODELO*

DE MANEJO DE EFECTIVO, PARA LAS APLICACION COOPERATIVA DE AHORRO Y CREDITO "JUVENTUD ECUATORIANA PROGRESISTA" LTDA., PERIODO 2014. Obtenido de <http://dspace.ucuenca.edu.ec/handle/123456789/20953>

- Carbajal, S. Y. (2013). *La competitividad de la industria automotriz en el Estado de Mexico: Condiciones y retos de la cadena automotriz Autopartes.* Mexico : Universidad Autonoma de Mexico.
- Carrillo García, G. (2013). *HISTORIA AGRARIA Y ORGANIZACIÓN SOCIAL EN LA COSTA AUSTRAL DE ECUADOR, 1950-2010. ESTUDIO DE CASO DE UNA COOPERATIVA AGRÍCOLA: LA UNIÓN REGIONAL DE ORGANIZACIONES CAMPESINAS DEL LITORAL, UROCAL .* Obtenido de <file:///C:/Users/jurge/Downloads/Dialnet-HistoriaAgrariaYOrganizacionSocialEnLaCostaAustralD-38836.pdf>
- Carrillo, G. J. (2014). *"RESTRICCIONES A LAS IMPORTACIONES DE VEHÍCULOS Y SU IMPACTO EN LA RECAUDACIÓN DE IVA E ICE A LAS IMPORTACIONES, PERIODO 2010 – 2012.* Guayaquil – Ecuador: UNIVERSIDAD DE GUAYAQUIL.
- Cauja, C. G. (2015). *Estudio de factibilidad para el posicionamiento de la empresa Electrorepuesto VCC en la ciudad de Guayaquil.* Guayaquil : UNIVERSIDAD LAICA VICENTE ROCAFUERTE DE GUAYAQUIL.
- CINAE. (2011). *Camara industria automotriz ecuatoriana.* Recuperado el 15 de Junio de 2018, de <http://www.cinae.org.ec/index.php/la-industria/66-historia-de-la-industria-ecuadoriana>
- COOP. (23 de Julio de 2013). *¿Qué es la Alianza Cooperativa Internacional?* Recuperado el 30 de Marzo de 2017, de <http://www.aciamericas.coop/Que-es-la-Alianza-Cooperativa-Internacional>
- Domínguez Guijarro, R. (2011). *"LA ENTIDAD GESTORA DE COOPERATIVAS DE VIVIENDAS"* . Valencia, España : Universidad Politécnica de Valencia .
- Escandon, P. L. (2016). *ESTUDIO DE LOS IMPUESTOS A LA IMPORTACIÓN Y COMERCIALIZACIÓN DE AUTOMÓVILES Y SU EFECTO EN LA RECAUDACIÓN DEL SISTEMA DE RENTAS INTERNAS EN EL PERIODO 2010-2014.* Guayaquil: UNIVERSIDAD DE GUAYAQUIL.
- Fernández Crespo, K. X., & Tapia Illescas, A. L. (2014). *"IMPLEMENTACIÓN DEL BALANCE SOCIAL COMO HERRAMIENTA DE MEDICIÓN Y CONTROL DE GESTIÓN SOCIAL EN EL SECTOR COOPERATIVISTA DE LA*

PROVINCIA DEL AZUAY". Cuenca, Ecuador : UNIVERSIDAD DE CUENCA.

Garfias, R. J., & Martín, C. M. (2015). *La industria automotriz y su relevancia en la economía mexicana*. Mexico: Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo.

Giraldo Escobar, C. (2012). *"ACERCA DE LA ECONOMÍA SOLIDARIA Y EL TRABAJO ASOCIADO"*. Manizales: ESCUELA SUPERIOR DE ADMINISTRACIÓN PÚBLICA.

Graterol, R. (2013). *LA INVESTIGACIÓN DE CAMPO*. Merida - Estado Merida - Venezuela : Universidad de Los Andes .

Guapulema Tixi, K. E., & Moyano Aguay, M. F. (2012). *"EL PROCESO DE ELABORACIÓN DEL BALANCE SOCIAL COMO HERRAMIENTA DE GESTIÓN GERENCIAL PARA LA COOPERATIVA DE AHORRO Y CRÉDITO "EDUCADORES DE CHIMBORAZO" LTDA. EN LA CIUDAD DE RIOBAMBA, DURANTE EL AÑO 2012."* . Riobamba, Ecuador : Escuela Superior Politécnica del Chimborazo.

Guapulema Tixi, K. E., & Moyano Aguay, M. F. (2012). *Desarrollo de los 7 Principios del Cooperativismo*. Riobamba - Ecuador: Universidad Superior Politécnica del Chimborazo.

Guayaquil, R. D. (2017). *ANÁLISIS DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL CONVENIO DE COMPLEMENTACIÓN INDUSTRIAL DEL SECTOR AUTOMOTOR DE LA COMUNIDAD ANDINA DE NACIONES: CASO ECUADOR-COLOMBIA 2008- 2018*. Quito : PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR.

Gutierrez, D. F. (2015). *EFFECTOS DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN LA DINÁMICA PRODUCTIVA MANUFACTURERA EN CUATRO REGIONES DE MÉXICO, 1980-2014*. Toluca: UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL ESTADO DE MÉXICO.

INEPRI. (2013). *La Industria Automotriz en México* (Vol. 28). Mexico: Instituto Nacional de Estadística y Geografía.

InfoCulture,. (15 de Julio de 2013). *Clases de socios/as de la cooperativas*. Recuperado el 18 de Octubre de 2016, de <http://www.infoculture.info/images/contents/files/Clases%20de%20socios%20de%20cooperativas.pdf>

Jumbo Narváez, A. S. (2013). *"ANÁLISIS DE RENTABILIDAD ECONÓMICA Y FINANCIERA EN LA COOPERATIVA DE AHORRO Y CRÉDITO "27 DE*

ABRIL” DE LA CIUDAD DE LOJA, PERIODOS 2010-2011.”. Obtenido de file:///C:/Users/jurge/Downloads/TESIS%20LISTA%20DE%20IMPRIMIR%20ANDREA.pdf

Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria. (2011). *LAS CAJAS SOLIDARIAS O BANCOS COMUNALES FRENTE A LA ECONOMÍA NACIONAL*. Quito, Ecuador: Registro Oficial N° 444 República del Ecuador.

Mariño, M. (2014). *Cooperativas de Ahorro y Crédito e inclusión financiera*. Quito: Cooperativas de las Américas, Región de la Alianza cooperativa internacional .

MIES. (2010). *REGULARIZACION E INTERVENCION*. Quito, Ecuador : LEY DE LA ECONOMÍA POPULAR Y SOLIDARIA.

Minta, B. (12 de 11 de 2016). Auditoría de gestión en el departamento de créditos de la Cooperativa de Ahorro y Crédito Fernando Daquilema en la ciudad de Riobamba. Escuela Superior Politécnica del Chimborazo. (S. Rea, Entrevistador) Riobamba, Ecuador: Escuela Superior Politécnica del Chimborazo.

Moreno, R. A., & Naranjo, C. G. (2012). *La industria automotriz nacional, una estimación de su situación, estructura económica, eficiencia y argumentos para su regulación*. Guayaquil: Escuela Superior Politecnica del Litoral .

Muñoz, R. Y. (2016). *ANÁLISIS DEL SECTOR IMPORTADOR DE REPUESTOS DE VEHÍCULOS EN EL PERÍODO 2010-2014 Y SUS EFECTOS EN EL COMERCIO EXTERIOR ECUATORIANO: CASO GUAYAQUIL*. Guayaquil : UNIVERSIDAD DE GUAYAQUIL.

Pérez Carretero, J. (2013). *SOCIEDADES COOPERATIVAS, CAPITAL Y PATRIMONIO SOCIALES DE LAS DIFERENCIAS*. *Semanario Judicial de la Federación*. , Volumen LXI, Cuarta Parte, Pág. 214.

Proecuador. (7 de Noviembre de 2013). *Análisis del sector automotriz*. Obtenido de Dirección de Inteligencia Comercial e Inversiones. : <https://www.proecuador.gob.ec/category/descargas/boletin-ic/page/5/>

Ramos, S. D. (2014). *LA INDUSTRIA MANUFACTURERA: ANÁLISIS SOBRE LA CONTRIBUCIÓN DEL IMPUESTO A LA RENTA E IMPORTANCIA PARA LOS INGRESOS DEL ECUADOR, DURANTE EL PERÍODO 2008 - 2012*. Guayaquil : UNIVERSIDAD DE GUAYAQUIL.

Reglamento para la aplicación de la Ley De Régimen Tributario,. (2010). *Suplemento del Registro Oficial N° 209*. Quito, Ecuador : Registro Oficial N° 209.

- Restrepo, J. (13 de Enero de 2013). *Top 50: Los carros más vendidos de Colombia en Enero (+Premium y Motos)*. Recuperado el 15 de Junio de 2018, de <https://www.elcarrocolombiano.com/industria/top-50-los-carros-mas-vendidos-de-colombia-en-enero-premium-y-motos/>
- Rivas Mira, F. A. (2014). *EL MAR Y SUS RECURSOS EN LA CUENCA DEL PACÍFICO*. Obtenido de http://bvirtual.ucol.mx/descargables/12_cuenca_importancia_participacion.pdf
- Romero, M., & Tuimil, C. (2012). *ADMINISTRACIÓN EN CONTEXTOS ESPECÍFICOS COOPERATIVAS*. Montevideo, Uruguay: Universidad de la República .
- Sánchez, G. F. (2016). *ANÁLISIS DE LAS POLÍTICAS ARANCELARIAS EN LA IMPORTACIÓN DE AUTOMÓVILES DURANTE LOS AÑOS 2013 – 2014*. Guayaquil: UNIVERSIDAD LAICA VICENTE ROCAFUERTE DE GUAYAQUIL.
- Santana Félix, J. F. (2016). Historia del cooperativismo puertorriqueño . *Revista Idelcoop*, N° 220, , 146.
- Scotiabank Global Auto Report. (2 de Enero de 2012). *Las ventas de carros marcaron récord a nivel mundial en 2016*. Recuperado el 15 de Junio de 2018, de <https://www.dinero.com/edicion-impres/a/negocios/articulo/como-va-el-negocio-de-la-industria-automotriz/241544>
- Sierra Guzmán, M. P. (2012). *Tipos más usuales de Investigación*. Pachuca de Soto - México: Universidad Autónoma del Estado de Hidalgo.
- Social, M. S. (27 de Noviembre de 2012). *Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria*,. Recuperado el 17 de Octubre de 2016, de Suplemento del Registro Oficial 648: http://www.desarrollosocial.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/07/1_ley_y_reglamento_EPS.pdf
- Superintendencia de Bancos del Ecuador. (2013). *PROGRAMA DE SERVICIOS FINANCIEROS. Experiencias y desafíos en micro finanzas y desarrollo rural*. . Quito, Ecuador : Editorial Fraga .
- SUPERINTENDENCIA DE BANCOS Y SEGUROS. (2010). *RESUMEN EJECUTIVO - INFORME DE GESTIÓN*. Ecuador : SUPERINTENDENCIA DE BANCOS Y SEGUROS.
- UNESCO. (26 de Abril de 2011). *Qué son las cooperativas escolares*. Recuperado el 18 de Octubre de 2016, de

http://www.ceibal.edu.uy/contenidos/areas_conocimiento/cs_sociales/090630_cooperativa/qu_son_las_cooperativas_escolares.html