



UNIVERSIDAD INTERNACIONAL SEK

**FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS, ADMINISTRATIVAS Y
TURISMO**

Plan de Investigación de fin de carrera titulado:

**“Estudio de la emisión de pólizas de vehículos livianos en el Distrito
Metropolitano de Quito para mantener nivel de producción por afectación de
aranceles de importación, Año 2.013”**

Realizado por:

Paola Estefanía Armijo Mejía

Director del Proyecto:

Ing. Patricio Villavicencio Msc.

Como requisito para la obtención del título de:

INGENIERO COMERCIAL EN SEGUROS

Quito, Junio de 2.014

DECLARACIÓN JURAMENTADA

Yo, PAOLA ESTEFANÍA ARMIJO MEJÍA, con cédula de identidad # 172210776-8, declaro bajo juramento que el trabajo aquí desarrollado es de mi autoría, que no ha sido previamente presentado para ningún grado a calificación profesional; y, que ha consultado las referencias bibliográficas que se incluyen en este documento.

A través de la presente declaración, cedo mis derechos de propiedad intelectual correspondientes a este trabajo, a la UNIVERSIDAD INTERNACIONAL SEK, según lo establecido por la Ley de Propiedad Intelectual, por su reglamento y por la normativa vigente.

Paola Estefanía Armijo Mejía

C.C: 172210776-8

DECLARATORIA

El presente trabajo de investigación titulado:

**“Estudio de la emisión de pólizas de vehículos livianos en el Distrito
Metropolitano de Quito para mantener nivel de producción por afectación de
aranceles de importación, Año 2.013”**

Realizado por:

PAOLA ESTEFANÍA ARMIJO MEJÍA

Como Requisito para la Obtención del Título de:

INGENIERO COMERCIAL CON MENCIÓN EN SEGUROS

Ha sido dirigido por el profesor

Patricio Villavicencio

Quien considera que constituye un trabajo original de su autor

Patricio Villavicencio

Director

LOS PROFESORES INFORMANTES

Los Profesores Informantes:

Alexandra Fernández

Erika Escobar

Después de revisar el trabajo presentado, lo han calificado como apto para su
defensa oral ante el tribunal examinador

Alexandra Fernández

Erika Escobar

Quito, Junio de 2.014

DEDICATORIA

Dedico el presente trabajo de investigación a mis padres por su amor y entrega incondicional que ha sido la fuerza que impulsa para cumplir mis metas y objetivos, Gracias Padres por estar siempre conmigo.

A mis hermanas Carolina y Diana quienes son el pilar de mi vida.

A mi abuelita querida que fue una mujer ejemplar que siempre me empujó a la superación profesional.

AGRADECIMIENTO

Al profesor Patricio Villavicencio por su acertada dirección de la tesis. Su profesionalismo y entrega fueron determinantes a la hora de conformar este documento.

A las profesoras Alexandra Fernández y Erika Escobar, quienes con sus lecturas aportaron una visión diferente e integradora de mi investigación.

A la Universidad Internacional Sek por su esfuerzo de formar profesionales íntegros.

RESUMEN

El gobierno nacional ecuatoriano en los últimos cinco años ha venido analizado la evolución de la balanza comercial, en donde los resultados del déficit han sido contraproducentes para el país, en el año 2.008 el Banco Central en su informe anual muestra que hay un incremento del 36% de importaciones con respecto a las exportaciones, con estas estadísticas el gobierno decide tomar medidas para estabilizar y dar equilibrio a la economía del país, una de ellas fue el restringir el volumen de importaciones a una gama de bienes de consumo y dentro de esta se encuentran los vehículos livianos con un cilindraje mayor a los 1.500 cc (centímetros cúbicos), con esta restricción los sectores que se ven involucrados son el automotriz y de seguros con la emisión de pólizas de vehículos.

El propósito de este estudio es conocer el impacto que tendrán estos sectores al entrar en vigencia las restricciones arancelarias, cual es el cambio en su economía y finalmente proporcionar recomendaciones sobre el nivel de producción de pólizas vehiculares.

Palabras Clave:

Póliza

Restricción

ABSTRACT

Ecuadorian government has been analyzing the evolution of the trade balance for five years, the result of this study shows that the country has deficiency in its economy, in 2.008 Central Bank a government institution, declare that imports increased 36% more than exports, with this results the government decides to take action to stabilize and give balance to the country economy, one of the actions given, was to restrict some products that includes vehicles with a cylinder capacity greater than 1.500 cc, with this restriction the sectors which are involved are automotive and insurance because this restriction can reduce the opportunity to grow.

The purpose of this study is to verify the impact that these sectors can have with the restriction to the imports and give recommendations to maintain insurance policies.

Key words:

Policy

Restriction

Índice General de Contenido

	Pág.
Capítulo I. Introducción	12
1.1 Problema de Investigación	12
1.1.1 Planteamiento del problema.....	12
1.1.1.1 Diagnóstico.....	12
1.1.1.2 Pronóstico.....	14
1.1.1.3 Control del pronóstico.....	14
1.1.2 Formulación del problema.....	14
1.1.3 Sistematización del problema.....	14
1.1.4 Objetivos generales.....	15
1.1.5 Objetivos específicos.....	15
1.1.6 Justificaciones.....	15
1.2 Marco teórico.....	18
1.2.1 Estado actual del conocimiento sobre el tema.....	18
1.2.2 Marco conceptual.....	24
1.2.3 Marco referencial.....	26
1.2.4 Hipótesis.....	29
1.2.5 Identificación y caracterización variables.....	29
Capítulo II. Método	30
2.1 Nivel de estudio.....	30
2.2 Modalidad de investigación.....	30
2.3 Método.....	30
2.4 Población y muestra.....	31
2.5 Selección instrumentos de investigación.....	33
2.6 Validez y confiabilidad de instrumentos.....	35
2.7 Operacionalización de variables.....	35
2.8 Procesamiento de datos.....	35
Capítulo III. Resultados	36
3.1 Levantamiento de datos.....	36
3.1.1 Macro entorno-análisis PEST.....	37
Ámbito político.....	37
Ámbito económico.....	57
Ámbito social.....	69
3.1.2 Micro ambiente.....	78
3.1.3 Encuesta.....	85
3.1.4 Entrevista.....	97
3.1.5 Cálculo de la prima.....	102

3.1.6 Ejercicio práctico.....	108
3.2 Presentación y análisis de resultados.....	114

Capítulo IV. Discusión **123**

4.1 Conclusiones.....	123
4.2 Recomendaciones.....	129

Tablas

Impuestos y aranceles de importación.....	17
Unidades de vehículos livianos a nivel nacional.....	19
Prima vehicular.....	26
Prima neta pagada año 2.012.....	27
FODA multinacionales.....	29
Importadores.....	32
Balanza comercial 2.012.....	41
Balanza comercial 2.013.....	42
Importaciones 2.012.....	44
Importaciones 2.013.....	45
Importación de vehículos livianos.....	47
Ventas de unidades histórica.....	49
Ventas unidades año 2.013.....	50
Ventas por tipo de vehículos.....	51
Cuadro comparativo de ventas de unidades.....	55
CKD utilizados en ensamblaje.....	54
Ensamblaje nacional.....	56
Inflación acumulada 2.012.....	59
Inflación anual Latinoamérica.....	62
PIB 2.012.....	65
Índice riesgo país.....	66
Evaluación del mercado laboral.....	70
Ocupados por rama.....	73
Tasa de crecimiento de los seguros.....	76
Primas totales consolidadas.....	80
Primaje vehicular.....	82
Argumento de tarifas.....	106
Siniestralidad vehicular.....	120

Capítulo I. Introducción

1.1 Problema de Investigación

1.1.1 Planteamiento del Problema

1.1.1.1 Diagnóstico del Problema

Según los datos estadísticos del Banco Central del Ecuador (2.008), señala que “la Balanza Comercial en importaciones alcanzó un valor FOB USD 16,007.62 millones, que significó un crecimiento de 36.74% al mismo periodo del año 2007 a causa de un mayor nivel en compras externas (33.53%)” (parr.6), por lo que el Gobierno Nacional junto al Comité de Comercio Exterior (COMEX) decide elevar barreras arancelarias a partir del mismo año para frenar el consumo y estimular la industria.

En el texto Buró, (2.011) analiza los cambios que se realizaron en las importaciones, “el COMEX en la resolución 63 fija cuotas de importación a una gama de productos como alcohol, celulares y vehículos tanto en piezas, partes y accesorios”, lo que produce incertidumbre en el mercado automotriz.

Lucero, Cristina (2.011) señala que “el mercado asegurador en el año 2.002 obtuvo un promedio de 15,2% anual con USD 347 millones de dólares de prima neta a USD 1.337 millones de dólares en diciembre de 2.011” (pág. 50). El nivel de inseguridad que enfrenta la ciudadanía ha creado una cultura seguradora dando efecto al aseguramiento de bienes patrimoniales (casa, vehículos motos), sobresaliendo el parque automotriz que gracias a nuevas herramientas como el SOAT, las aseguradoras obtienen una fuente de información valiosa para poder

direccionar de mejor manera sus estrategias de penetración, el mercado automotriz sobresale porque pasó de vender 69.300 unidades nuevas de vehículos en el año 2.002 a 137.000 unidades nuevas en el año 2.011, lo que representa el 26,3% del total de primas netas del sector convirtiéndose en las diez ramas más importantes del seguro aportando 351 millones de dólares en el año 2.011.

Según los datos de la Superintendencia de Bancos y Seguros, el parque automotriz en el año 2.012 ha tenido un crecimiento de 480. 968 millones de dólares que representa el 35,81%, lo que amplía la participación de las Multinacionales en el país que da paso a la consolidación del mercado local, lo cual brinda mayor valor a los asegurados además de un mejor fortalecimiento de los sectores económicos de las pequeñas y grandes empresas.

El mercado Asegurador Ecuatoriano ha tenido un progreso considerable especialmente en el ramo de vehículos gracias a la implementación de una cultura aseguradora de la sociedad y al incremento de unidades móviles en los últimos años, la economía del mercado automotriz se ve amenazada por la imposición de los nuevos aranceles que han reducido considerablemente las ventas de estas compañías causando pérdidas de puestos de trabajo en ambos mercados y en las aseguradoras se han dado aumentos en los deducibles, cambios en; coberturas, tasas, formas de pago y precios de primas bruta, valor asegurable y extensión de asegurabilidad de años de vehículos para daños o pérdidas parciales.

1.1.1.2 Pronóstico

De acuerdo a la restricción arancelaria del año 2.010 vigente hasta diciembre del año 2.014 en la importación de vehículos livianos oficializada por el gobierno nacional, contrae la economía produciendo reducción en; ventas de las concesionarias, plazas de trabajo especialmente en departamento comercial y talleres, en la otra cara de la moneda tenemos que el impuesto aumenta el; precio final del vehículo y precio de la prima.

Las medidas tomadas para el sector financiero como la Regulación de créditos, afectan porque son agravantes para poder otorgar créditos al público

1.1.1.3 Control del Pronóstico

Vehículos adquiridos con crédito tienen la obligación de contraer un seguro vehicular.

1.1.2 Formulación del Problema

¿Existe un incremento en la relación entre precio final del vehículo, prima bruta y cobertura de la póliza vehicular?

1.1.3 Sistematización del Problema

¿Qué características determina o considera el Gobierno Nacional para el incremento en el arancel vehicular?

¿Cómo afecta las restricciones de importación en el abastecimiento de vehículos livianos en la ciudad de Quito?

¿Por qué causa se realizarían posibles cambios en las coberturas de accidentes vehiculares?

¿Cómo afecta el cambio de coberturas al cliente?

¿Existirían cambios en el valor de deducible mínimo y precio de la prima bruta?

1.1.4 Objetivo Generales

Investigar el impacto de aranceles de importación de vehículos livianos y elaborar un estudio para mantener el nivel de producción de pólizas vehiculares en el Distrito Metropolitano de Quito.

1.1.5 Objetivos Específicos

- Analizar las condiciones de importación para vehículos livianos
- Identificar las categorías de C.C. (centímetros cúbicos) para determinar el incremento arancelario vehicular y los costos relacionados con piezas y repuestos.
- Elaborar un Análisis de cambio en coberturas y condiciones en la póliza vehicular.

1.1.6 Justificaciones

Alvear, José (2.009) señala que la finalidad de los seguros es "satisfacer la expectativa del asegurado de contar con una renta de suscitarse un hecho que disminuya sus facultades físicas o detrimento en uno de sus bienes". El mercado automotriz ha crecido enormemente en los últimos años por esta razón la misión del gobierno es reducir el crecimiento acelerado del parque automotor, emisión de

gases y los accidentes, con la subida del arancel de importación con lo que se puede presentar una disminución en la demanda de seguros vehiculares, afectando al sector económico asegurador y sector social (asegurados). En el sector asegurador, las compañías se verían en la obligación de reestructurar las estrategias de ventas con los asesores productores de seguros, además de realizar talleres de motivación con el objetivo de captar y mantener clientes, incremento de la tasa vehicular y deducible que simultáneamente afecta al sector social porque en caso de siniestro el asegurado no contaría con cobertura por el incremento de deducible lo que causa un desequilibrio, pérdidas económicas y materiales entre los dos sectores. Por estas razones es importante el estudio de emisión de pólizas vehiculares para determinar un porcentaje de disminución para contrarrestarlo utilizando estrategias apropiadas para el beneficio de los dos sectores.

Según las cifras, el mercado asegurador ha tenido una importante participación en el ramo vehículos pero se debe analizar la situación en cuanto a los nuevos aranceles de importación para deducir los cambios que se puedan producir en la contratación de seguros vehiculares.

Desde Enero de 2.008 el gobierno nacional impone medidas gubernamentales al sector automotriz, para la importación se toma en cuenta rubros como: el Impuesto al valor agregado (IVA), Impuesto a la salida de divisas, arancel de Importación e impuesto a los consumos especiales (ICE), primero en cambiar de 5% a 35%, en función del precio de venta al público, bajando las ventas de

112.000 a 92.000 vehículos logrando una restricción de importación del 35% en el año 2.009.

En año 2.010, el gobierno impone arancel del 5% a vehículos híbridos según cilindraje, en el 2.012 las compañías importadoras deben registrarse en El consejo de comercio exterior (COMEX), con el objetivo de controlar y restringir las importaciones, según la asociación ecuatoriana automotriz (AEA), en el Ecuador se paga el 89% más del valor del vehículo solo en impuestos a diferencia de países vecinos como Colombia, Perú y Chile, teniendo así la tabla de impuestos de la siguiente manera;

Tabla de Impuestos y Aranceles				
IMPOSICIÓN	ECUADOR	COLOMBIA	PERÚ	CHILE
Arancel Importación	40%	35%	7%	6%
IVA	12%	25%	18%	19%
ICE	35%	-----	-----	----
ISD*	2%	-----	----	----
Total	89%	60%	25%	25%

Elaboración: Paola Armijo

Fuente: Asociación Ecuatoriana Automotriz

El 40% de Impuesto de Importación aplica para vehículos con un cilindraje desde 1.500

En Enero de 2.013, el comex asigna un cupo de importación de 49.203 unidades que serán distribuidos entre 50 empresas (47 importadores, 3 personas naturales), lo que representa un 35.6% menos de importación vehicular.

Además el Gobierno Nacional conjuntamente con el comex también ha impuesto cambios arancelarios en las autopartes (CDK), incrementando el impuesto de las

piezas de los vehículos utilizados para el ensamblaje en el país del 5% al 18% y la última disposición tomada por la subsecretaría de calidad y con el instituto ecuatoriano de normalización (INEN) que bien no es una medida arancelaria más bien de seguridad incide en el precio final del vehículo porque a partir del quince de Junio de 2.013 no se podrán importar vehículos económicos que no cuenten con dos airbags en la parte frontal, en la redacción de Angulo, Sebastián (2.013) manifiesta que Marcelo Ruíz presidente de la cámara de la industria Automotriz está preocupado por “el incremento en el precio final del vehículo que sube del 1% a 3% lo que representa un extra de 700 a 1000 dólares ” lo que obliga a los importadores a reestructurar su planificación anual de exportación ajustándose al monto FOB otorgado por el gobierno.

1.2 Marco Teórico

1.2.1 Estado actual del conocimiento del tema

Para las concesionarias desde la nueva imposición arancelaria el malestar y preocupación por parte del sector automotor ha sido manifestado, representantes de la asociación de empresas automotrices del Ecuador mantienen su perspectiva de que este sector es de gran aporte para la economía ecuatoriana y que las restricciones no han sido tomadas en base a un estudio, a continuación se presentará una tabla en donde se puede observar la evolución de unidades automotoras en el Ecuador desde el año 2.010

Año	2.010	2.011	2.012
TOTAL UNIDADES	16.814	12.286	9.493
Pichincha	7.139	4.940	3.841
Guayas	3.818	3.125	2.311
Tungurahua	1.366	903	772
Azuay	1.199	818	646
Imbabura	609	421	330
Manabí	437	383	324
El Oro	406	311	193
Loja	386	273	206
Chimborazo	411	286	224
Santo Domingo	330	223	170
Los Ríos	145	124	97
Cotopaxi	177	127	95
Esmeraldas	115	87	62
Cañar	92	64	57
Orellana	40	108	35
Pastaza	61	49	42
Carchi	27	26	26
Sucumbíos	40	-	58
Otras	16	18	4

Elaboración: Paola Armijo

Fuente: Asociación de empresas automotrices del Ecuador.

Con los datos obtenidos podemos observar que a partir del año 2.010, año en el que se restringieron las importaciones y también se incrementan los aranceles, las unidades en el mercado automotor decayeron considerablemente en el año 2.011 al año 2.012 con menos de 2.793 unidades vendidas dando un impacto severo en las ventas y reestructuración en el plan de importación para las concesionarias e importadores del país, esta medida de restricción no tiene efecto directo en las compañías aseguradoras del Ecuador, pero pueden tener percusión en la venta del seguro vehicular por la reducción de unidades en el mercado.

La reseña histórica de Palacios, Fernando (2.004), registra momentos importantes en el comienzo y evolución del seguro alrededor del mundo, aparentemente el seguro informal empieza con el código Hamurabi, (dos mil años A, C) que es una unión de viajeros para protegerse del riesgo de malhechores en el desierto, los burreros de palestina llegan al acuerdo de reponer al animal en caso de pérdida por fieras o robo, En Rodas (Grecia) en el siglo XVIII aparecen las primeras asociaciones de marineros con el objetivo de asegurarse contra los riesgos contraídos en el transporte marítimo, en Inglaterra las asociaciones creadas en el siglo IX llamadas Guildas, eran asociaciones de defensa mutua o religiosa, mensualmente los miembros se reunían en un banquete en el que se deliberaban los intereses y no permitían que un miembro quedara en la miseria o fuera víctima de un siniestro o que la causa fuera el fallecimiento fundando la solidaridad uno de los principios de la actividad aseguradora que conjuntamente cambiaron la actividad mercantil en la faz de la tierra, con la caída del feudalismo se toma el concepto de la propiedad privada donde se desarrolla la industria y los comerciantes sienten la necesidad de proteger los frutos de sus industrias contra los riesgos propios del transporte marítimo y terrestre, así se aplican por primera vez el seguro marítimo a principios del siglo XV en el año 1.347 se celebra el primer contrato de seguro marítimo en Génova, Italia, en 1.601 en Inglaterra se crea la primera Corte o Tribunal de Seguros para regular los conflictos entre aseguradores y asegurados, en 1.666 en Londres se produjo un incendio de alta magnitud denominado The Great Fire que durante cuatro días consumió dos terceras partes de la ciudad destruyendo más de 18.000 casas y 20.000 familias

sin techo, el médico Nicolás Barbón concibió la idea de abrir una oficina de seguro contra incendio llamada “The Fire Office” dando paso a las primeras entidades aseguradoras del ramo incendio en el año 1.968 donde se crea la primera compañía de seguro de vida llamada “The Mercer Company” y precisamente a finales del siglo XVII se crea el mercado de seguros británico Lloyd’s de Londres, finalmente con el aporte de los matemáticos Blas Pascal con su cálculo de probabilidades y su teoría de grandes números y Edmund Haley inventor de la primera tabla de mortalidad afianzan la práctica aseguradora tanto en lo técnico como lo jurídico.

Martínez, Bismar (2.010) señala que el siglo XX es la etapa de desarrollo del seguro, en esta época se da la creación de las aseguradoras más poderosas de nuestro tiempo, la actividad aseguradora se presenta en Latinoamérica por influencias de países europeos como Francia, Inglaterra y España donde se establecen sucursales, la primera compañía de seguro marítimo constituida fue en el año de 1.789 en el Puerto de Veracruz (México) y gracias a la prosperidad mercantil se funda otra compañía denominada “Compañía de Seguros Marítimos de Nueva España”.

En Suramérica los seguros llegan en el año 1.543 donde arriban al Perú las primeras mercaderías aseguradas provenientes de España, en el año 1.784 en Argentina se establece una sucursal de una compañía aseguradora española para tratar el riesgo de transporte terrestre y marítimo, a mediados del siglo XIX las agencias inglesas empiezan a operar intensamente en varios mercados de Sudamérica y el Caribe, esta época es de importancia ya que se fundan las

primeras compañías aseguradoras en los diferentes países de Latinoamérica, en el año 1.789 México, 1.795 Cuba, 1.796 Argentina, 1.808 Brasil, 1.854 Uruguay, 1.876 Ecuador y 1.895 Perú.

En Ecuador el desarrollo económico en la producción agrícola, construcción y la entrada del ferrocarril para las importaciones y exportaciones iba en auge al igual que el resto de países de Sudamérica en 1.886 la presencia de las aseguradoras extranjeras eran las compañías “The North British and Mercantile Ins, “The London” y “Union Insurance”, en el año 1.876 se crearon las primeras entidades aseguradoras de carácter nacional que fueron la “Compañía Ecuatoriana contra incendios y la Compañía Nacional de Seguros de Guayaquil”.

Los comienzos del seguro vehicular según Caviria Ricardo (2.011), empieza en el siglo XIX, con la creación del tren en la revolución industrial se crea el primer transporte masivo de personas pero a lo largo del desarrollo de las vías férreas también se notó la dificultad de la construcción de las mismas que dieron paso a la construcción de un transporte individual y en el año 1.885 Karl Benz inventó el automóvil a combustión interna para finalmente tener en el año 1.889 un motor de combustión interno en un vehículo de cuatro ruedas, la primera venta comercial de vehículos se realiza en 1.896 mismo año en el que se presenta la primera víctima de muerte junto a daños materiales de gran magnitud. El primer seguro para vehículos toma lugar en Australia y Nueva Zelanda en 1.928 donde se compensa por primera vez a los usuarios de vías que resulten heridos en accidentes de tránsito

En Ecuador la presencia del seguro vehicular se lo da en el año 1,981 donde se promulgó el seguro de responsabilidad civil fundadas en las observaciones del seguro privado ecuatoriano.

El Seguro tiene varios ramos para su aplicación, en la investigación se analizará el ramo vehicular, éstas pólizas son contratos legales en las que se tiene derechos y obligaciones por parte del asegurador y asegurado, las características que hacen propio a este seguro son la tarificación y gestión de siniestros vehiculares. Según Castelo, María (2.006) argumenta que “la mayoría de mercados aseguradores tienen libertad para fijar la tasa que se estime oportuna, dependiendo del país, estas son controladas por Organismos Gubernamentales”. En el Ecuador, la tasa es fijada tomando en cuenta la siniestralidad de la cartera y el análisis entre la Compañía Aseguradora y Reasegurador, en cuanto a la gestión de siniestros se toma en cuenta; daños personales que es la disponibilidad de servicios médicos tanto para el asegurado como responsabilidad civil y materiales con el peritaje respectivo y tratamiento de tasación (ajuste) del siniestro.

Tomando en cuenta estas dos características de la póliza, se analizará que parte es la más vulnerable para la póliza vehicular y que coberturas podría modificar la aseguradora para equilibrar los servicios, otro aspecto que hay que tomar en cuenta es la siniestralidad ya que esta es la base del cálculo de la prima, así como también se investigará los aspectos que se toman en cuenta para establecer los deducibles mínimos.

1.2.2 Marco Conceptual

Aseguradora: Persona natural o jurídica autorizada para ejercer actividad aseguradora que compromete a dar cobertura de un accidente ocurrido

Asegurado: Es la persona que está expuesta a un riesgo y paga una prima para proteger su vida o bien.

Accidente: Es una lesión corporal producto de una causa violenta extrema y ajena a la voluntad del asegurado sin perjuicio de la limitación el riesgo que las partes estipulen en el contrato.

Asesor de Seguros: Persona natural o jurídica que se dedica fundamentalmente a la producción de seguros y al mantenimiento y administración de la cartera conseguida realizando las gestiones comerciales y administrativas.

Beneficiario: Persona designada en la póliza por el asegurado como titular de los derechos indemnizados.

Cobertura: Es el límite de protección fijado en el contrato en el caso de un siniestro.

Deducible: Valor que debe resarcir el asegurado para restituir el bien afectado.

Emisión: Acto de formalizar la póliza

Hurto: Apropiación por descuido de una cosa ajena sin empleo de la fuerza o violencia o intimidación a las personas.

Interés Asegurable: Objeto de valoración económica que se describe en la póliza

Indemnizar: Realizar el pago de un siniestro al asegurado de la póliza por un daño sufrido.

Indemnización: Importe que está obligado a pagar la Aseguradora en caso de producirse un siniestro es la contrastación que corresponde al asegurador a cambio del pago de la prima.

Infra seguro: Es cuando el valor asegurado del objeto de la póliza es avaluado en un precio inferior a la que realmente tiene.

Inspector: Persona con conocimiento y capacidad para realizar una inspección de la cosa asegurada para emitir el informe correspondiente para que la Aseguradora puede tener un panorama más claro del siniestro sucedido.

Multirisgo: Tipo de seguro que cubre riesgos distintos que engloban diferentes ramos de seguros.

Pérdida Total: Es cuando el objeto asegurado pierde su naturaleza para cumplir la finalidad a que estaba destinado y ya no sea factible su reparación o restitución.

Póliza: Conjunto de documentos que se notifican en el contrato donde se determinan los derechos y obligaciones de las partes.

Prima: Precio que recibe la aseguradora por afrontar los posibles riesgos.

Ramo: Conjunto de riesgos según su naturaleza y características específicas.

Reaseguro: Contrato de seguro mediante el cual un asegurador vuelve asegurar con otro.

Riesgo: Ocurrencia de que suceda un evento ya sea negativo o positivo

Seguro: Contrato mercantil en el que el Asegurador se obliga a indemnizar al asegurado en el caso de que se produzca un evento fortuito a cambio de que el tomador pague una prima.

Tasa: Porcentaje asignado para calcular el valor de la prima neta

1.2.3 Marco Referencial

En el año de 1.978 es constituida La asociación de seguros del Ecuador (ACOSE) para la unificación del mercado con el objetivo de realizar talleres, cursos, seminarios para la actividad del seguro con profesionalismo para el desarrollo de las Compañías Aseguradoras que desde entonces es una actividad relativamente estable. Según Jouvin, Cesar (2008) señala que el “sector toma fuerza desde el año 2.000” año donde cuarenta y un empresas consolidan el mercado asegurador para que en el año 2.012 se cuente con cuarenta y cuatro empresas.

En las compañías para evaluar su rendimiento se analiza la productividad, al igual se lo hace en las compañías aseguradoras en donde se toma en cuenta el primaje, en la siguiente tabla observará el movimiento de las diez primeras compañías del país.

PRIMA DE VEHICULOS (En miles de dólares americanos)					
COMPAÑÍA	dic-08	dic-09	dic-10	dic-11	dic-12
QBE-Colonial	29.577.350	35.234.830	40.892.310	46.549.790	52.207.270
Equinoccial	26.677.090	27.424.830	28.172.570	28.920.310	29.668.050
ACE-Rio Guayas	13.761.196	18.453.856	23.146.516	27.839.176	32.531.836
AIG Metropolitana	10.566.563	10.256.011	9.945.459	9.634.907	9.324.355
Aseguradora del Sur	13.795.298	16.303.851	18.812.404	21.320.957	23.829.510
Bolivar	17.238.139	16.625.078	16.012.017	15.398.956	14.785.895
Hispana	8.639.162	8.756.990	8.874.818	8.992.646	9.110.474
Latina Seguros	15.381.005	16.833.084	18.285.163	19.737.242	21.189.321
Panamericana	5.553.260	8.825.167	12.097.074	15.368.981	18.640.888
Seguros Unidos	16.333.876	16.142.037	15.950.198	15.758.359	15.566.520
Total	157.522.939	174.855.734	192.188.529	209.521.324	226.854.119

Elaboracion: Paola Armijo

Fuente: Superintendencia de Bancos y seguros

Se observa que el primaje de las compañías desde el año 2.008 al año 2.012 ha crecido un 80%, dinamismo que puede ser debido a que la sociedad ve la necesidad de asegurar sus bienes muebles o inmuebles por cualquier siniestro que pueda ocurrir en la que se vea afectado su patrimonio, también es importante conocer el crecimiento de las primas retenidas como emitida que se lo analiza en la siguiente tabla:

COMPAÑÍA (en miles de dólares americanos)	RETENIDA	EMITIDA
QBE-Colonial	17.001,00	20.126,00
Equinoccial	16.421,00	34.295,00
ACE-Rio Guayas	18.402,00	22.986,00
AIG Metropolitana	11.894,00	12.014,00
Aseguradora del Sur	8.743,00	21.909,00
Bolivar	981,00	16.224,00
Hispana	1.674,00	8.090,00
Latina Seguros	7.497,00	14.290,00
Panamericana	5.115,00	11.804,00
Seguros Unidos	5.915,00	23.555,00

Elaboración: Paola Armijo

Fuente: Superintendencia de Bancos y Seguros

El valor de la prima retenida indica el valor neto que se ha pagado, es decir el valor que recibe la compañía y la prima emitida es el valor que se cede al Reasegurador, en conclusión con estos datos se observa que la producción y que el valor se tiene reasegurado para que la compañía pueda indemnizar en el momento de un siniestro.

Lucero, Cristina (2.012) señala que, “uno de los diez ramos más crecientes en Ecuador es el vehicular” que representa el 80% de crecimiento del año 2.002 al

año 2.011y en el año 2.012 representa el 26.3% de las primas netas del sector, Revista Ekos (2.011,párr.9) también señala que “el sector automotriz pagó USD 825 millones, lo que representó el 15% de la recaudación fiscal en el año 2.010” por lo cual la presencia de Multinacionales en América Latina en los últimos años se ha visto reflejado en las inversiones con las compras de compañías aseguradoras, no es la diferencia con Ecuador en las que varias aseguradoras se han fusionado con grandes multinacionales estadounidenses, españolas y australianas para llegar de forma masiva a la gente con productos nuevos con mejores presentaciones y precios más competitivos.

También se debe tomar en cuenta la exigencia legal en la que los bancos privados no pueden tener relación directa con el sector asegurador, oportunidad que también fue tomada por estas grandes empresas que mediante sus nuevas estrategias se posesionaron como líderes en el mercado.

Mediante el siguiente análisis FODA se podrá entender de mejor manera el impacto que tiene la entrada de multinacionales en el país y el efecto que causa al sector asegurador ecuatoriano.

Fortalezas	Oportunidades
<p>Importante crecimiento económico en el sector asegurador (55 millones) que es un respaldo económico.</p> <p>Énfasis en los productos con alta demanda para venderlos en forma masiva.</p> <p>Debido a firmas extranjeras, la gente asegura más sus autos.</p> <p>Apertura de mercados aseguradores internacionales.</p>	<p>Aplicación de nuevas estrategias para ofertar nuevos productos a un mercado poco explotado en sus varios ramos de seguros y creación de nuevos productos con el respaldo y experiencia internacional.</p>
Debilidades	Amenazas
<p>Competencia reñida debido a 42 aseguradoras fuertes presentes en el país.</p> <p>Compañías de Capital Ecuatoriano no cuentan con recursos para la adquisición de aseguradoras nacionales.</p> <p>Exceso de compañías de seguros para un mercado pequeño con poca cultura aseguradora.</p>	<p>Empresas Aseguradoras pequeñas obligadas a fusionarse o darse a la venta.</p> <p>Nuevas medidas aprobadas sobre el riesgo que pueden asumir las aseguradoras.</p> <p>Proyecto de fortalecer las reservas de las empresas para poder operar en el mercado nacional.</p> <p>Ingreso de capital extranjero al mercado ecuatoriano de dudosa procedencia como lavado de dinero y narcotráfico.</p>
<p>Elaboración: Paola Armijo</p> <p>Fuente: Revista el Financiero, sección Banca y finanzas, 2.010</p>	

1.2.4 Hipótesis

¿El control e incremento de aranceles de importación de los vehículos livianos es un factor que influye en el Mercado Asegurador para la emisión de pólizas vehiculares?

1.2.5 Identificación y caracterización de variables

- Variable Dependiente: Emisión de Pólizas
- Variable Independiente: Mantener el Nivel de Producción.

Capítulo II. Método

2.1 Nivel de Estudio

- Exploratoria: Para desarrollar el tema de investigación se utilizará investigación en revisiones bibliográficas y opiniones de expertos en el campo asegurador.
- Explicativo: Mediante el análisis y comparación de aranceles de importación vehicular anual, se diagnosticará las causas y efectos.

2.2 Modalidad de Investigación

De campo: Para la investigación se utilizará información proporcionada por la Súper Intendencia de Bancos y Seguros, Aduana del Ecuador, libros especializados en seguros y las opiniones de expertos y el mercado segurador ecuatoriano.

2.3 Método

Inductivo:

Tras una primera etapa de observación, análisis y clasificación se examinará los procesos de importación, requerimientos aduaneros y tasas de importación vehicular para poder inferir en aplicaciones generales para el desarrollo del estudio.

2.4 Población y Muestra.

Población: Empresas Importadoras de vehículos livianos del Ecuador

Muestra: Existen cincuenta importadores a nivel nacional, se ha realizado una depuración de importadores en el Distrito Metropolitano de Quito, los cuales han sido clasificados por marcas dando en total de veinte y cinco importadores por lo cual no se utilizará formula ya que la muestra es pequeña, la clasificación es de la siguiente manera:

Concesionarias	Marca
Aekia S.A Asia auto	Kía
Álvarez Barba	BMW, Porsche
Ambacar	Great Wall, BYD, JMC
Asia Car Equinorte Hyunmotor Neo Hyundai	Hyundai
Autec	Range Rover
Auto fénix Lanzoty Ecuamotors	Mazda
Autolandia Automotores Continental Ecu Auto Lavca Metrocar Proauto Vallejo Araujo	Chevrolet
Auto Delta	Alfa Romeo, Fiat
Automotores Andina Importador	Hyundai, Mazda, SSang Yong
Auto Francia	Peugeot
Vallemotors	Nissan, Renault
Automotores y Anexos (Payasa)	Nissan, Renault
Casabaca Toyota del Ecuador	Toyota
Cinascar	Chery, Zx auto
Comercial Hidrobo Importadores, Ibarra	Toyota, Nissan, Hyundai, Renault , Mazda
Ecuawagen	Audi, Volkswagen
Mosumi	Mitsubishi
Ponce Yepes Eurovehiculos	Skoda
Record Motor	Honda
Star Motors	Mercedes Benz
Quito Motors	Ford
Sia	Volvo
Grupo Mavesa	Citroën
Ital Motors	Dodge, Chrysler
Total 25 Importadores	

Elaboración: Paola Armijo

Fuente: Revista EKOS, Proveedores 2.013

2.5 Selección de Instrumentos de Investigación.

Encuesta: De acuerdo al número de empresas de la población escogida se encuestarán a las 25 importadoras del Distrito Metropolitano de Quito, con el objetivo de conocer la afectación que han tenido por la restricción arancelaria.

Modelo Prueba Piloto:

Universidad Internacional SEK

Facultad de Ciencias Económicas Administrativas y Turismo

Objetivo: La información obtenida nos será de gran ayuda, nos permitirá conocer el tipo de vehículo acorde a los requerimientos para poder brindarle lo mejor de nuestra empresa

Nombre de la Empresa:

Dirección:

Contactos:

Teléfono:

1. ¿Hace cuánto tiempo realiza importaciones de vehículos en el Ecuador?

.....

2. ¿Cuál es su proveedor de Importación?

.....

3. ¿De qué país provienen los vehículos que usted importa?

.....

4. ¿Cuál es su proveedor de repuestos?

.....

5. ¿El incremento del arancel ha disminuido sus ventas?, ¿En qué porcentaje?

Sí__ No__ _____

6. ¿Cree usted que la medida tomada por el Gobierno de reducir el arancel de los CDK, según su uso nacional funcionará?

Sí__ No__

¿Por qué?:

7. ¿Cómo aprovecha el cupo de importación que el Gobierno Nacional ha otorgado para el 2013?

Explique: _____

8. ¿Cómo está afectándole el incremento de arancel en el precio final del vehículo?

9. ¿Qué medidas tomaría usted para no verse afectado por los precios de importación?

Medidas	Marque (X)
Reducción de Personal	
Reducción de Costos	
Disminución porcentaje de ganancia	
Extensión periodo de pago	

10. ¿Impulsaría otro tipo de vehículo al mercado para equilibrar las ventas de su negocio?

Sí__ No__

Explique:

11. De seguir con las restricciones arancelarias, ¿Cuál es el peor escenario para su compañía?

2.6 Validez y confiabilidad de instrumentos.

Los instrumentos a utilizarse para el desarrollo de esta investigación son; prueba piloto para las entrevistas a los importadores ecuatorianos y expertos en el campo asegurador y cuadros de análisis de la información obtenidas.

2.7 Operacionalización de variables

En este estudio se han planteado dos hipótesis para lo cual se utilizará la variable económica, estado civil y social

2.8 Procesamiento de datos

Los datos serán procesados mediante el paquete Microsoft Office. Los datos de las encuestas se tabularán en el paquete SPSS

Capítulo III. Resultados

3.1 Levantamiento de información

La investigación es una herramienta necesaria para el análisis del entorno que permite diagnosticar recursos, oportunidades, fortalezas, capacidades debilidades y amenazas del tema a tratar, en este proyecto se tomará en cuenta varios sectores como el mercado asegurador, especialmente el mercado de vehículos livianos, aranceles, balanza comercial en importaciones y la economía actual del país para definir mediante un análisis PEST el impacto de que ha tenido los aranceles desde su imposición.

A continuación una breve explicación del funcionamiento del campo Asegurador y sus componentes.

El seguro tiene como finalidad la protección de los bienes en situaciones que no se puede controlar, se dice que no existe seguro si no hay un interés asegurable, esta actividad se la realiza mediante un contratado llamado póliza en donde el asegurador se compromete a indemnizar al asegurado por los daños causados a cambio del pago de una prima. Los ramos a asegurar son:

- Incendio
- Lucro Cesante
- Robo y/o asalto
- Responsabilidad Civil
- Accidentes Personales
- Fidelidad

- Vehículo

En las aseguradoras el ingreso primordial son las primas pagadas de los diferentes ramos, en el que en base a un análisis técnico se puede tomar decisiones administrativas con respecto al Reasegurador y con la inversión o salidas de capital que puede tener efecto positivo o negativo en la economía de un país.

En el Ecuador existe presencia aseguradora desde el año 1.940, las pocas entidades presentes eran extranjeras cuyas actividades eran controladas por un organismo gubernamental llamado Superintendencia de Bancos y Seguros, en la actualidad este mismo organismo sigue ejerciendo control con la diferencia que en hoy en día existen varias empresas extranjeras como nacionales que son importantes en el mercado y otras que se han fusionado con multinacionales para una mayor captación.

3.1.1 Macro Entorno: Análisis PEST

Mediante un análisis PEST enfocado en el macro entorno ecuatoriano tomando en cuenta los sectores antes mencionados, se observará la situación actual de las Compañías Aseguradoras.

Ámbito Político:

Según La Organización de Estados Americanos (OEA) Ecuador “es un estado social de derecho, soberano, unitario, independiente, democrático, pluricultural y multiétnico de gobierno republicano” es un estado donde la soberanía radica en el pueblo que se ejerce a través de órganos de poder

públicos previstos en la constitución. En el Ecuador las compañías aseguradoras también están sujetas al cumplimiento de leyes y reglamentos para ejercer sus actividades y funcionamiento, estas son Ley general de seguros, Ley que regula el funcionamiento de las empresas privadas de salud y medicina pre pagada, ley de compañías, Ley orgánica de discapacidades y El reglamento a la ley de Seguros que se comentarán a continuación.

Como se menciona anteriormente la supervisión a nombre del Estado lo realiza la Superintendencia de Bancos y Seguros cuyo objetivo es contribuir a la estabilidad y transparencia de los sectores controlados, en 1965 se creó la Ley general de seguros para favorecer el equilibrio financiero y desarrollo de los seguros en Ecuador.

La ley general de seguros (modificada el 3 de Abril de 1.998) nos habla de los cumplimientos en las diferentes áreas a consideración, como la constitución, actividades de funcionamiento, estructuración, reservas técnicas, margen de solvencia, modelo de pólizas y tarifas, control e información de seguro privado (auditorias), limitaciones prohibiciones y sanciones, reclamo administrativo, fianzas, cesión-fusión y liquidaciones, parámetros que se explican ampliamente para conocimiento y manejo administrativo de las compañías aseguradoras,

El reglamento general a la ley de seguros (expedida en 1. 998) nos habla de los mismos parámetros que establece la ley indicando una mayor explicación y manejo para aplicar la ley.

Es de importancia comentar que en la regulación a la ley general de seguros, se dispone en el Art.3 “Que las compañías de seguros solo podrán operar en seguros generales o en seguros de vida”, es decir las compañías que ejercían los dos ramos obligatoriamente tuvieron que escoger uno de ellos para poder seguir operando, es donde el mercado asegurador se divide quedando de la siguiente manera; seguros generales ente regulador la Superintendencia de Bancos y Seguros, seguros de vida ente regulador el ministerio de salud y Superintendencia de compañías, en donde se crea la ley que regula el funcionamiento de las empresas privadas de salud y medicina pre pagada (1.998) para establecer parámetros de control y garantías para os usuarios.

Estas son las leyes y reglamentos en las que se acoge el mercado de seguros y medicina pre pagada hasta que el 25 de Septiembre del año 2.012 donde el Gobierno Nacional ejecuta El Proyecto de ley orgánica de discapacidades donde el Art. 19 dice “La Superintendencia de Bancos y Seguros garantizará el acceso de las personas con discapacidad a seguros de vida y/o seguros de salud privados ”es decir en este momento las compañías de medicina pre pagada pueden excluir a una persona de adquirir un plan de seguros por no cumplir con los requisitos establecidos (enfermedades pre existentes, terminales) una vez que este decreto sea aplicado en el país las compañías cumpliendo con la ley no podrán negar un seguro a las personas con discapacidades y obligatoriamente deben prestar o vender sus servicios.

En lo que respecta a las Importaciones se lo maneja a través del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, que es una empresa estatal que vela por el

mejor servicio en tránsito aduanero bajo la ley Orgánica de Aduana y el Comité de Comercio Exterior (COMEX), institución encargada de “regular, facilitar o restringir la exportación e importación de mercancías nacionales como internacionales” que mediante las resoluciones 63,66 y 67 contemplan una reforma arancelaria a varias sub partidas, restricciones cuantitativas a la importación de vehículos y teléfonos celulares, a principios de cada año el Comex da a conocer el número de unidades y valor monetario que se pueden importar de cada uno de los ítems.

Según la comisión económica para América Latina y el Caribe “la economía ecuatoriana ha tenido un crecimiento robusto es los últimos años, en donde Ecuador ha concentrado sus esfuerzos en pagar la deuda social e incrementar la inversión pública”. La economía ecuatoriana al igual que la mayoría de las economías de Latinoamérica depende de las exportaciones de materias primas y petróleo que es la mayor fuente de riqueza del país. Los sectores principales en los que se apoya la economía son; agricultura, minería, pesca y petróleo haciendo que el Ecuador sea el mayor exportador en varias décadas.

El Banco Central del Ecuador mediante los análisis económicos que realiza cada año ha podido determinar que La balanza comercial ecuatoriana siempre se ha contado con un déficit fiscal porque en su mayoría las exportaciones son menores a las importaciones que realiza el país, en este proyecto se analizará la balanza comercial a partir del año 2.010 año en que se restringen las importaciones hasta el año actual para analizar el impacto en las importaciones, especialmente en los bienes de consumo.

BALANZA COMERCIAL *

Toneladas métricas y valor USD FOB (en miles)

	Ene - Dic 2009			Ene - Dic 2010			Ene - Dic 2011			Ene - Dic 2012		
	a	b	b/a									
	Valor USD		Valor									
	Volumen	FOB	unitario									
Exportaciones totales	27,348	13,863,058	507	26,628	17,489,928	657	27,311	22,322,353	817	27,911	23,898,734	856
<i>Petroleras **</i>	133,279	6,964,638	52	136,252	9,673,228	71	135,045	12,944,868	96	141,158	13,791,926	98
<i>No petroleras</i>	8,831	6,898,420	781	7,678	7,816,700	1,018	8,543	9,377,485	1,098	8,273	10,106,807	1,222
Importaciones totales	11,367	14,096,904	1,240	13,716	19,468,655	1,419	14,474	23,009,547	1,590	14,267	24,041,538	1,685
<i>Bienes de consumo</i>	922	3,094,035	3,356	1,052	4,116,470	3,913	1,144	4,742,920	4,145	1,053	4,825,738	4,582
<i>Materias primas</i>	5,812	4,669,806	804	6,517	5,914,771	908	7,549	7,231,015	958	7,365	7,291,054	990
<i>Bienes de capital</i>	398	3,926,591	9,868	497	5,129,089	10,329	531	5,844,619	11,016	543	6,417,605	11,822
<i>Combustibles y Lubricantes</i>	4,227	2,338,309	553	5,639	4,042,823	717	5,245	5,086,539	970	5,301	5,441,136	1,026
<i>Diversos</i>	9	42,715	4,881	12	75,560	6,342	5	40,713	8,034	4	42,207	9,682
<i>Ajustes ***</i>		25,449			189,941			63,741			23,798	
Balanza Comercial - Total		-233,846			-1,978,727			-687,194			-142,804	
<i>Bal. Comercial - Petrolera</i>		4,626,329			5,630,404			7,858,329			8,350,790	
<i>Bal. Comercial - No petrolera</i>		-4,860,176			-7,609,131			-8,545,523			-8,493,594	

Fuente: Banco Central del Ecuador, reporte de la evolución de la Balanza Comercial, 2012

BALANZA COMERCIAL *

Toneladas métricas en miles y valor USD FOB en millones

	Ene - Dic 2010		Ene - Dic 2011		Ene - Dic 2012		Ene - Dic 2013		Variación	
	TM	Valor USD FOB	TM	Valor USD FOB						
Exportaciones totales	26,628	17,489.93	27,311	22,322.35	27,922	23,764.76	29,416	24,957.65	5.351%	5.0%
<i>Petroleras (2)</i>	136,252	9,673.2	135,045	12,944.9	141,158	13,792.0	148,171	14,107.7	5.0%	2.3%
<i>No petroleras</i>	7,678	7,816.7	8,543	9,377.5	8,284	9,972.8	8,764	10,849.9	5.8%	8.8%
Importaciones totales	13,716	19,468.7	14,474	23,151.9	14,283	24,205.4	15,767	26,041.6	10.4%	7.6%
<i>Bienes de consumo</i>	1,052	4,116.5	1,144	4,742.9	1,053	4,825.8	998	5,002.1	-5.2%	3.7%
<i>Tráfico Postal Internacional y Correos Rápidos (3)</i>			n.d.	142.3	n.d.	163.3	5	228.3		39.8%
<i>Materias primas</i>	6,517	5,914.8	7,549	7,231.0	7,381	7,290.9	8,028	7,829.2	8.8%	7.4%
<i>Bienes de capital</i>	497	5,129.1	531	5,844.6	543	6,418.1	579	6,778.0	6.6%	5.6%
<i>Combustibles y Lubricantes</i>	5,639	4,042.8	5,245	5,086.5	5,301	5,441.3	6,156	6,080.2	16.1%	11.7%
<i>Diversos</i>	11.9	75.6	5.1	40.7	4.4	42.2	6.4	61.7	47.1%	46.1%
<i>Ajustes (4)</i>		189.9		63.7		23.8		62.1		161.1%
Balanza Comercial - Total		-1,978.7		-829.5		-440.6		-1,084.0		
<i>Bal. Comercial - Petrolera</i>		5,630.4		7,858.3		8,350.7		8,027.6		-3.9%
<i>Bal. Comercial - No petrolera</i>		-7,609.1		-8,687.8		-8,791.3		-9,111.5		-3.6%

Fuente: Banco Central del Ecuador, reporte de la evolución de la Balanza Comercial, 2013

Como se observa de la tabla anterior, se muestra que el valor de las importaciones sigue siendo mayor al de las exportaciones, la balanza comercial del año 2.012 cerró con un déficit de USD -142.804 recuperando el 79.2% de espacio favorable para el Ecuador, este resultado positivo es debido a que hubo un mejor desempeño en las exportaciones un 4.5% más que al año anterior, la balanza comercial del año 2.013 cierra con un déficit de USD -1.803,9 millones para este año hay una mejora del 0.6% este porcentaje es bajo en relación al del año 2.012 debido a que las importaciones de combustibles y lubricantes aumentaron en un 11.9% en volumen y en valor FOB un 12.32% , en conclusión el gobierno tiende a tomar medidas para controlar las importaciones de todo tipo pero también ampliar las exportaciones,



IMPORTACIONES *

Toneladas métricas y valor USD FOB (en miles)

	Ene - Dic 2009					Ene - Dic 2010					Ene - Dic 2011					Ene - Dic 2012					Variación 2012 - 2011							
	a	b	b/a	Participación		a	b	b/a	Participación		a	b	b/a	Participación		a	b	b/a	Participación									
	Valor USD		Valor			Valor USD		Valor			Valor USD		Valor			Valor USD		Valor			Vol.	FOB	unitario					
Totales	Vol.	FOB	unitario	Vol.	Vol.	Vol.	FOB	unitario	Vol.	Valor	Vol.	Vol.	FOB	unitario	Vol.	Valor	Vol.	Vol.	FOB	unitario	Vol.	Vol.	Vol.	FOB	unitario			
Totales	11,367	14,071,455	1,238	100.0%	100.0%	13,716	19,278,714	1,406	100.0%	100.0%	14,474	22,945,807	1,585	100.0%	100.0%	14,267	24,017,740	1,684	100.0%	100.0%						4.7%		
Bienes de Consumo	922	3,094,035	3,356	8.1%	22.0%	1,052	4,116,470	3,913	7.7%	21.4%	1,144	4,742,920	4,145	7.9%	20.7%	1,053	4,825,738	4,582	7.4%	20.1%						-7.9%	1.7%	10.5%
No duradero	734	1,892,040	2,579	6.5%	13.4%	784	2,248,440	2,867	5.7%	11.7%	853	2,731,360	3,201	5.9%	11.9%	778	2,801,800	3,600	5.5%	11.7%						-8.8%	2.6%	12.5%
Duradero	188	1,201,995	6,389	1.7%	8.5%	268	1,868,030	6,976	2.0%	9.7%	291	2,011,560	6,916	2.0%	8.8%	275	2,023,938	7,360	1.9%	8.4%						-5.5%	0.6%	6.4%
Materias Primas	5,812	4,669,806	804	51.1%	33.2%	6,517	5,914,771	908	47.5%	30.7%	7,549	7,231,015	958	52.2%	31.5%	7,365	7,291,054	990	51.6%	30.4%						-2.44%	0.8%	3.4%
Para la agricultura	1,143	615,232	538	10.1%	4.4%	1,379	760,514	552	10.1%	3.9%	1,527	931,374	610	10.5%	4.1%	1,414	982,144	694	9.9%	4.1%						-7.4%	5.5%	13.8%
Para la industria	3,559	3,552,469	998	31.3%	25.2%	4,394	4,620,627	1,051	32.0%	24.0%	4,549	5,522,367	1,214	31.4%	24.1%	4,363	5,431,308	1,245	30.6%	22.6%						-4.1%	-1.6%	2.5%
Materiales de construcción	1,109	502,104	453	9.8%	3.6%	744	533,630	717	5.4%	2.8%	1,474	777,274	527	10.2%	3.4%	1,588	877,603	553	11.1%	3.7%						7.8%	12.9%	4.8%
Bienes de Capital	398	3,926,591	9,868	3.5%	27.9%	497	5,129,089	10,329	3.6%	26.6%	531	5,844,619	11,016	3.7%	25.5%	543	6,417,605	11,822	3.8%	26.7%						2.3%	9.8%	7.3%
Para la agricultura	16	90,060	5,614	0.1%	0.6%	13	85,565	6,455	0.1%	0.4%	14	101,233	7,166	0.1%	0.4%	15	114,049	7,490	0.1%	0.5%						7.8%	12.7%	4.5%
Para la industria	206	2,626,869	12,755	1.8%	18.7%	232	3,387,346	14,593	1.7%	17.6%	272	4,036,236	14,830	1.9%	17.6%	295	4,444,367	15,053	2.1%	18.5%						8.5%	10.1%	1.5%
Equipos de Transporte	176	1,209,662	6,876	1.5%	8.6%	251	1,656,179	6,594	1.8%	8.6%	244	1,707,151	6,988	1.7%	7.4%	232	1,859,188	8,000	1.6%	7.7%						-4.9%	8.9%	14.5%
Combustibles y Lubricantes	4,227	2,338,309	553	37.2%	16.6%	5,639	4,042,823	717	41.1%	21.0%	5,245	5,086,539	970	36.2%	22.2%	5,301	5,441,136	1,026	37.2%	22.7%						1.1%	7.0%	5.8%
Diversos	8.8	42,715	4,881	0.1%	0.3%	11.9	75,560	6,342	0.1%	0.4%	5.1	40,713	8,034	0.0%	0.2%	4.4	42,207	9,682	0.03%	0.2%						-14.0%	3.7%	20.5%

* Las cifras son provisionales; su reproceso se realiza conforme a la recepción de documentos fuente de las operaciones de comercio exterior; no se incluye las importaciones de la ex - H.J.D.N.

Fuente: Banco Central del Ecuador, reporte de la evolución de la Balanza Comercial, 2012

IMPORTACIONES (1)

Toneladas métricas en miles y valor USD FOB en millones

	Ene - Dic 2011					Ene - Dic 2012					Ene - Dic 2013					Variación 2013 - 2012		
	Valor USD		Valor	Participación		Valor USD		Valor	Participación		Valor USD		Valor	Participación		Valor		Valor
	TM	FOB	unitario	TM	FOB	TM	FOB	unitario	TM	FOB	TM	FOB	unitario	TM	FOB	TM	USD	unitario
Totales	14,474	23,151.9	1,599.6	100.0%	100.0%	14,283	24,205.4	1,694.7	100.0%	100.0%	15,767	26,041.6	1,651.6	100.0%	100.0%	10.4%	7.6%	-2.5%
Bienes de Consumo	1,144	4,885.2	4,269.5	7.9%	21.1%	1,053	4,989.1	4,736.7	7.4%	20.6%	998	5,230.4	5,239.8	6.3%	20.1%	-5.2%	4.8%	10.6%
No duradero	853	2,731.4	3,200.8	5.9%	11.8%	778	2,801.9	3,600.0	5.4%	11.6%	712	2,934.6	4,118.9	4.5%	11.3%	-8.5%	4.7%	14.4%
Duradero	291	2,011.6	6,915.6	2.0%	8.7%	275	2,024.0	7,360.3	1.9%	8.4%	281	2,067.5	7,359.0	1.8%	7.9%	2.2%	2.2%	0.0%
Tráfico Postal Internacional y Correos Rápidos (2)	n.d.	142			0.6%	n.d.	163			0.7%	5	228			0.9%			39.8%
Materias Primas	7,549	7,231.0	957.9	52.2%	31.2%	7,381	7,290.9	987.8	51.7%	30.1%	8,028	7,829.2	975.3	50.9%	30.1%	8.8%	7.4%	-1.3%
Para la agricultura	1,527	931.4	610.0	10.5%	4.0%	1,431	982.1	686.5	10.0%	4.1%	1,469	1,040.2	708.0	9.3%	4.0%	2.7%	5.9%	3.1%
Para la industria	4,549	5,522.4	1,214.0	31.4%	23.9%	4,363	5,431.3	1,245.0	30.5%	22.4%	4,626	5,859.0	1,266.6	29.3%	22.5%	6.0%	7.9%	1.7%
Materiales de construcción	1,474	777.3	527.5	10.2%	3.4%	1,587	877.5	552.8	11.1%	3.6%	1,933	930.1	481.1	12.3%	3.6%	21.8%	6.0%	-13.0%
Bienes de Capital	531	5,844.6	11,015.7	3.7%	25.2%	543	6,418.1	11,821.3	3.8%	26.5%	579	6,778.0	11,710.9	3.7%	26.0%	6.6%	5.6%	-0.9%
Para la agricultura	14	101.2	7,166.2	0.1%	0.4%	15	114.0	7,488.4	0.1%	0.5%	16	119.0	7,234.9	0.1%	0.5%	8.0%	4.4%	-3.4%
Para la industria	272	4,036.2	14,830.4	1.9%	17.4%	295	4,444.3	15,053.5	2.1%	18.4%	322	4,874.8	15,152.6	2.0%	18.7%	9.0%	9.7%	0.7%
Equipos de Transporte	244	1,707.2	6,988.4	1.7%	7.4%	232	1,859.8	8,000.0	1.6%	7.7%	241	1,784.1	7,415.0	1.5%	6.9%	3.5%	-4.1%	-7.3%
Combustibles y Lubricantes	5,245	5,086.5	969.9	36.2%	22.0%	5,301	5,441.3	1,026.4	37.1%	22.5%	6,156	6,080.2	987.7	39.0%	23.3%	16.1%	11.7%	-3.8%
Diversos	5	40.7	8,034.1	0.04%	0.2%	4	42.2	9,681.8	0.03%	0.2%	6	61.7	9,620.4	0.04%	0.2%	47.1%	46.1%	-0.6%
Ajustes (3)		63.7			0.3%		23.8	0.0		0.1%		62.1	0.0		0.2%	0.0%	161.1%	0.0%

Fuente: Banco Central del Ecuador, reporte de la evolución de la Balanza Comercial, 2013

De acuerdo a la clasificación Económica de los productos por uso o destino económico (CUODE) la importación en el periodo 2.011-2.012 (Enero-Diciembre) ha incrementado en FOB un 10%, respectivamente de la siguiente manera:

- Bienes de Capital (15.3%),
- Combustibles y lubricantes (2.7%),
- Productos Diversos (2.8%),
- **Bienes de Consumo (10.9%)** y Materias Primas (10.2%)

En la tabla de importación del año 2.013, se tomará en cuenta el periodo de cuatrimestres (enero-octubre) desde el año 2.011 al año 2.013 para poder analizar el impacto que se ha tenido, entonces tenemos de la siguiente manera; incremento de FOB 7.3%, respectivamente bienes de capital (3.9%), combustibles y lubricantes (24.3%), productos diversos (51.8%), **bienes de consumo (7.3%)** y materias primas (6.3%).

El mercado automotor en el Ecuador tiene aportes en sectores de economía como la contribución al fisco y socialmente por las numerosas plazas de trabajos que provee anualmente. La AEADE (asociación de empresas automotrices del Ecuador), es una asociación que cree en el crecimiento y desarrollo de la economía nacional a través de implementación de nuevas y mejores tecnologías automotrices que satisfagan las necesidades de movilización de la sociedad, en el 2.006 fue el año de mayor crecimiento para este sector lo que se asevera en su segmento Sector en Cifras 2.006 mostrando un efecto positivo en el PIB

aportando \$40 millones lo que representa un 4.3% en la economía ecuatoriana, en la siguiente tabla se observará la evolución de unidades importadas.

IMPORTACIÓN DE VEHÍCULOS POR TIPO (UNIDADES)			
TIPO	2.004	2.005	2.006
AUTOMÓVILES	19.979	31.870	30.525
CAMIONETAS	4.289	3.138	4.379
TODO TERRENO	6.251	10.301	11.555
FURGONETAS	1.754	2.276	1.678
TOTAL	32.273	47.585	48.137

Elaboración: Paola Armijo

Fuente: Asociación de empresas automotrices del Ecuador, Anuario 2.006

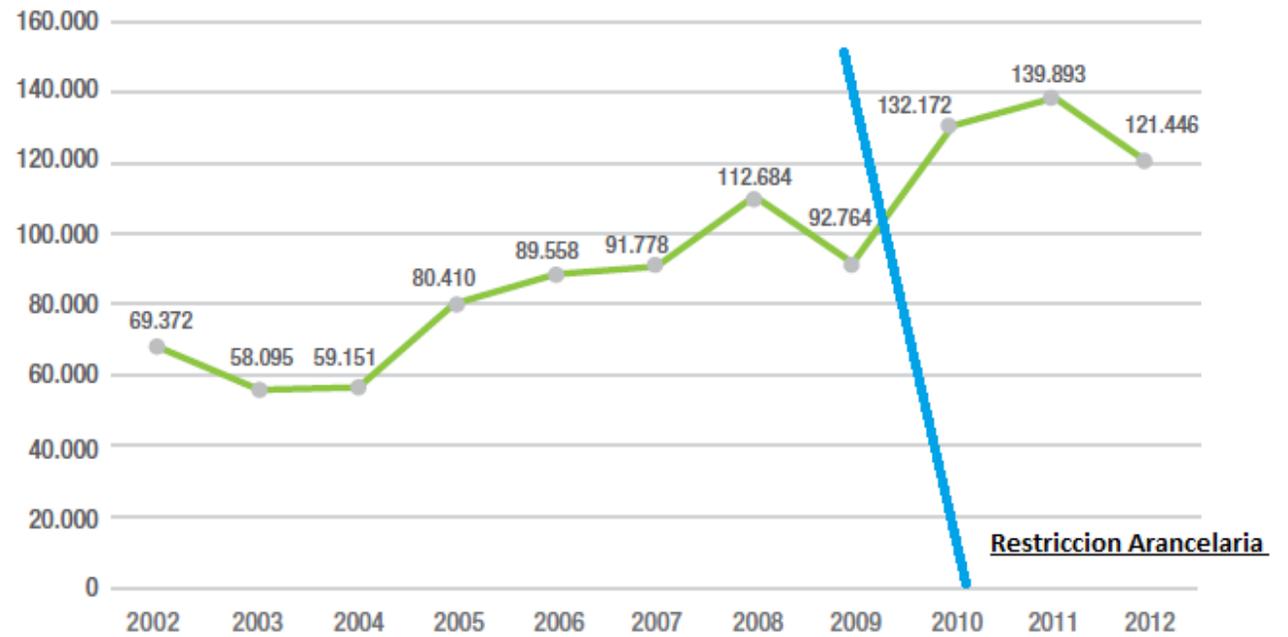
La importación de unidades del año 2.004 al año 2.005 se incrementa en un 67.82% y para el año 2.006 las unidades importadas aumentan en un 15.16%, Las ventas totales del año fueron de 84.505 unidades, el 50.54% corresponde a la venta de vehículos livianos lo que monetariamente representa \$20,290.11 valor inyectado a la economía ecuatoriana.

Durante este periodo para el sector automotor ha significado un crecimiento imponente en el mercado ecuatoriano hasta el año 2.011 donde se importaba con normalidad y el crecimiento fue del 18.5%, pero al mismo tiempo empezaba la preocupación por el déficit en la balanza comercial, el gobierno nacional implementó licencias de importación con dos objetivos, el primero reducir las mismas en un 20% y el segundo controlar el exceso de importación de un 80% que las concesionarias utilizaron para satisfacer la demanda del mercado, finalmente en el mes de noviembre mediante la asamblea nacional se impuso tributos como el IVA e ICE para los vehículos híbridos con un precio mayor a

USD 35.000 y tributo de contaminación vehicular a los automotores de cilindraje mayor a 1.500cc. La EADE ante las imposiciones del gobierno se ha propuesto prototipos a evaluar de todas las marcas que permita reestructurar un cronograma para ordenar el proceso de importación para evitar dificultades en el número de unidades requeridas en el mercado.

AÑO	TOTAL
1998	47.985
1999	13.672
2000	18.983
2001	56.950
2002	69.372
2003	58.095
2004	59.151
2005	80.410
2006	89.558
2007	91.778
2008	112.684
2009	92.764
2010	132.172
2011	139.893
2012	121.446

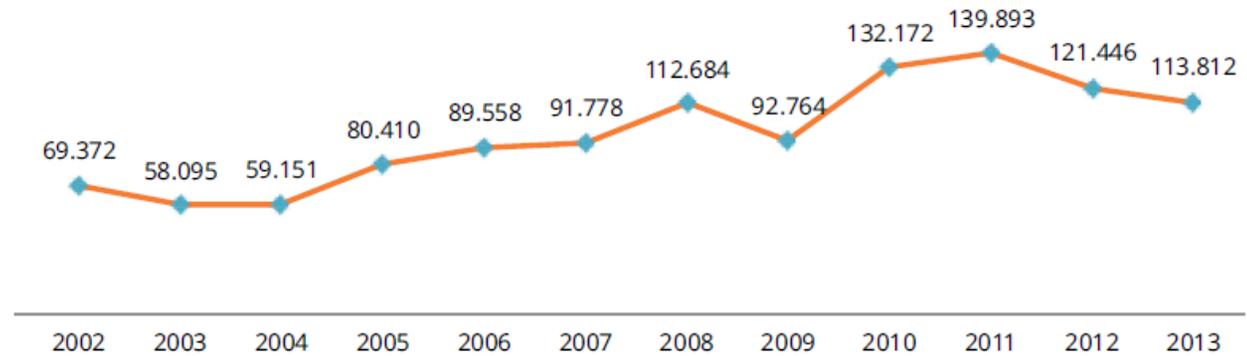
Ventas totales de vehículos por años (unidades)



Fuente:
 AEADE, Anuario 2012

Ventas de vehículos por año / 2002 - 2013

AÑO	UNIDADES
2002	69.372
2003	58.095
2004	59.151
2005	80.410
2006	89.558
2007	91.778
2008	112.684
2009	92.764
2010	132.172
2011	139.893
2012	121.446
2013	113.812



Fuente:
AEADE, Anuario 2013

Ventas por provincia y participación

AÑO	AZUAY	%	EL ORO	%	GUAYAS	%	IMBABURA	%	LOJA	%	MANABÍ	%	PICHINCHA	%	TUNGURAHUA	%	OTRAS	%	TOTAL
2006	6.094	6,80	2.591	2,89	25.455	28,42	3.421	3,82	2.024	2,26	1.919	2,14	37.465	41,83	5.452	6,09	5.137	5,74	89.558
2007	6.780	7,39	2.357	2,57	23.438	25,54	3.412	3,72	2.252	2,45	2.071	2,26	39.310	42,83	6.357	6,93	5.801	6,32	91.778
2008	7.497	6,65	3.450	3,06	29.315	26,02	4.013	3,56	2.719	2,41	2.672	2,37	46.947	41,66	8.272	7,34	7.799	6,92	112.684
2009	6.620	7,14	2.177	2,35	22.991	24,78	3.332	3,59	2.009	2,17	2.040	2,20	39.403	42,48	6.731	7,26	7.461	8,04	92.764
2010	9.069	6,86	2.934	2,22	33.838	25,60	4.988	3,77	3.039	2,30	3.231	2,44	53.394	40,40	10.484	7,93	11.195	8,47	132.172
2011	8.999	6,43	3.374	2,41	36.916	26,39	4.972	3,55	3.213	2,30	4.510	3,22	54.905	39,25	10.106	7,22	12.898	9,22	139.893
2012	7.380	6,08	2.613	2,15	32.621	26,86	3.750	3,09	2.410	1,98	4.003	3,30	48.715	40,11	8.739	7,20	11.215	9,23	121.446
2013	6.461	5,68	2.229	1,96	30.824	27,08	3.439	3,02	2.091	1,84	3.956	3,48	46.478	40,84	8.016	7,04	10.318	9,07	113.812

Fuente:
AEADE, Anuario 2013

Ventas de vehículos por año / 2002 - 2013 Unidades

AÑO	AUTOMÓVILES	CAMIONETAS	SUV'S	VAN'S	CAMIONES	BUSES	TOTAL
2002	29.296	16.103	12.910	2.664	7.290	1.109	69.372
2003	27.565	14.113	9.050	2.947	3.837	583	58.095
2004	28.474	14.198	10.009	2.372	3.557	541	59.151
2005	41.695	17.734	12.647	2.054	5.264	1.016	80.410
2006	42.932	19.251	15.968	1.563	8.669	1.175	89.558
2007	38.565	20.660	19.769	1.917	9.570	1.297	91.778
2008	46.846	27.963	22.710	2.207	11.521	1.437	112.684
2009	35.869	21.336	24.727	1.895	7.919	1.018	92.764
2010	57.278	27.808	32.972	3.702	9.180	1.232	132.172
2011	62.585	27.469	31.712	5.678	10.788	1.661	139.893
2012	53.526	23.922	27.118	4.463	10.954	1.463	121.446
2013	47.102	22.047	27.067	5.159	11.085	1.352	113.812

Fuente:
AEADE, Anuario 2013

Importaciones de vehículos (Unidades)



Fuente:
AEADE, Anuario 2013

Se puede observar tanto en las tablas de ventas e importación de unidades se muestra un crecimiento anualmente pronunciado hasta el año 2.011, el presidente Rafael Correa anuncia la implementación de cuotas de importación el 19 de Enero de 2.009 con vigencia hasta el año 2.014, pero se formaliza en el registro oficial el 29 de Diciembre de 2.010, en junio del año siguiente el gobierno nacional aún no tiene claro cómo se aplicará la restricción pero fija un número de unidades para importación (48.179) y el comex mediante la resolución 521 crea licencias para los importadores con un cupo del 80% de lo que las empresas importaron en el año 20010, para el año 2.012 la restricción arancelaria se maneja de diferente manera, el cupo de importación será igual al promedio de los últimos cuatro años aumentando cierto porcentaje en función del volumen importado dando como resultado el número de unidades que se puede ingresar al país y para el año 2.013 la restricción arancelaria presenta un mejor reestructuramiento hay cupos en FOB (\$552.494.362) como en unidades (49.203) entre 50 importadores a lo que estos responden que sin duda habrá una reducción en las plazas de trabajo y en aporte al fisco tanto en impuestos como tasas.

En esta restricción también se encuentran los CKD (en inglés; Complete knock Down, en español; partes y piezas de los autos) que son utilizados para la reparación o para ensamblaje de un vehículo, el comex impuso arancel del 5% al 18%, como el Ecuador no cuenta con la tecnología apropiada para fabricar ciertos repuestos el incentivo que ofrece el Gobierno es aplicar el arancel de manera simultánea con un descuento por componente nacional es decir por cada 2% de componente nacional (piezas y partes fabricados en el país) que tenga un vehículo

se reducirá el arancel a los CDK importados, incentivo que no ha variado desde su aplicación. La consecuencia de la imposición de arancel para el sector automotor es la disminución de las ventas en un 15% para el año 2.013, la EADE califica de ilegal y no transparente las licencias de importación ya que el gobierno aduce el incumplimiento de los requisitos para la entrega de las licencias en esto se encuentran 10 importadores de las que dependen 88 concesionarias, esperando que este tema de restricción termine en diciembre de 2.013 como se lo determinó desde el principio, en Enero 2.014 el gobierno ratifica la medida hasta diciembre 2.014 y la preocupación que se presenta es que la mayoría de concesionarias ya han cumplido con sus cupos y que esto ocasionaría desabastecimiento en el mercado otra preocupación es la Ley de hipotecas donde al sistema financiero privado se le impone un porcentaje para emitir créditos hipotecarios y que el monto no excede a 100 salarios básicos unificados, el ensamblaje nacional también ha sufrido cambios, pero con resultados deseados por el gobierno que es una mayor participación de la industria, tenemos de ejemplo que en el año 2.009 la producción nacional fue de 55.561 unidades y se vendieron 43.077 unidades frente las unidades importadas de 40.649 y vendidas de 49.687 en al año 2.012 la producción nacional es de 81398 unidades y se vendieron 56395 frente a las importaciones de 66.652 unidades y vendidas 65051, donde ciertamente la producción nacional está tomando riendas en el ensamblaje con una participación de CKD para el año 2.012 del 46.44% y para el año 2.013 del 48,77%, en la siguiente tabla podremos observar las ventas en dólares que ha tenido la industria.

Ventas por año en USD

SEGMENTO	SUBSEGMENTO	2010	2011	2012	2013
AUTOMÓVILES	Coupé	49.166	49.406	54.256	101.596
	Hatchback	13.839	14.287	15.655	16.498
	Sedan	16.053	16.280	17.675	18.014
	Station wagon	19.320	19.809	20.642	33.119
BUSES	Bus	57.782	61.808	72.141	79.423
	Micro Bus	40.431	49.218	52.137	57.226
CAMIONES	Ultraliviano	25.433	25.934	26.256	26.485
	Liviano	28.299	33.201	33.680	34.969
	Mediano	55.897	52.987	53.100	58.134
	Pesado	94.496	87.906	95.755	115.693
CAMIONETAS	Tracto	111.921	102.249	110.718	115.254
	CD 4X2	24.310	26.904	28.447	28.191
	CD 4X4	30.266	34.074	35.144	38.705
	CS 4X2	19.909	22.233	24.291	23.571
SUV'S	CS 4X4	27.510	31.777	32.380	34.342
	4X2 5P	24.086	27.287	28.039	29.163
	4X4 3P	17.360	19.694	21.774	21.627
VAN'S	4X4 5P	43.160	42.966	48.395	50.170
	Mini Van	13.695	14.644	15.033	16.300
	Van	31.329	32.138	33.049	31.802
TOTAL MERCADO		23.964	20.845	26.866	28.594

Fuente:
AEADE, Anuario 2013

Composición de las ventas (ensamblaje - importación)



Fuente:
AEADE, Anuario 2013

En conclusión para el sector automotor la reducción de número de unidades ha significado la limitación de capacidad de oferta hacia el mercado ecuatoriano, en el año 2.013 el mercado cierra con una reducción del 6% en comparación al volumen de ventas del año 2.012.

Resumen Cuadro Comparativo Ventas Unidades de Vehículos Livianos						
Año	2.008	2.009	2.010	2.011	2.012	2.013
Importaciones	70.332	40.649	78.757	75.101	66.652	62.595
Venta Unidades Importadas	65.902	49.687	76.112	77.840	65.051	58.303
Venta Anual Unidades	112.684	92.764	132.172	139.893	121.446	113.812
Ventas En Dólares	-----	-----	23.964	20.845	26.866	28.594
Ensamblaje Nacional	41.52%	46.44%	42.13%	44.36%	46.44%	48,77%
Evolución del Sector	-----	-----	11.82%	18.5%	-13%	-6%
Elaboración: Paola Armijo						
Fuente: Asociación de empresas automotrices del Ecuador, Anuarios de 2.008-2.013						

La EADE siente que el rápido crecimiento que este sector ha experimentado en los últimos años ha sido frenado con las restricciones arancelarias, están a la espera de que el gobierno nacional establezca políticas más estables, este sector ha tenido que repensar sus negocios y establecer nuevas estrategias para proyectar sus ventas y dar estabilidad a sus trabajadores, en representación de todos sus afiliados ha presentado la oposición al gobierno nacional sobre las restricciones arancelarias y como podrían afectar el desempeño normal del sector pero por otro lado también han mantenido un panorama positivo afirmando que buscan entablar conversaciones con las entidades pertinentes para conseguir o alcanzar un beneficio en común y que los proyectos puedan ser desarrollados a largo plazo.

Resumen de la industria automotriz

AÑO	Producción Nacional	Exportación	Oferta Prod. Nacional	Importación	Ventas de Producción Nacional	Ventas de Vehículos Importados	Ventas Totales
1992	25.785	856	24.929	22.825	24.929	22.825	47.754
1993	27.640	6.245	21.395	24.118	21.395	24.118	45.513
1994	33.869	7.275	26.594	40.046	26.594	40.046	66.640
1995	26.210	6.774	19.436	27.246	19.436	27.246	46.682
1996	18.924	5.079	13.845	12.031	13.845	12.031	25.876
1997	24.957	7.930	17.027	17.825	14.769	12.083	26.852
1998	26.641	4.931	21.710	29.533	26.392	21.593	47.985
1999	9.764	2.792	6.972	4.394	7.520	6.152	13.672
2000	13.076	5.012	8.064	8.019	10.441	8.542	18.983
2001	28.335	7.493	20.842	42.394	20.316	36.634	56.950
2002	27.931	5.077	22.854	49.093	21.047	48.325	69.372
2003	31.201	8.574	22.627	30.956	22.768	35.327	58.095
2004	31.085	9.308	21.777	38.248	22.230	36.921	59.151
2005	43.393	13.481	29.912	55.310	29.528	50.882	80.410
2006	51.763	20.283	31.480	57.476	31.496	58.062	89.558
2007	59.290	25.916	33.374	54.104	32.591	59.187	91.778
2008	71.210	22.774	48.436	70.322	46.782	65.902	112.684
2009	55.561	13.844	41.717	40.649	43.077	49.687	92.764
2010	76.252	19.736	56.516	79.685	55.683	76.489	132.172
2011	75.743	20.450	55.293	75.101	62.053	77.840	139.893
2012	81.398	24.815	56.583	66.652	56.395	65.051	121.446
2013	68.182	7.213	60.969	62.595	55.509	58.303	113.812

Fuente:
AEADE, Anuario 2013

Ámbito Económico:

Tomalá Miguel, 2.013 afirma que “ningún país, en los actuales momentos, puede desarrollarse aislado del resto del mundo, por esta razón las relaciones internacionales son cada vez más importantes”, analizaremos tres elementos importantes para este proyecto: inflación, pib tomando en cuenta el aporte de la industria automotriz y riesgo país.

La inflación mide el incremento de los precios de la canasta básica que un consumidor adquiere en un país es decir la cantidad de dinero del país crece más de prisa que la producción del mismo país, según Avilés, Cesar, (2.012) en el Ecuador a partir de dolarización el país perdió varios mecanismos haciendo de la economía vulnerable hacia otros países afectando en primer lugar a la inflación que es fundamental para la competitividad al exportar productos.

La inflación es considerada el primer elemento para tomar decisiones en diferentes campos de la economía, se tomará en cuenta el IPC (índice de precios de consumo) y la inflación internacional para analizar el estado interno económico como externo del Ecuador.

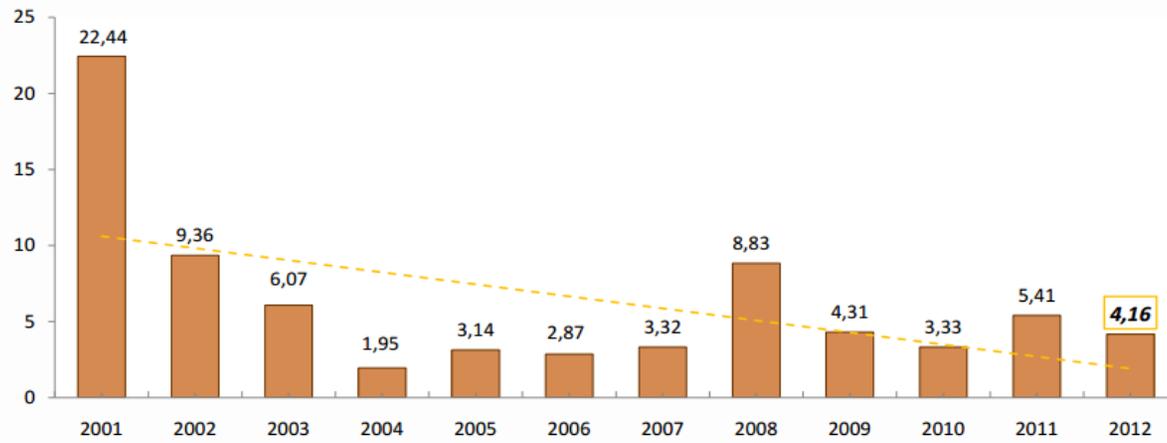
IPC: Es un índice que señala el precio promedio que gastan los consumidores en bienes y servicios de una canasta básica conforme al precio del mercado, los precios se ponderan a acuerdo a una serie de bienes y servicios, este dato es de mucha importancia para los países ya que pueden determinar los sueldos y salarios pertinentes.

Inflación Acumulada: Es el porcentaje de variación del índice nacional de precios al consumidor de cada mes, en relación al año anterior, es decir es un control que mantiene el gobierno para analizar la inflación mensual comparada a las anteriores para poder establecer medias de cambio para restablecer la economía si es necesario.

Estos índices son parte de los parámetros que se toma en cuenta para realizar el cálculo de la inflación anual representado en la siguiente tabla,

INFLACIÓN ACUMULADA EN DICIEMBRE DE CADA AÑO

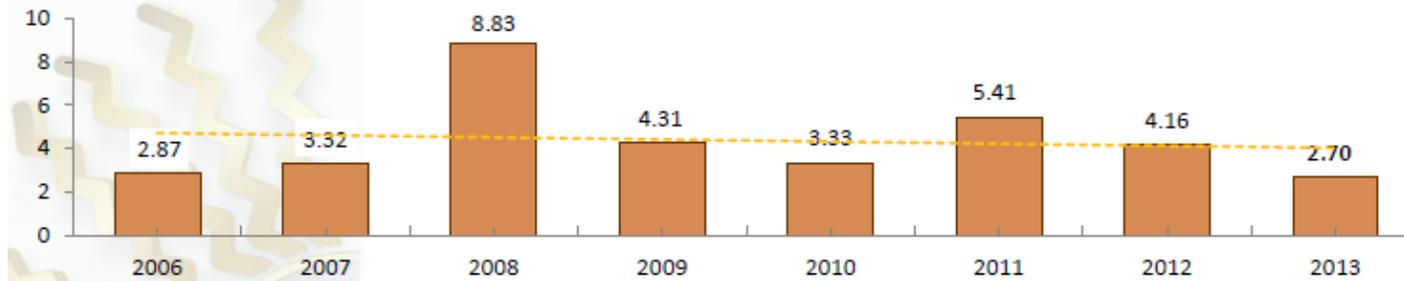
(Porcentajes, 2001-2012)



Fuente: Banco Central del Ecuador, Evolución de la balanza 2013

INFLACIÓN ANUAL

(Porcentajes, 2006-2013)



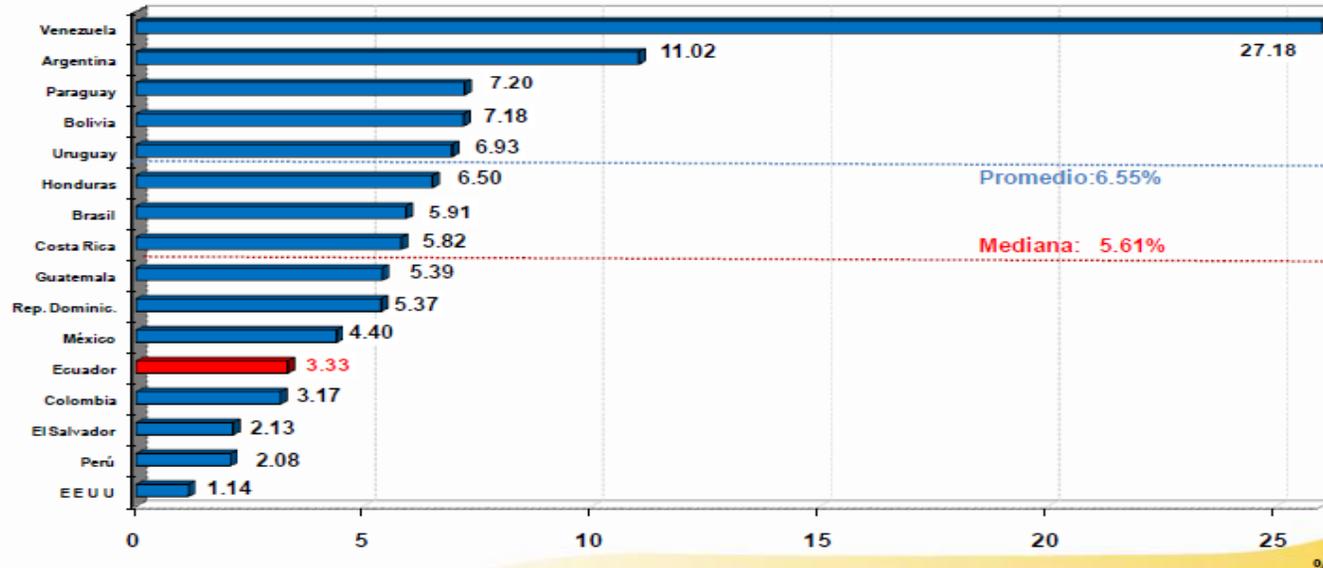
Fuente: Banco Central del Ecuador, Evolución de la balanza 2013

INFLACIÓN DEL ECUADOR	
2.010	2.80%
2.011	4.99%
2.012	4.3%
2.013	2.70%
Realización: Paola Armijo	
Fuente: Banco Central del Ecuador	

Finalmente la inflación es el resultado que se obtiene al aumentar los precios debido al aumento del dinero en circulación causando afecciones en las actividades económicas, los efectos principales son la pérdida del poder adquisitivo de los consumidores, es decir con la misma cantidad de dinero pueden comprar menos productos, el alza de los salarios no se ven compensados con los precios de los productos actuales porque a los empresarios no les queda de otra que vender sus productos a más costo y los préstamos bajarán su precio real porque al reducirse el valor del dinero los préstamos serán más asequibles pero no se puede pasar por alto que de la misma manera que el poder adquisitivo es bajo y cancelar el préstamo obtenido es difícil y también se pierde la capacidad de ahorro, estos efectos no son diferentes a los que se presentan en Ecuador con la diferencia que nuestro país, dependiente del comercio internacional, la inflación resta competitividad al producto ecuatoriano porque los principales compradores analizarán la inflación de los países de Latinoamérica para tomar una decisión en qué país resulta más conveniente realizar sus compras y es donde ahí el gobierno actúa con las mejores herramientas económicas o acuerdos para poder vender sus productos y la inflación ya no es el factor más importante.

Los especialistas en la materia explican que una inflación es considerada normal cuando tiene el 3%, el Ecuador en los últimos tres años tiene un promedio de inflación de 4.78% y hasta el mes de agosto de este año tenemos una inflación 2.27%, en cuanto a se refiere a la inflación de Latinoamérica comparándonos con nuestros países vecinos Colombia y Perú, Ecuador en al año 2.010 tiene una inflación (3.33%) similar a los dos países (Colombia 3.17%, Perú 2.08%) en el año 2.011 la inflación ecuatoriana tiene un aumento significativo, en el año 2. 012 de igual manera el país presenta una inflación superior (5.50%) a los países vecinos (Colombia 4.02% y Perú 3.45%) y para el año 2.013 la inflación (2.27%) hasta el mes de agosto es igual a la de Colombia 2.27% y menor a la de Perú 3.28%, lo que significa que Ecuador es un país competitivo a nivel de Latinoamérica.

Inflación Anual en América Latina y Estados Unidos
diciembre 2010

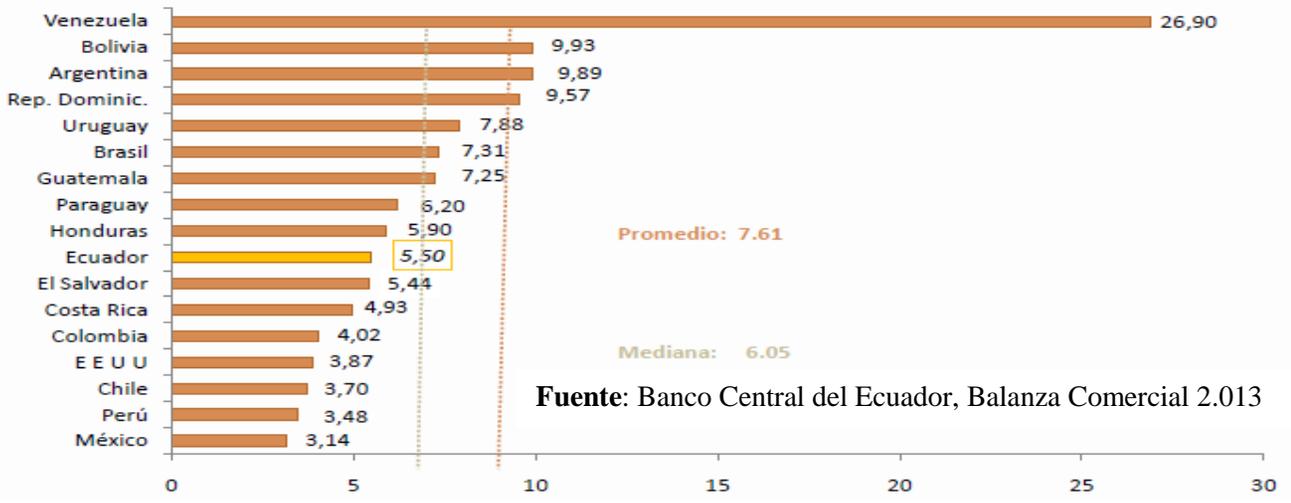


BANCO CENTRAL DEL ECUADOR

[Menú](#)
[Principal](#)

En octubre de 2011, la inflación anual del Ecuador continua situándose por debajo del promedio y la mediana del grupo de países analizados.*

INFLACIÓN EN AMÉRICA LATINA Y ESTADOS UNIDOS
porcentajes



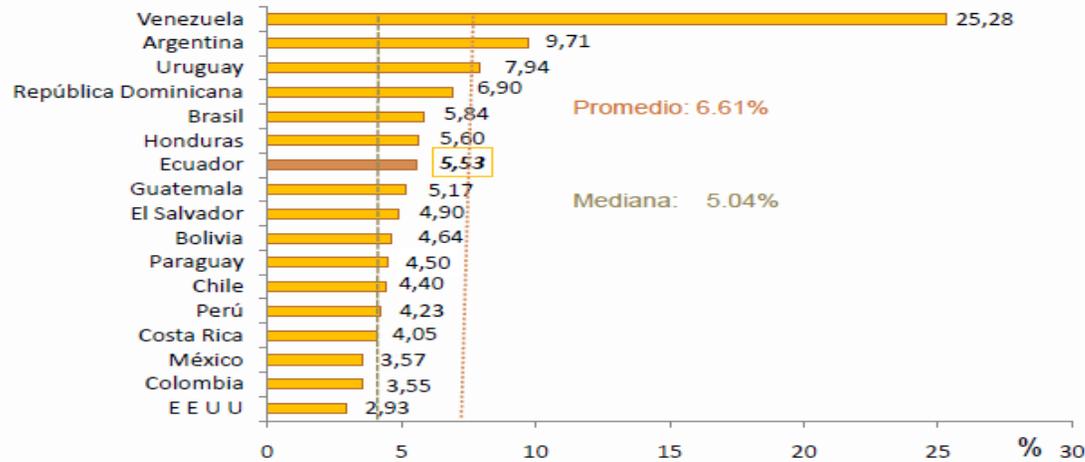
Fuente: Banco Central del Ecuador, Balanza Comercial 2.013



En febrero de 2012, de un grupo de 17 países analizados, en su mayoría de América Latina, el Ecuador es la séptima economía de mayor *inflación anual* (5.53), aunque se mantiene por debajo del promedio (6.61%) y sobre la mediana (5.04%).*

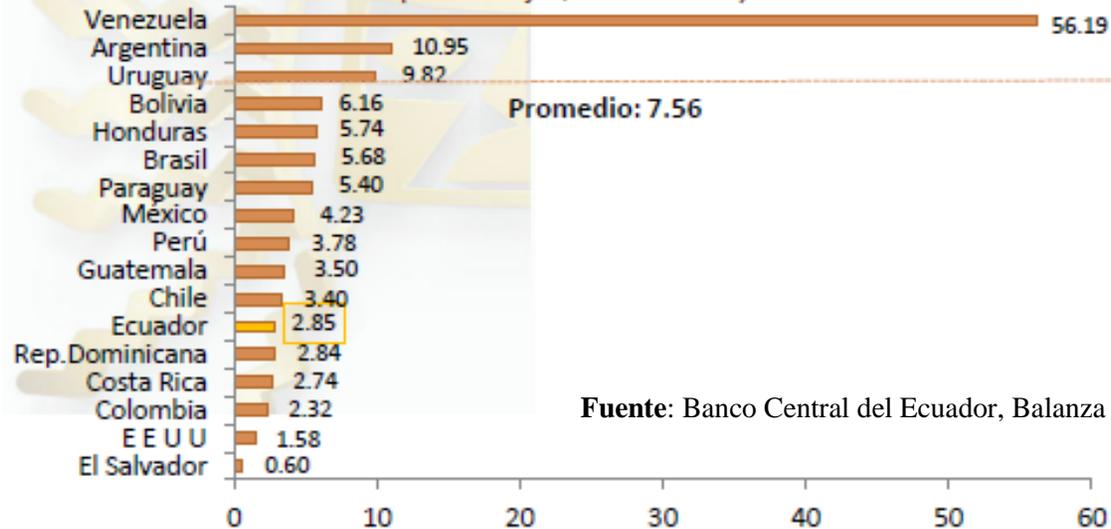
INFLACIÓN EN AMÉRICA LATINA Y ESTADOS UNIDOS

(Porcentajes)



INFLACIÓN INTERNACIONAL

(Porcentajes, marzo 2014)

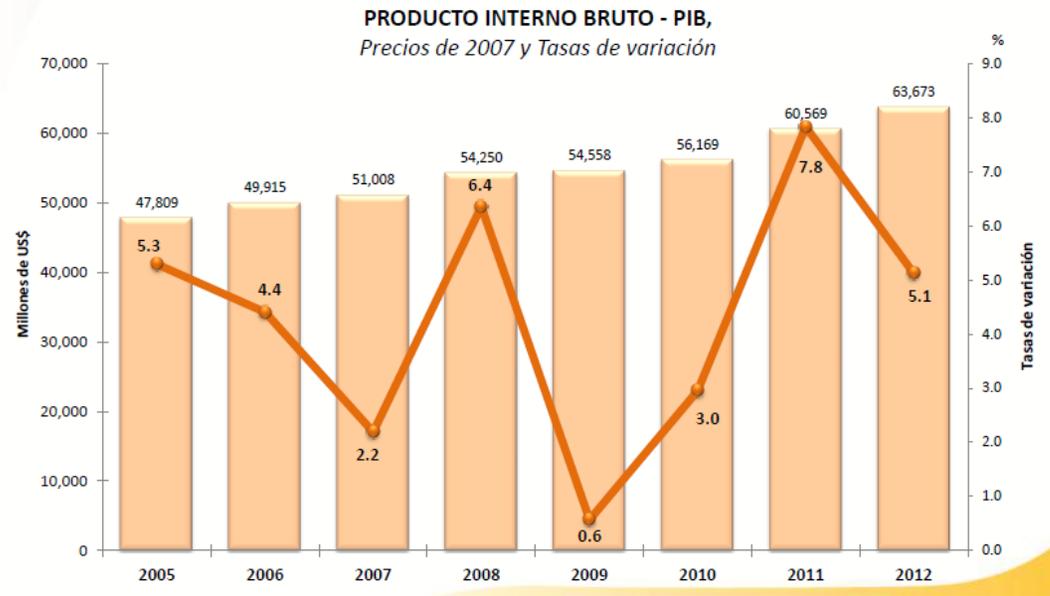


Fuente: Banco Central del Ecuador, Balanza Comercial 2.013

El Producto interno bruto (pib) es una medida monetaria para medir el valor monetario de la producción de bienes y servicios al final de un periodo determinado, cuando existe un PIB de crecimiento considerable se dice que la economía de un país es saludable ya que el gobierno obtiene ingresos a través de los impuestos. Según Fonseca Patricio, (2.011) dice que “desde la dolarización Ecuador nunca ha tenido un crecimiento tan alto del pib”

En el año 2.011 el pib registra \$26.982,2 millones superando un 3,58% al pib del año 2.010, en el 2.012 el pib incrementó en 5.01%, de lo que lleva el año 2.013, el pib creció en un 3.5% en lo que corresponde al primer trimestre del año anterior.

En el año 2012 el PIB se ubicó en USD 63,673 millones constantes y su crecimiento, con relación al año 2011, fue de 5.1%.



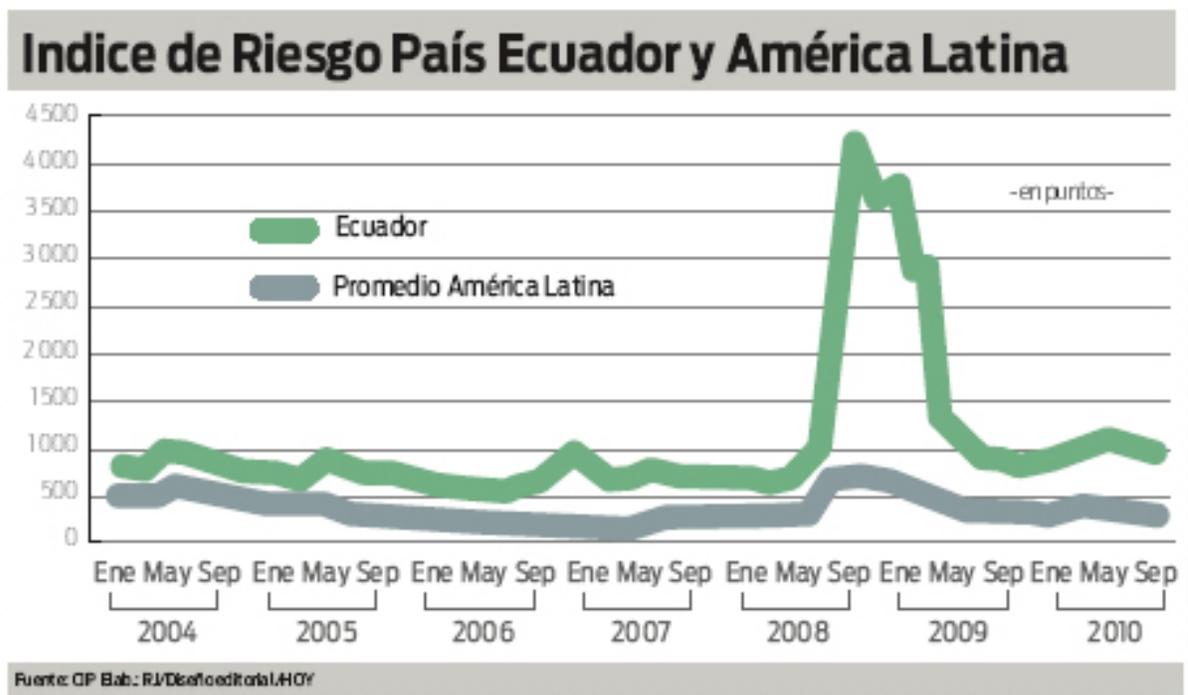
PIB DE PAÍSES DE AMÉRICA DEL SUR
Tasas de variación anual, 2012



Fuente: Banco Central del Ecuador, Estadísticas Macroeconómicas

Como ya se había mencionado antes, el sector automotor ha tenido una gran influencia en la economía del Ecuador, el Banco Central señala que los últimos años el sector manufacturero donde se encuentra la fabricación y venta de transporte ha tenido valor agregado hacia el pib de 36.2 millones de dólares en el año 2.009, lo que significa una tasa de crecimiento de 11.76%, para el año 2.012 el sector aportó el 78% del pib y una recaudación al fisco aproximadamente del \$474 millones dólares.

El índice riesgo país es un índice que mide el posible riesgo al realizar operaciones crediticias entre deudores y acreedores a nivel internacional, es decir que si una firma extranjera desea realizar operaciones (inversiones) en un determinado país estudiará la situación política, económica, social, psicológicas entre otras para poder analizar la capacidad de pago que tiene el país deudor al momento de vencimiento de las transacciones o negocio.



Según la tabla anterior de los índices de riesgo país de nivel de Latinoamérica, Ecuador muestra un riesgo superior al resto de países donde se puede observar que a partir del año 2.008 el riesgo es considerablemente alto que hizo que al recurrir a mercados internacionales para buscar financiamiento a través de los bonos el país, se debió pagar una tasa de interés mayor de 9.2 puntos porcentuales a la de los bonos del tesoro americano. Para el panorama 2.012-2.013 el nivel de riesgo ha disminuido porcentualmente pero aun así Ecuador es ubicado en la categoría “C” (Nivel de Alto Riesgo) entre categorías A y D donde C indica que existen peligros estructurales dentro de la economía y se considera que el país tiene dificultad para devolver las inversiones.



Fuente: Banco Central del Ecuador, Índices competitivos

El indicador de riesgo país establece que el Ecuador mantiene 800 puntos mientras que el resto de países de Latinoamérica mantiene un índice de 200 puntos,

Según Rafael Fuentes subdirector de la Política Comercial con Iberoamérica del Ministerio de Economía y Competitividad afirma que aunque hay poco interés de inversiones futuras en el Ecuador, los negocios no han presentado mayores dificultades al contrario las utilidades que se han obtenido en ciertos sectores como el privado, publico e industrial han sido incentivos para que las empresas quieran reinvertir dentro de la economía ecuatoriana. Para el año 2.013 el índice de riesgo país del Ecuador se ubicó en 661 puntos esta reducción es gracias al incremento del precio del petróleo con un valor del barril de \$101.62 dólares, Ecuador está por encima de Venezuela (959 puntos) y Argentina (1,068 puntos), los clasificadores internacionales valoran este incremento y lo clasifican de favorable para la situación económica del país, este año es de oportunidades para el Ecuador lo asegura el ministerio de comercio exterior ya que el país cafetero, Colombia terminó el año sumando 14 puntos y Perú con 16 puntos. A pesar de la confianza que estos índices dan a los inversionistas los expertos dicen que estos parámetros son subjetivos de medición y pueden no demostrar la verdadera capacidad de un país.

Ámbito Social:

Ecuador al igual que resto de los países de Latinoamérica mantiene la tendencia de una distribución no equitativa de la riqueza, donde existe estabilidad económica de bases débiles, la organización internacional de trabajo (OIT) en su informe “Panorama Laboral 2.008” muestra que la distribución de la riqueza en Ecuador, el 54.35%, es para la población más rica y el 4.2% es para la población más pobre, confirmando una mala distribución de la riqueza del país.

El instituto nacional de estadísticas y censos (INEC) en su informe indicadores laborales 2.013, hace un análisis desde el año 2.011 donde la población económicamente activa (PEA) es distribuida de la siguiente manera:



Evolución Trimestral del Mercado Laboral

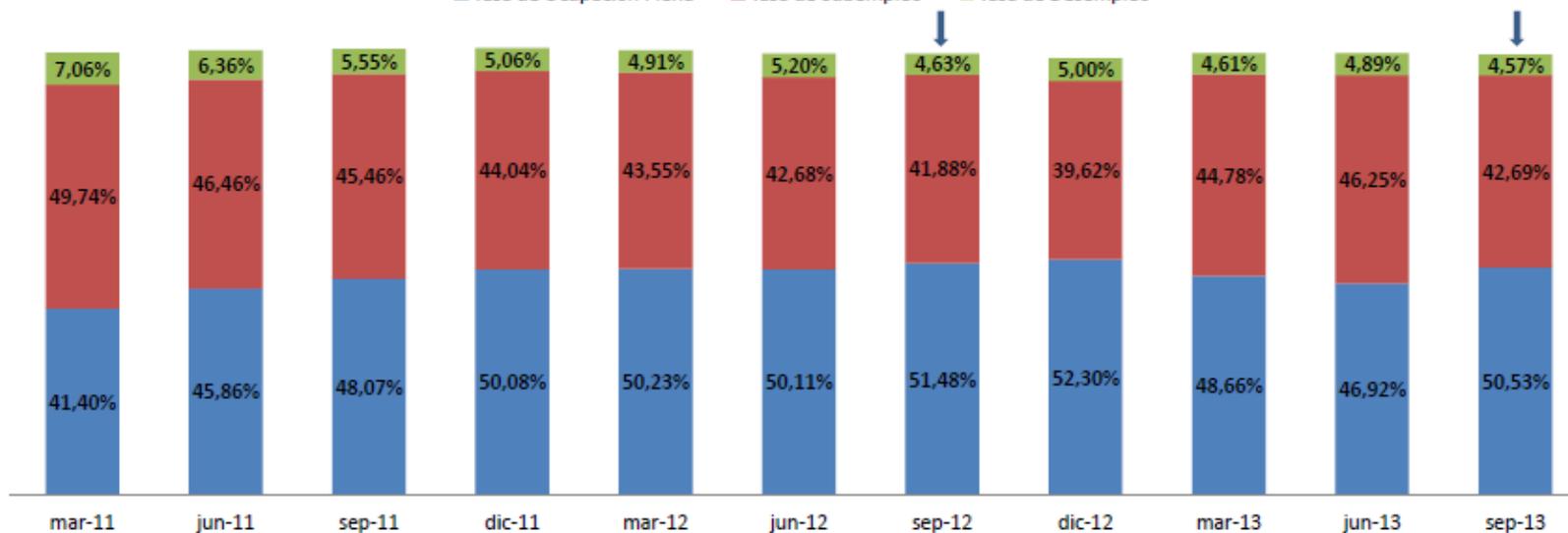
Nacional Urbano

(Encuesta trimestral, 127 centros poblados urbanos)

No existen variaciones estadísticamente significativas respecto a septiembre 2012.

Evolución Trimestral del Mercado Laboral

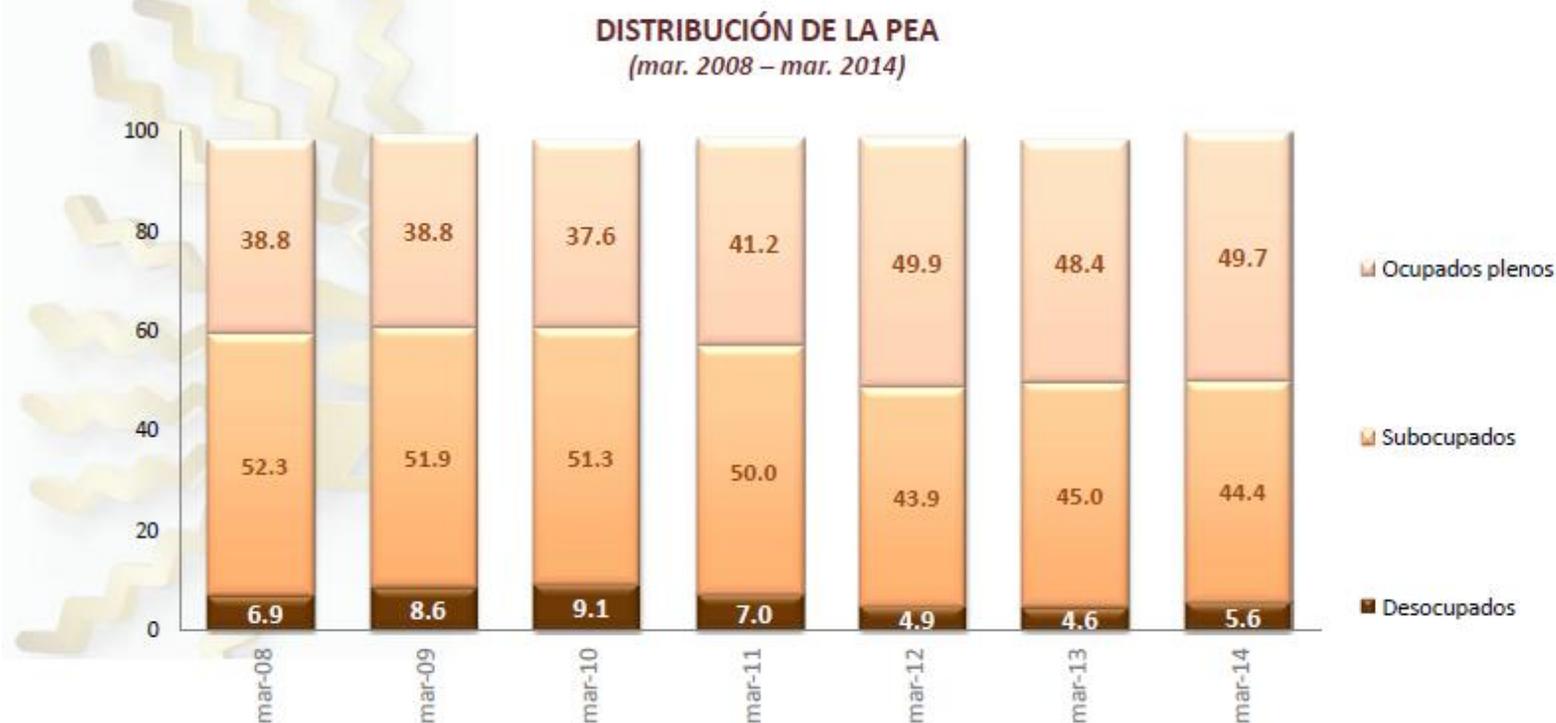
■ Tasa de Ocupación Plena ■ Tasa de Subempleo ■ Tasa de Desempleo



Fuente: INEC, Resumen Ecuador en Cifras.



Al analizar la estructura de la PEA urbana, se puede observar que en marzo de 2014, la tasa de *ocupación plena* representó el 49.7%; la tasa de *subocupación* el 44.4%; la tasa de *desocupación* el 5.6% y finalmente en mínimo porcentaje los *ocupados no clasificados* (0.4%).



Fuente: Banco Central del Ecuador, Informe Estadísticas Macroeconómicas 2013

Como se puede observar en la tabla anterior las columnas de color azul representan la tasa de ocupación plena que según la institución son las personas ocupadas de 15 años y más que trabajan la jornada legal o completa, el salario es mayor al salario unificado legal y no desean trabajar más horas, en el año 2.012 la tasa de empleo es de 52.30% y para septiembre de 2.013 la tasa es de 50.53% que muestra una disminución de 1.77% no tan representativa, en marzo 2.014 tenemos una tasa de 49.7%, las columnas de color rojo representa la tasa de subempleo que son las personas que trabajan o tuvieron un empleo que están dispuestas a cambiar su situación laboral porque no cumplen con las condiciones de un trabajo de jornada completa, es decir cuentan con una jornada laboral menor a 40 horas y complementan su productividad laboral con otros empleos, del año 20012 (39.62%) al año 2.013 (42.69%) se puede observar un incremento es decir la situación laboral en el país es inestable, las columnas verdes pertenece a la tasa de desempleo que es la población entre 10 años y más que no cuentan con empleo y están disponibles para trabajar, afortunadamente podemos observar que la tasa de desempleo del año 2.012 al año 2.013 ha disminuido, parte de la población desempleada paso a ser parte de la población plena.



Ocupados por Rama de Actividad

Nacional Urbano

(Encuesta trimestral, 127 centros poblados urbanos)

Ocupados por rama	sep-08	sep-09	sep-10	sep-11	sep-12	sep-13	Diferencia de Sep13 - Sep12
G. Comercio, reparación vehículos	27,25%	23,33%	25,14%	24,47%	26,31%	25,47%	-0,84%
C. Industrias manufactureras	13,28%	13,54%	13,97%	12,98%	12,49%	12,19%	-0,30%
F. Construcción	7,31%	7,36%	7,35%	7,34%	6,74%	7,42%	0,69%
H. Transporte y almacenamiento	6,07%	6,39%	6,48%	7,39%	6,72%	7,12%	0,39%
A. Agricultura, ganadería caza y silvicultura y pesca	6,95%	7,51%	7,01%	6,83%	8,32%	6,99%	-1,33%
P. Enseñanza	6,92%	7,30%	7,57%	7,31%	6,37%	6,79%	0,42%
I. Hoteles y restaurantes	6,02%	6,62%	6,18%	7,08%	7,10%	6,19%	-0,91%
O. Administración pública, defensa y seguridad social	4,45%	4,78%	4,30%	5,03%	4,94%	4,86%	-0,08%
S. Otras actividades de servicios	4,27%	4,41%	4,61%	4,00%	3,33%	4,17%	0,84%
N. Actividades y servicios administrativos y de apoyo	2,20%	2,62%	2,81%	3,05%	2,63%	3,38%	0,75%
Q. Actividades, servicios sociales y de salud	3,36%	3,21%	3,46%	3,41%	3,69%	3,28%	-0,41%
T. Actividades en hogares privados con servicio doméstico	3,91%	3,85%	3,45%	3,58%	3,14%	3,21%	0,06%
M. Actividades profesionales, científicas y técnicas	2,25%	2,42%	2,26%	2,32%	2,64%	2,90%	0,25%
J. Información y comunicación	1,95%	2,49%	1,77%	1,58%	1,71%	1,55%	-0,16%
K. Actividades financieras y de seguros	1,11%	1,27%	1,26%	1,24%	1,43%	1,52%	0,09%
R. Artes, entretenimiento y recreación (*)	1,15%	1,04%	0,80%	0,62%	0,65%	0,65%	-0,02%
E. Distribución de agua, alcantarillado (*)	0,40%	0,48%	0,31%	0,31%	0,39%	0,75%	0,36%
B. Explotación de minas y canteras (*)	0,51%	0,64%	0,39%	0,43%	0,51%	0,62%	0,11%
L. Actividades inmobiliarias (*)	0,35%	0,32%	0,53%	0,50%	0,39%	0,37%	-0,02%
D. Suministros de electricidad, gas, aire acondicionado (*)	0,29%	0,43%	0,32%	0,31%	0,27%	0,36%	0,09%
U. Actividades de organizaciones extraterritoriales (**)	0,02%	0,00%	0,03%	0,02%	0,02%	0,05%	0,03%
No especificado (**)	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,01%	0,00%	-0,01%
Total	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	0,00%

Fuente: INEC, Resumen Ecuador en Cifras.

ESTRUCTURA DE LA OCUPACIÓN DE LA PEA

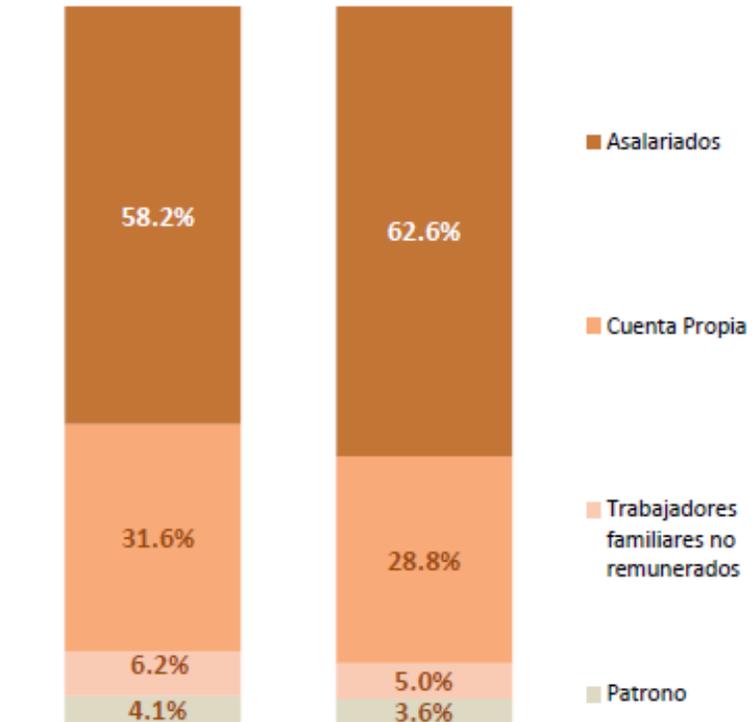
RAMA DE ACTIVIDAD

Porcentajes

	Mar. 2013	Mar. 2014
RAMAS DE ACTIVIDAD		
	Área Urbana	
Administración pública, defensa y seguridad social	4.5	5.3
Transporte y almacenamiento	7.3	6.6
Construcción	6.8	8.6
Enseñanza	5.9	6.4
Hoteles y Restaurantes	7.2	6.9
Agricultura, ganadería caza y silvicultura y pesca	7.8	8.2
Industrias manufactureras	13.7	12.1
Comercio, reparación vehículos	24.6	23.2
Explotación de minas y canteras	0.6	0.7
Suministros de electricidad, gas, aire acondicionado	0.4	0.4
Actividades financieras y de seguros	1.2	1.4
Actividades en hogares privados con servicio doméstico	2.5	3.5
Otros servicios	17.5	16.7
Total Ocupados	100.0	100.0

CATEGORÍA DE TRABAJO

Porcentajes, mar 2013 –mar 2014



Fuente: Banco Central del Ecuador, Informe Estadísticas Macroeconómicas 2013

La distribución por sectores de la población de ocupación plena, es la siguiente;

En la clasificación “G” que pertenece a comercio, reparación de vehículos (concesionarias y talleres) observamos que en el año 2.008 tiene el porcentaje más alto de ocupación en esta rama pero a finales del año 2.012 la tasa disminuye a 26.31% y en el año 2.013 igual tenemos una disminución del -0.84% lo que puede representar la disminución de las plazas de trabajo que ha sufrido el sector automotriz por los cupos impuestos por el gobierno, en la clasificación “K” Actividades Financieras y de Seguros se puede observar que desde el año 2.008 (1.11%) el sector laboral de esta rama ha incrementado cada año teniendo finalmente en el año 2.013 una tasa de 1.52% es decir se evidencia una mayor participación laboral en el ramo de seguros que puede ser producto de la fuerza que ha tomado este campo por las fusiones con multinacionales extranjeras.

Especialistas en el mercado asegurador manifiestan que probablemente se crea una cultura aseguradora en el Ecuador a partir de que se implementa el seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT), que al ser un seguro obligatorio para los propietarios de automotores, demuestra ser una ayuda o alivio económico en el momento de un accidente vehicular en el cual se vea comprometido la integridad del afectado, no obstante la cobertura de este seguro es básica y no contiene la cobertura de daños materiales por esta razón se ve la necesidad de contratar un seguro privado vehicular para que la asistencia en un accidente sea completa, Según el Diario “Hoy” en su sección noticias menciona que de igual manera hay evidencia de aumento de seguro privado en asistencia médica y vida por varias razones una de ellas es que varios usuarios del instituto de seguridad

social (IESS) al ver que no se cumplen con las expectativas del servicio han escogido la opción de contratar un seguro privado y prefieren pagar un promedio de \$30 dólares mensuales, servicio que ofrece cobertura completa en asistencia médica y emergencia en el cual son atendidos de una mejor manera y evitan las largas filas.

En conclusión la importancia de la industria de seguros en el ámbito nacional es precisamente un crecimiento es su economía, el crecimiento real de la cartera de primas para el año 2.012 determino una tasa de 7.86% es decir \$1.367 millones con respecto a diciembre de 2.011 (99.7 millones de dólares) y para el año 2.013 se obtuvieron 1600 millones y una utilidad de 60 millones,

SISTEMA PRIVADO DE SEGUROS			
Ecuador: Crecimiento de Primas Anualizadas			
(En dólares y porcentajes)			
	TOTAL PRIMAS	Tasa de Crecimiento	
2007	678.453.565		10,05%
2008	883.785.526		30,26%
2009	942.561.990		6,65%
2010	1.107.593.046		17,51%
2011	1.336.611.456		20,68%
Jun-12	1.400.594.776		12,72%
promedio desde 2007			16,31%

Fuente: SBS, DNEI, SES

Elaboración: SBS, DNEI, SE

Como se puede observar en el cuadro anterior el aumento de primas es considerable el promedio es superior al de años anteriores.

Los integrantes de la asociación de vendedores de vehículos usados tras las nuevas medidas arancelarias impuestas por el Gobierno Nacional esperaban tener un incremento en sus ventas, pero este no fue el panorama que se presentó para el sector, los autos usados también registran un aumento en los precios por ejemplo cuando un vehículo va a ser vendido entra a un taller para ser revisado en ocasiones se necesita el cambio de repuestos (importados) lo cual aumenta el precio final entonces tenemos que un Suzuki que costaba \$2700 ahora se vende entre \$3100 y \$3300 haciendo que la afluencia de los clientes se reduzca, antes se vendían cuatro vehículos en el mes y ahora de venden solamente dos, los comerciantes afirman que este comportamiento se debe a que los precios suben por los impuestos a los CKD, así el arreglo de vehículo es más caro que venderlo, otra amenaza a las que se enfrentan los comerciantes es que hay muchos vehículos de dudosa procedencia que están siendo vendidos en las ferias de Quito y los mismos no pueden competir con los precios bajos de estos vehículos, según datos de la asociación en el año 2010 se vendieron 188.039 unidades y en el año 2011 se vendieron 185.842 unidades lo que representa un 30% de reducción en las ventas.

3.1.2 Micro Ambiente

Análisis Situacional del primaje vehicular de las Compañías Aseguradoras en el Ecuador.

Mediante una matriz BCG (Boston Consulting Group), se analizará el entorno de la emisión de pólizas en el mercado asegurador.

Matriz BCG

	
<p>El sector automotriz es uno de los más crecientes de la economía ecuatoriana en el año 2.006 este sector tuvo una aportación en el PIB de \$40 millones de dólares y las ventas fueron de 84.505 unidades a pesar del éxito de este sector en Enero de 2.008 el gobierno nacional impone medidas gubernamentales para equilibrar el déficit de la balanza comercial en las importaciones.</p> <p>El control o medidas que estableció el gobierno para frenar las importaciones es restringir el valor FOB como las unidades, es decir cada importador cuenta con un cupo de unidades anuales para importar.</p>	<p>Las medidas establecidas por el gobierno empiezan a surtir efecto controlando las importaciones de bienes de consumo duraderos (vehículos)</p> <p>En el año 2.012 el valor FOB de \$\$1715.20 millones y el mismo disminuye en \$1699.7 millones en el año 2.013</p>
	
<p>El sector automotriz sufre una disminución de ventas de unidades en el año 2.012 con 121.448 a relación del año 2.013 con 92.430 unidades.</p> <p>Las concesionarias están siendo afectadas por el cupo de importación a lo cual cada empresa propone estrategias efectivas para poder mantener las ventas, entre las opciones tenemos menor monto en la entrada, extensión del plazo de pago, beneficios como matricula de vehículo gratis y promociones en el mantenimiento del vehículo.</p>	<p>Siendo el resultado favorable en la restricción de importación de bienes de consumo por parte del gobierno, el comex bajo resolución 101 extendió esta restricción hasta Diciembre de 2.014 con el objetivo de utilizar más CKD de industria nacional en el ensamblaje de los vehículos, a cambio explicó de que se reducirían gradualmente las restricciones se y aumentarían los cupos de unidades.</p> <p>La respuesta del sector automotriz es entablar una conversa para analizar otras medidas ya que las pérdidas son considerables para estas compañías.</p>

PRIMAS TOTALES CONSOLIDADAS

EMPRESAS	DICIEMBRE 2012				DIC. 2011
	RANKING	VALOR	PARTICIPACIÓN	VARIACIÓN	RANKING
QBE	1	155.331	10,40%	3,26%	1
ACE - R. G.	2	139.729	9,36%	1,11%	2
EQUINOC.	3	127.807	8,56%	36,21%	3
SUCRE	4	107.461	7,20%	33,25%	4
PICHINCHA	5	70.675	4,73%	19,53%	7
AIG	6	65.689	4,40%	-0,07%	5
PANAMERICA	7	54.330	3,64%	2,90%	8
UNIDOS	8	53.624	3,59%	6,84%	9
MAPFRE	9	52.994	3,55%	17,52%	10
A. SUR	10	52.543	3,52%	-16,84%	6
ECUASUIZA	11	50.795	3,40%	74,72%	17
EQUIVIDA	12	46.639	3,12%	14,13%	11
LATINA	13	41.993	2,81%	4,14%	12
ROCAFUERTE	14	41.683	2,79%	37,29%	16
PALIC	15	39.741	2,66%	11,65%	13
ORIENTE	16	34.005	2,28%	8,43%	15
GENERALI	17	30.034	2,01%	3,62%	18
HISPANA	18	29.705	1,99%	20,70%	20
BOLÍVAR	19	28.679	1,92%	-16,82%	14
CONFIANZA	20	27.574	1,85%	45,51%	23
CERVANTES	21	24.651	1,65%	-3,06%	19
COOPSEG.	22	24.276	1,63%	9,88%	22
ALIANZA	23	22.056	1,48%	-7,03%	21
LA UNIÓN	24	21.194	1,42%	56,49%	25
INTEROCEAN	25	16.299	1,09%	-12,64%	24
SWEADEN	26	13.963	0,94%	23,63%	28
PORVENIR	27	12.820	0,86%	6,52%	26
CONSTIT.	28	11.888	0,80%	0,63%	27
COLVIDA	29	10.996	0,74%	2,60%	30
PRODUSEGUR	30	9.800	0,66%	147,23%	37
BUPA	31	9.470	0,63%	16,77%	34
BMI	32	9.437	0,63%	10,13%	32
VAZ	33	9.353	0,63%	4,97%	31
CÓNDOR	34	9.286	0,62%	-17,75%	29
TOPSEG	35	9.108	0,61%	8,30%	33
CENSEG	36	8.702	0,58%	57,36%	35
BALBOA	37	5.709	0,38%	31,12%	36
COLÓN	38	4.060	0,27%	33,86%	40
COFACE	39	4.049	0,27%	70,84%	41
LONG LIFE	40	2.371	0,16%	133,60%	42
LATINA V.	41	1.961	0,13%	-50,35%	38
PRIMMA	42	426	0,03%	18,33%	43
CAUCIONES	43	0	0,00%		39
TOTAL MERCADO		1.492.906	100%	11,69%	

FUENTE: BALANES PUBLICADOS POR SUPERINTENDENCIA DE BANCOS Y SEGUROS
 ELABORADO POR: LATINOINSURANCE
 VALORES EN MILES DE DÓLARES AMERICANOS

	ENTIDAD	Primas	Particip
1	QBE COLONIAL	120.203.314,14	12,68%
2	EQUINOCCIAL	111.267.136,92	11,73%
3	SUCRE	101.378.013,01	10,69%
4	ACE	78.782.720,39	8,31%
5	LIBERTY SEGUROS	46.350.486,90	4,89%
6	AIG METROPOLITANA	44.453.963,01	4,69%
7	MAPFRE ATLAS	43.268.741,51	4,56%
8	ASEGURADORA DEL SUR	40.213.434,90	4,24%
9	UNIDOS	38.287.678,50	4,04%
10	EQUATORIANO SUIZA	35.718.258,17	3,77%
11	LATINA SEGUROS	34.857.519,45	3,68%
12	ORIENTE	25.724.250,51	2,71%
13	CONFIANZA	22.088.872,80	2,33%
14	ALIANZA	20.793.998,71	2,19%
15	HISPANA	19.719.660,36	2,08%
16	ROCAFUERTE	18.623.599,14	1,96%
17	GENERALI	17.996.033,76	1,90%
18	LA UNION	16.564.694,72	1,75%
19	INTEROCEANICA	14.170.276,20	1,49%
20	BOLIVAR	13.819.823,96	1,46%
21	COOPSEGUROS	12.843.066,62	1,35%
22	SWEADEN	12.544.434,24	1,32%
23	PICHINCHA	10.998.552,17	1,16%
24	VAZ SEGUROS 	8.488.578,91	0,90%
25	PRODUSEGUROS	8.247.748,37	0,87%
26	CONDOR	7.924.490,05	0,84%
27	TOPSEG	6.540.391,10	0,69%
28	CONSTITUCION	5.515.293,08	0,58%
29	BALBOA	4.761.834,19	0,50%
30	COLON	3.151.597,89	0,33%
31	COFACE S.A.	2.877.335,46	0,30%
	TOTAL SISTEMA	948.175.799,14	100,00%

Elaboración: Vaz Seguros

Fuente: Superintendencia de Bancos y Seguros

Ranking Aseguradoras año, 2013

CUADRO COMPARATIVO PRIMA VEHICULAR					
EN MILES DE DÓLARES AMERICANOS					
Aseguradora	AIG	COLONIAL	EQUINOCCIAL	RIO GUAYAS	SUCRE
2.009					
Prima Emitida	28.959	120.992	95.787	53.260	15.678
Prima Retenida	25.159	32.864	34.825	23.057	14.272
Siniestros Pagados	18.800	73.997	51.909	29.659	6.552
Costo del Siniestro	14.177	13.306	26.994	12.470	7.516
Prima Total	133.320	352.982	295.488	124.685	146.368
2.010					
Prima Emitida	31.737	33.874	102.620	65.146	27.569
Prima Retenida	28.455	132.978	37.179	25.574	26.231
Siniestros Pagados	22.415	78.218	53.217	35.054	11.912
Costo del Siniestro	13.735	10.074	22.010	14.792	14.808
Prima Total	159.054	439.744	278.909	184.339	200.509
2.011					
Prima Emitida	32.311	152.583	131.859	78.478	22.147
Prima Retenida	28.455	5.132	46.841	32.227	7.228
Siniestros Pagados	21.180	90.031	60.321	44.833	11.554
Costo del Siniestro	12.633	21.800	25.605	21.107	7.529
Prima Total	208.939	479.743	324.022	246.322	228.288
2.012					
	AIG	Colonial/QBE	EQUINOCCIONAL	Rio Guayas/ACE	SUCRE
Prima Emitida	42.510	112.115	166.044	86.877	28.136
Prima Retenida	38.516	91.186	58.799	53.359	7.044
Siniestros Pagados	25.166	77.637	75.840	55.212	15.587
Costo del Siniestro	15.157	46.562	33.998	35.145	471
Prima Total	201.280	428.925	416.398	434.070	281.795
2.013					
Prima Emitida	43.358	168.717	227.894	64.839	50.730
Prima Retenida	38.093	128.227	81.232	46.934	10.212
Siniestros Pagados	24.308	77.086	107.498	36.393	13.905
Costo del Siniestro	15.619	67.925	44.331	32.873	4.650
Prima Total	208.436	512.985	562.601	504.205	468.737

Elaboración: Paola Armijo

Fuente: Estadísticas Trimestrales por Seguro, Superintendencia de Bancos y Compañías.

Según la Superintendencia de Bancos y Seguros el 52% del mercado asegurador está en control de las multinacionales, de las diez primeras aseguradoras del ranking seis son extranjeras, la misma entidad presenta datos de concentración del primaje del mercado a través del índice CR5 que es el resultado de la suma del peso de las cinco compañías de mayor presencia en la actividad que son QBE, ACE, Equinoccial, Sucre y AIG Metropolitana, compañías que nos servirán de guía para analizar el primaje vehicular en los últimos años.

La prima emitida de las diferentes compañías en los últimos cinco años demuestra un crecimiento, tomando de ejemplo a las aseguradoras AIG que tuvo una prima emitida en el año 2.009 de \$28,959 para el año 2.013 la prima se duplica a \$43,358 y Equinoccial que tuvo en el año 2.009 una prima de \$95,787 para el año 2.013 mantiene una prima que casi se triplica de \$227,894 demostrando un crecimiento certero del sector asegurador de vehículos del 15%, al 21% lo que demuestra que a pesar del incremento de arancel que han tenido los vehículos livianos, la emisión de pólizas vehiculares no ha tenido afectación alguna, en lo referente a la prima retenida que es el porcentaje de participación al momento de asumir la siniestralidad entre la cedente (aseguradora) y reasegurador es normalmente del 80-20 pero también dependerá del tipo de contrato que mantengan las partes, entonces así tenemos que por ejemplo Ace Seguros (la cedente) retiene una prima de \$43,358 es decir que la compañía asume \$8,672 dólares (el 20%) de siniestralidad de la cartera, dinero que se queda en Ecuador mientras que lo restante \$34,686 dólares (el 80%) se lo transfiere al reasegurador

al extranjero restando \$693 dólares que corresponde al impuesto a la salida de Divisas (ISD).

Así como hemos podido observar el incremento en las pólizas emitidas, los siniestros pagados también han tendido un incremento por ejemplo Seguros Sucre en el año 2.012 tiene una prima emitida de \$28,136 millones con siniestros pagados de \$7,044 dólares que es el 25% de siniestralidad en el año 2.013 tiene una prima emitida de \$50,053 millones con siniestros pagados de \$13,905 millones que es el 27% de siniestralidad es decir de un año a otro año la siniestralidad sube en un 2%

La Superintendencia de Bancos y Seguros en su informe de siniestralidad proyecta tabla en donde podemos observar el porcentaje anual de las principales aseguradoras del país, quedando de la siguiente manera:

Año	%
2.009	74,29%
2.010	59,28%
2.011	54,60%
2.012	102,12%
2.013	59,42%

Elaboración: Paola Armijo
Fuente: Superintendencia de Bancos y Seguros

Según la información anterior se observa una siniestralidad constante, en el año 2.013 contamos con una siniestralidad del 59.42% que significativamente tiene una reducción de la siniestralidad con referencia a la siniestralidad del año 2.012

de 102.12%, según Diario la Hora en su sección País la comisión interinstitucional de educación, seguridad y prevención vial (Covial) registró en el año 2.012, 23.842 accidentes de tránsito y en el año 2.013 registro 28.169 un promedio anual de 6.8% de incremento de siniestralidad. Aparentemente observando los datos podemos decir que no es un negocio rentable o de interés pero es justamente en este momento donde entran las reservas de siniestralidad como la pagada, incurrida y proyectada, normalmente se puede decir que es una siniestralidad aceptable la que no supera el 70% a 75% de todas maneras el progreso de siniestralidad debe ser revisada mensualmente para tener conocimiento del comportamiento de la cuenta además también es importante las estrategias que las compañías aseguradoras toman en cuanto al manejo.

3.1.3 Encuesta

La encuesta piloto fue realizada a los importadores de las concesionarias de Quito donde obtuvimos información sobre la afectación de los aranceles de importación en los vehículos livianos, proporcionándonos la siguiente información.

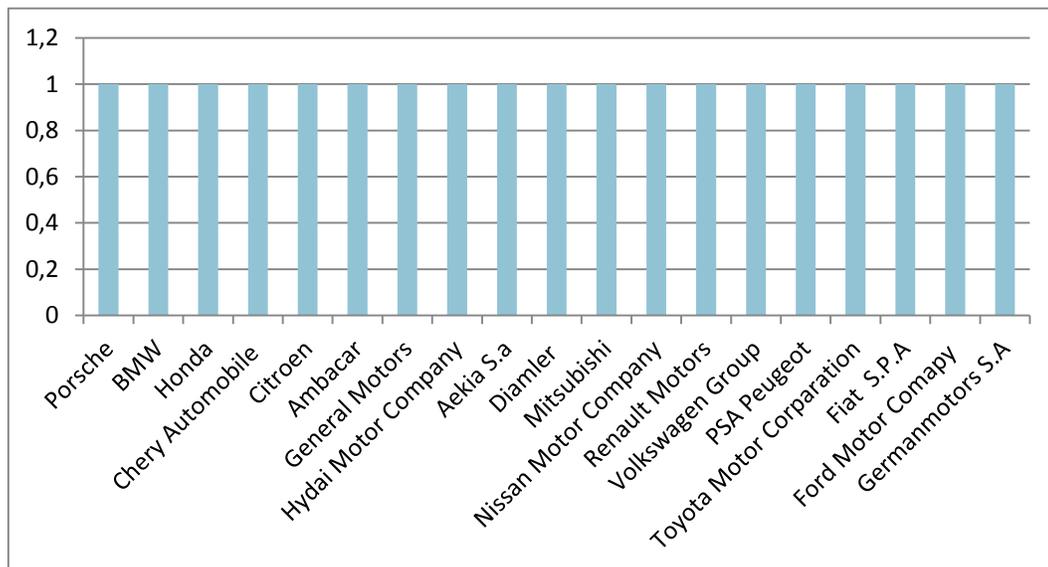
1. ¿Hace cuánto tiempo realiza importaciones de vehículos livianos en Ecuador?

Como promedio de importación de las concesionarias encuestadas realizan hacia el Ecuador es de 37 años, ciertamente se debe aclarar que cada marca tiene su lapso de participación en el mercado ecuatoriano como por ejemplo Chevrolet cuenta con más o menos 26 años en el

mercado, el tiempo que han utilizado las concesionarias para importar vehículos livianos hacia el país consolida la experiencia para la compra y distribución de las unidades para cubrir la demanda de los clientes a nivel nacional.

2. ¿Cuál es su marca proveedor de Importación?

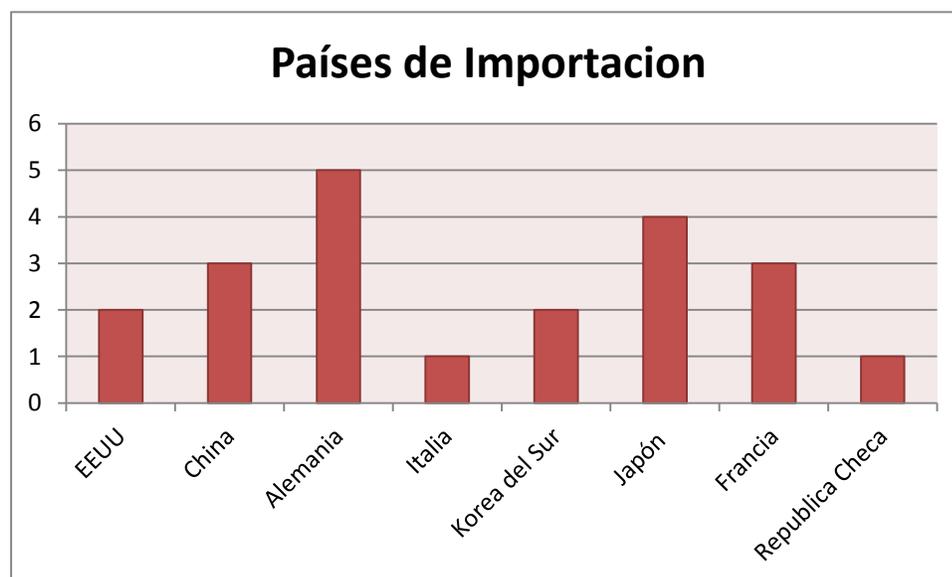
De acuerdo a la marca, cada concesionaria tiene su proveedor de repuestos, normalmente esta actividad toma de 30 a 45 días de importación hay marcas que no ocupan mucho tiempo porque tienen sucursales en Latinoamérica y la distribución toma menos tiempo.



3. ¿De qué país provienen los vehículos que importa?

De las concesionarias encuestadas, los países de donde provienen los vehículos son los siguientes: Alemania con cinco marcas BMW, Porsche, Audi, Volkswagen y Mercedes Benz, Japón con cuatro marcas Mazda, Nissan, Toyota y Mitsubishi, China con tres marcas Great Wall, BYD y Chery, Francia con tres marcas Peugeot, Renault y Citroën, Korea del Sur con dos marcas Kia y Hyundai, Estados Unidos igualmente con dos marcas Honda y Ford, finalmente Italia con una marca Alfaromeo (Fiat) y República Checa con la marca Skoda

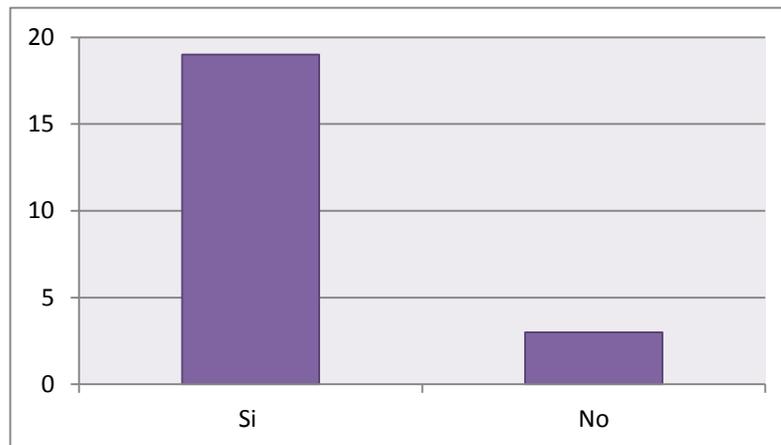
EEUU	2
China	3
Alemania	5
Italia	1
Korea del Sur	2
Japón	4
Francia	3
Republica Checa	1



4. ¿Cuál es su proveedor de repuestos?

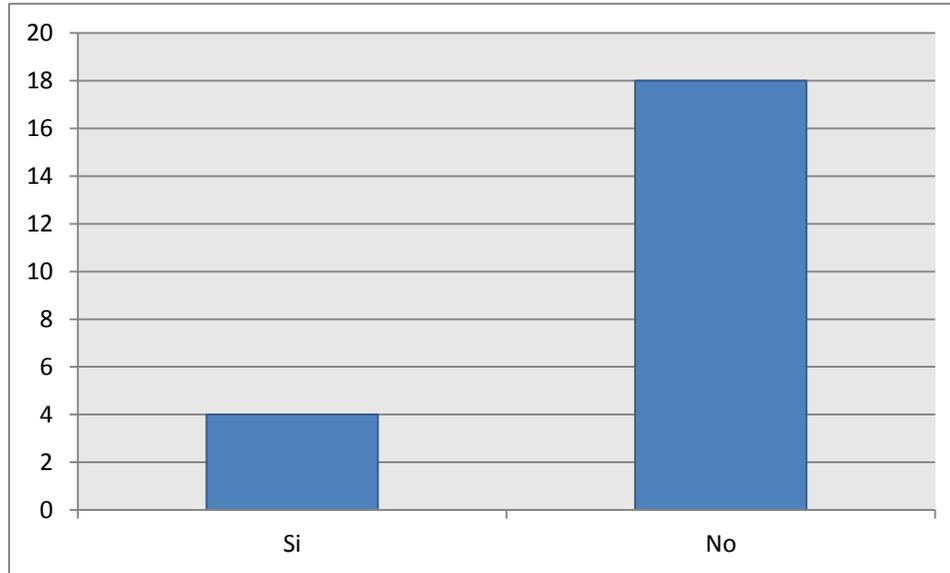
Esta pregunta se basa en obtener información sobre el proveedor de repuestos en el Ecuador de cada una de las concesionarias, a pesar del empeño que se puso para obtener esta información es importante recalcar que varios de los encuestados afirmaron que esta es información confidencial, los repuestos son proveídos por la marca como se demuestra en el gráfico de la pregunta dos.

5. ¿El incremento de arancel ha disminuido sus ventas? ¿En qué porcentaje?



Según datos de la encuesta el 86.36% de las concesionarias ha tenido disminución en sus ventas desde el incremento de aranceles, la mayoría de las concesionarias afirma que la disminución es de un 20% considerada una cifra alarmante para el desarrollo que ha tenido esta industria en los últimos años mientras que el 13.64% no presenta disminución en sus ventas.

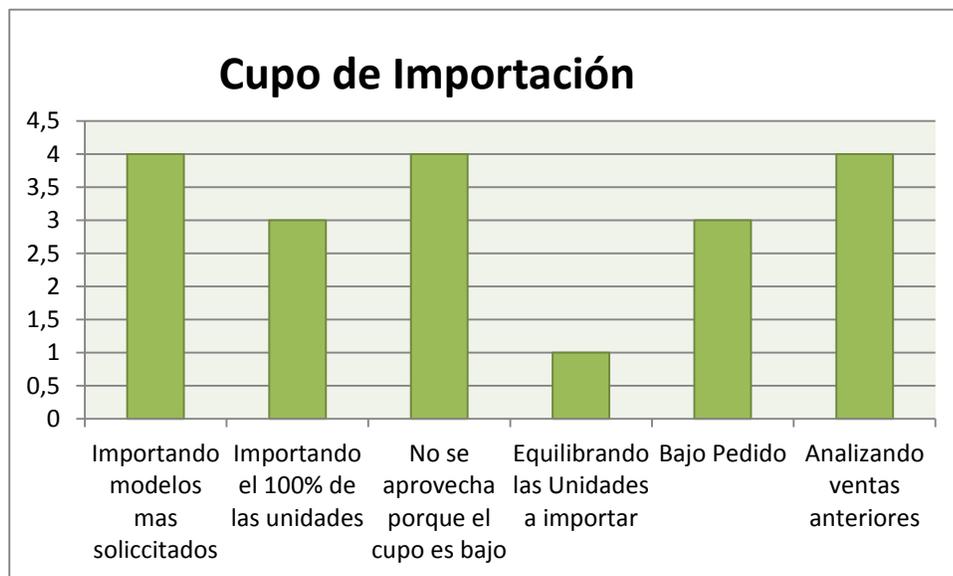
6. ¿Cree que la medida tomada por el Gobierno de reducir el arancel a los CKD según su uso nacional funcionará? ¿Por qué?



Como se dijo anteriormente los CKD también tienen un impuesto de importación, la propuesta del gobierno es al menos utilizar un 2% de CKD de fabricación ecuatoriana para ir reduciendo gradualmente el impuesto a la importación a lo que el 81.82% respondió que no está de acuerdo con esta medida, varias de las razones dadas fue que lamentablemente la industria ecuatoriana para la fabricación de repuestos aún no está lista y que no cumpliría con los estándares de calidad impuestos por las marcas extranjeras, en la encuesta realizada a Álvarez Barba importador de BMW y Porsche nos comentaron que este tema es complicado porque se necesitaría autorización desde Alemania ya que la marca se ha destacado por la comercialización de vehículos de lujo y con garantía de repuestos

originales además al ser el representante de la marca en un país si bien es cierto es una empresa independiente debe regirse a la normativa y procedimientos de casa matriz de no ser así se puede correr el riesgo de término de representación de la marca, para el 18. 18% restante esta medida si daría resultado porque al haber más incentivo a la industria con capacitación adecuada se puede lograr un ensamblaje nacional de calidad.

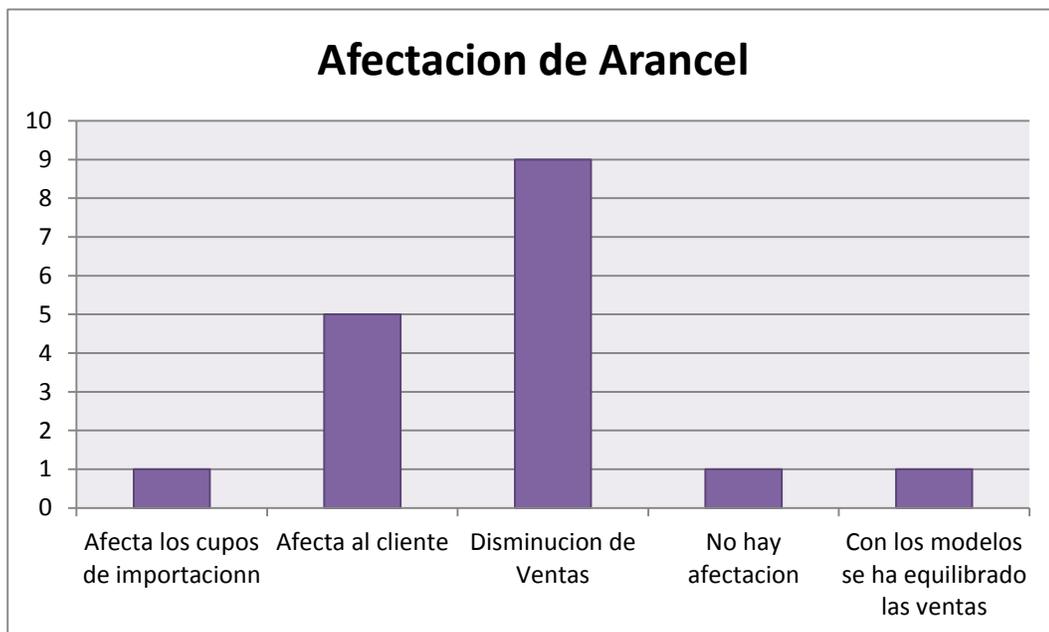
7. ¿Cómo aprovecha el cupo de importación que el Gobierno ha otorgado para el 2013?



En esta pregunta fueron diversas las respuestas que dieron las concesionarias porque depende de la estrategia que cada una de ellas aplique para la importación anual de las unidades, las opciones que utilizan es importar vehículos para diplomáticos ya que estos están exentos de impuestos, importar al 100% las unidades es decir aprovechar al máximo el cupo que el gobierno

otorga, utilizar el inventario de la ventas del año anterior para equilibrar o conocer las modelos más cotizados para utilizar el cupo de importación de la mejor manera para poder satisfacer los requerimientos de los clientes, otros comentan que este cupo no puede ser aprovechado porque es bajo y la demanda grande.

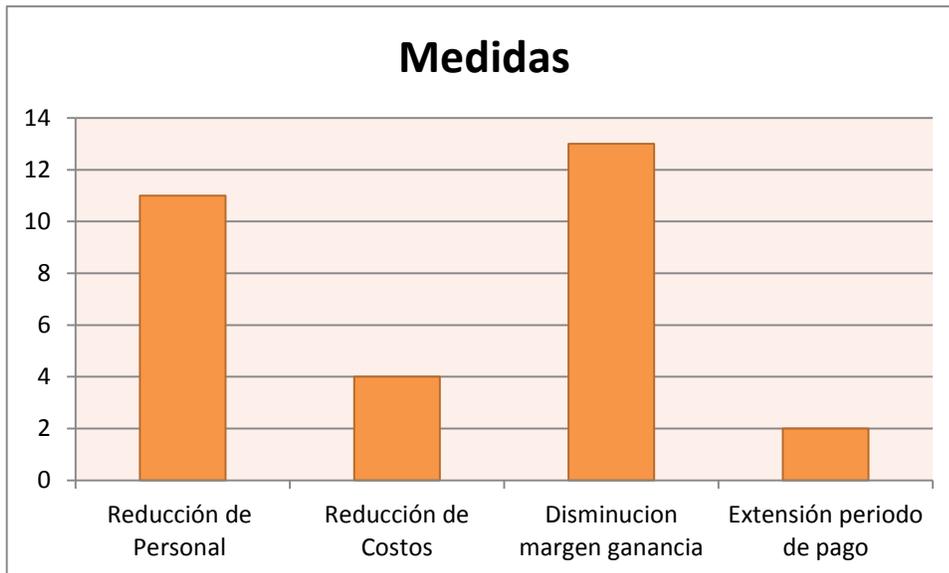
8. ¿Cómo está afectando el incremento de arancel en el precio final del vehículo?



Aparentemente el incremento de arancel vehicular está afectando fuertemente a las concesionarias, el 63.64% afirma que si existe una disminución de las ventas siendo el principal afectado el cliente ya que por el incremento no puede adquirir el vehículo.

9. ¿Qué medidas tomaría para no verse afectado por los precios de importación?

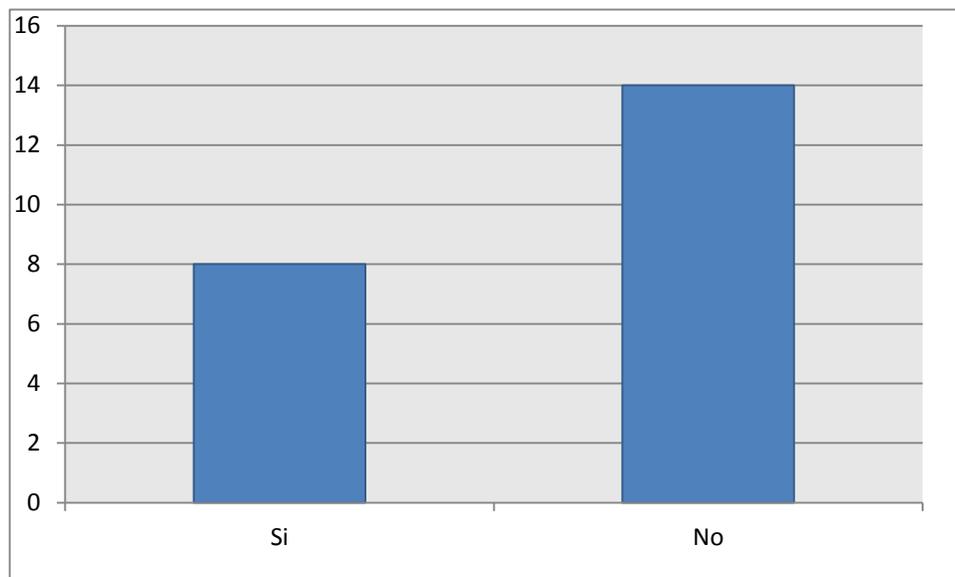
Reducción de Personal	11
Reducción de Costos	4
Disminución margen ganancia	13
Extensión periodo de pago	2



Las medidas tomadas por las concesionarias son las siguientes; Reducción de personal 36.67% especialmente el de ventas, según Cristian Naranjo ejecutivo de ventas de Volkswagen comenta que de los seis ejecutivos solamente quedaron tres para el año 2.013, en este caso tenemos una reducción del 50% de personal que es la segunda opción en ser tomada para tratar de equilibrar esta afectación, Reducción de Costos 13.33% en inventarios es decir tener las unidades necesarias para la venta, Disminución del margen de ganancia con el 43.33%, esta es la primera

opción que han tomado las concesionarias para continuar con las ventas proyectadas, mantener y aumentar la participación en el mercado automotriz, Extensión del periodo de pago con el 6.67% , con las opciones de financiación con mayor plazo que actualmente es de 60 meses (5 años) y con entradas desde el 25 al 30% del valor del vehículo o si se considera adquirir el vehículo mediante leasing son formas que facilitan la adquisición a los clientes.

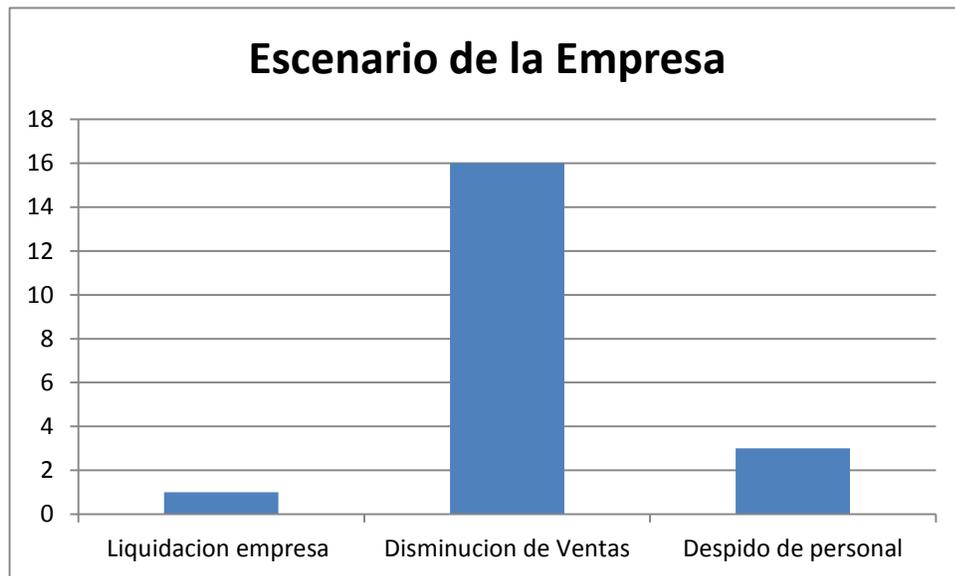
10. ¿Impulsaría otro modelo al mercado para equilibrar sus ventas?



El 63.64% de las concesionarias respondieron que no lanzarían otro modelo al mercado ya que las marcas son las que imponen los modelos para la venta y no contarían con el permiso respectivo, como se comentó anteriormente los representantes de cada marca en Ecuador deben seguir normas de casa matriz mientras que el 36.36% respondió que si utilizarían otros modelos para

equilibrar sus ventas como es el nuevo objetivo de algunas concesionarias de poner énfasis en la venta de vehículos usados con la opción de aceptarlo como parte de pago para un vehículo del año.

11. De seguir con la restricción arancelaria, ¿Cuál sería el escenario para su empresa?



El panorama que esperan tener las concesionarias de seguir con el cupo restrictivo de importación es la disminución en las ventas, el 72.73% opina que este es el departamento más afectado, las empresas siendo el peor de los casos piensan asumir las pérdidas hasta el año 2015, año en el que las restricciones arancelarias terminarán esperando que el Gobierno no cambie de opinión.

La presente encuesta da una valiosa fuente de información sobre el impacto arancelario que han tenido los importadores de vehículos livianos desde la restricción, empezando con el análisis en Ecuador se realiza importaciones de

vehículos livianos hace aproximadamente 37 años, notoriamente cada concesionaria cuenta con diferente tiempo de participación en el mercado automotriz pero ciertamente han adquirido y consolidado la manera de comprar y vender las unidades a nivel nacional para satisfacer las necesidades de cada uno de sus clientes, otra actividad de importación que tienen estas empresas son los repuestos que según los datos cada concesionaria los adquiere de su marca proveedor, esta actividad generalmente toma tiempo de 30 a 45 días, el mercado ecuatoriano cuenta con 21 marcas de vehículos livianos provenientes de países como Alemania, China, Estados Unidos, Francia, Italia, Japón Korea del Sur, República Checa, la importación de estos vehículos depende ciertamente de la logística que mantenga cada concesionaria hay marcas que tienen sucursales en Latinoamérica obteniendo beneficios como menor tiempo y costos de importación.

La información de las encuestas realizadas muestra también que la restricción arancelaria si ha afectado a estas empresas en varios aspectos como: precio final del vehículo y CKD, cambio de estrategias de ventas e inventarios y cupos de importación, en ventas el 86.36% de los encuestados afirman que ha sufrido una disminución en sus ventas en un 20% lo cual consideran un porcentaje alarmante ya que ha detenido abruptamente la evolución económica de este sector, no es escenario diferente para las partes y piezas de los vehículos (repuestos) donde el 81.82% no está de acuerdo con la medida tomada por el Gobierno Nacional de utilizar CKD ecuatoriano en el ensamblaje del vehículo porque en primer lugar algunas concesionarias deben contar con la autorización de casa matriz y en

segundo lugar otras no acreditan el utilizar repuestos alternos que puedan perjudicar el nombre de la marca, el cambio de estrategias de ventas ha sido crucial en la restricción de importaciones, lamentablemente el 36.67% tiene como primera opción para nuevas estrategias la disminución del personal de ventas, según comentarios de los encuestados prácticamente se están quedando los mejores vendedores, el 43.33% opta por reducir su margen de ganancia y 13.33% reducción de costos es decir mantener en el inventario las unidades que seguramente se van a vender en el año, otra estrategia propuesta fue la posibilidad de impulsar un modelo económico al mercado a lo que el 63.64% de los encuestados respondieron que no pueden lanzar otros modelos que no consten en la lista de distribución por las marcas y el 36.36% afirman que puede ser una buena estrategia para aprovechar el cupo de importación, las opiniones sobre la utilización del cupo de importación fueron diversas, esto dependerá de cada una de las concesionarias y al mercado al que se dirija el 21.05% de los encuestados aprovecha este cupo importando los modelos más solicitados mediante el análisis de ventas anterior y el 15.79% dice que aprovecha las unidades a importar haciéndolo bajo pedido para así aprovechar al 100% el cupo arancelario.

Finalmente se preguntó a los encuestados cual sería el escenario para la empresa de seguir con las restricciones arancelarias y el 72.73% insiste que la reducción en las ventas es una gran amenaza ya que afecta varios departamentos de la empresa como ventas, talleres y administración las restricciones arancelarias no solo afectan al sector automotor sino también a la ciudadanía porque al incrementar el precio final del vehículo el cliente no puede adquirir lo que

necesita y buscará otros medios para hacerlo o simplemente comprará lo que este a su alcance.

3.1.4 Entrevistas

El objetivo de esta entrevista es obtener información sobre cómo se maneja un departamento comercial de una aseguradora en cuanto a la producción de primas vehiculares y que estrategias utilizan en el mercado, adicionalmente también se tomará en cuenta la información que nos proporcionará el departamento de Reclamos en cuanto a la siniestralidad, a continuación las entrevistas realizadas al Departamento Comercial y de Siniestros de Ace Seguros.

El Departamento comercial es la inyección de capital para la compañía a través de los contratos adquiridos.

Rodrigo Cordovéz, Sub Gerente PBI, línea vehículos, de Ace Seguros nos explica como utiliza las diferentes estrategias de mercadeo para captar producción.

Pregunta: ¿A qué grupos se dirige para captar su producción?

Antes de la fusión el target de Ace Seguros siempre fue corporativo (en masa) actualmente hemos emprendido la misión de ofrecer nuestro servicio para seguros individuales para lo cual nos hemos apoyado aún más en nuestros colaboradores que son los asesores productores de seguros, quienes cumplen con el objetivo de dar a conocer nuestra empresa, nuestro servicio y lo más importante hacer que nuestro cliente se sienta protegido.

Pregunta: ¿Qué parámetros se toma en cuenta para establecer la tasa?

Para establecer la tasa de una cotización vehicular utilizamos un cotizador donde consideramos la edad, estado civil, ciudad, marca y modelo luego el programa ejecuta los cálculos y nos da el porcentaje de la tasa, la misma que es analizada por el ejecutivo para verificar si está de acorde con la situación del cliente.

Pregunta: ¿Cuáles son las estrategias utilizadas para captar producción?

Las estrategias utilizadas son ofrecer;

Respaldo: A través del Reaseguro, tenemos ocasiones en que el cliente dice ¿Y a mí de que me sirve la presencia de un reaseguro? En ese momento utilizamos nuestra estrategia de respaldo aduciendo que el Reaseguro es muy importante porque demuestra la capacidad que tiene la compañía para enfrentar la siniestralidad.

Servicio: Trabajamos conjuntamente con el departamento de siniestros para dar tiempos reales en el tratamiento de un siniestro, además de la información apropiada de nuestra red de talleres.

Pregunta: ¿Cuál es su forma de negociación al momento de vender un seguro vehicular?

Reforzando los puntos anteriores, somos unas de las principales compañías aseguradoras en el Ecuador, tenemos poder de Negociación en el mercado, en un negocio evaluamos la capacidad de pago y siniestralidad en el caso de que cualquiera de los dos parámetros anteriores no sean competitivos tratamos la negociación de otro modo y se negocian los beneficios que tendrá la póliza.

Pregunta: El porcentaje de la tasa ¿De qué forma incide con el Reaseguro?

La estructura y funciones están establecidas por Ace Seguros, en este caso el departamento comercial y técnico (reaseguros) son departamentos independientes, lo que puedo comentar respecto a tu pregunta es que nuestro departamento técnico analiza cada una de las cuentas y las ingresa en una cartera específica, información que es enviada al Reasegurador para que puedan ser negociadas dentro de los diferentes contratos como pueden ser automáticos, facultativos o catastróficos,

A continuación José Ulloa jefe del Departamento de Siniestros nos explica cómo tratan la siniestralidad.

Pregunta: ¿Qué políticas tienen con respecto a la siniestralidad?

Nosotros al igual que las otras compañías, tratamos de cuidar nuestra siniestralidad para que no se vaya en contra de las primas recibidas, como políticas tenemos bajar el costo del siniestro que se lo hace en la reparación del vehículo cuando presenta un accidente mediante los talleres de convenio ya que los valores de mano de obra y repuestos tienden a bajar por la colocación de repuestos alternos por el hecho de que un repuesto original es extremadamente caro y puede existir la posibilidad de que vehículo se dé pérdida total y al cliente no le convenga o no quieren la pérdida total entonces podemos presentar esta alternativa para salvaguardar el interés de nuestros asegurados.

Pregunta: Según su experiencia ¿Qué meses tienen más siniestralidad?

Según las estadísticas del departamento los meses que presentan más siniestralidad son diciembre y febrero, este tema se da porque son meses de fiesta y la gente pierde control por estar en estado de ebriedad y se provocan más accidentes.

Pregunta: ¿Qué significa recibir una cartera masiva para el departamento?

Cuando el departamento recibe nuevas cuentas, nosotros sabemos la estadística de siniestralidad a través del departamento comercial, analizamos el flujo de accidentes para ver si el personal es suficiente para cubrir la siniestralidad en caso de que la siniestralidad suba se debe distribuir la carga de trabajo a su vez la contratación de personal ya que el departamento no puede tener falencias en el servicio.

Pregunta: ¿Por qué razón se establecen políticas de reparación de los vehículos según su año de fabricación?

Siempre hay políticas de reparación y asignación de talleres de convenio como se explicó anteriormente cuando son vehículos nuevos normalmente mantienen una garantía de dos años o de 100.000 kilómetros dependiendo la marca y por este motivo para no interferir con dicha garantía y con la tranquilidad de nuestro cliente el vehículo es enviado directamente al concesionario para la reparación, cuando se ha terminado la garantía ya podemos utilizar el servicio de nuestros talleres multimarca Ace Seguros utiliza repuestos alternos clase A y por el flujo el vehículos enviados al taller se puede asumir una mejor negociación en el costo

total de siniestro con la posibilidad de que el deducible sea menor para el cliente, es decir se benefician ambas partes.

El departamento Comercial, Técnico y de Siniestros de una compañía aseguradora son departamentos que obligadamente deben trabajar en conjunto para estudiar tanto la producción aportada a la cartera como la siniestralidad futura de la cuenta, de la información obtenida sobre el departamento comercial y de siniestros podemos concluir lo siguiente; el objetivo del departamento comercial es asegurar un bien para la contratación de un seguro se lo puede hacer por medio de los asesores productores de seguros o por cuenta propia en ambos casos las compañías aseguradoras toman en cuenta varios aspectos de la vida diaria del cliente y del bien asegurado en este caso un vehículo para establecer la tasa y precio final del seguro, las estrategias utilizadas para captar producción son respaldo, servicio, poder de negociación y capacidad de pago según como nos explica el sub gerente de Ace Seguros, como ya se ha mencionado antes cada empresa utiliza la estrategia que más le ayude a cerrar un negocio, para Rodrigo Cordovéz cuando se presenta problemas en la negociación su estrategia es ampliar los beneficios de la póliza, el objetivo del Departamento de Siniestros es atender los choques y a la misma vez controlar el costo de la siniestralidad sin perjudicar al cliente y calidad del servicio a través de políticas de reparación como por ejemplo una de las más utilizada por la mayoría de aseguradoras utilizar talleres de convenio para la reparación de los vehículos que han expirado la garantía de casa y la otra dar de pérdida total al vehículo siempre y cuando supere el 70% de daño para salvaguardar el bienestar del asegurado. El departamento de Siniestros

también entra en la negociación con los proveedores (talleres) obteniendo beneficios mutuos, entonces tenemos que el departamento de siniestros se encarga de salvaguardar el costo de la siniestralidad mientras que el departamento técnico se encarga de mantener el equilibrio entre el primaje y siniestralidad.

3.1.5 Cálculo de la prima vehicular

La prima de un seguro es aquella cantidad monetaria que paga una persona para que cierto riesgo sea cubierto en caso de siniestro en un determinado periodo de tiempo, en este cálculo se toma en cuenta varios factores que se explicarán más adelante, no obstante como primer paso y de gran importancia es conocer la severidad y frecuencia del riesgo para la aplicación correcta de las formulas, entonces tenemos que el cálculo empieza de la siguiente manera;

- Frecuencia: Cantidad de siniestros respecto de la cantidad de unidades expuestas;

$$F = \frac{C}{E}$$

F: frecuencia por unidad expuesta
C: Cantidad de Siniestros ocurridos
E: Cantidad de unidades expuestas

- Severidad: Pérdida promedio del siniestro.

$$S = \frac{I}{C}$$

S: Severidad
 I: Siniestros Incurridos
 C: Cantidad de siniestros ocurridos

- Prima Pura o de Riesgo: Cantidad necesaria y suficiente que el asegurador debe percibir para cubrir el riesgo.

$$PR = \frac{\text{Costo total del Siniestro}}{\text{Número de Asegurados}}$$

$$PR = \frac{\text{Costo total del Siniestro}}{\text{Número de Asegurados}} \times \frac{\text{Número de Siniestros}}{\text{Número de Asegurados}}$$



Severidad



Frecuencia

De la ecuación anterior se deduce lo siguiente;

PR= S*F Equilibrio perfecto entre la siniestralidad y número de asegurados

PR< S*F La siniestralidad es alta en referencia a la cartera.

PR> S*F El precio final de la prima es afectado y puede no ser competitivo en el mercado.

Los actuarios son las personas encargadas de realizar los cambios pertinentes en la prima de riesgo y utilizan las diferentes ecuaciones según sea el escenario pero generalmente toman en cuenta lo siguiente;

Reajuste de prima; Cambios en la prima de riesgo inicial para ajustar a la realidad.

$$R_p = t * [(1 - k) * P - S - D]$$

K= Porcentaje de gastos que se aplica en la cuenta del Asegurado

P= Prima global del periodo

S= Siniestralidad Declarada en el periodo

D= Saldo de la cuenta del periodo anterior

Siniestralidad Objetivo: Primas devengadas que se espera erogar para cubrir las indemnizaciones más gastos por siniestros ocurridos.

$$SO = \frac{1 - v - U}{(1 + \%GF)(1 + \delta)}$$

SO= Siniestralidad Objetivo

%GF= Recargo por gastos fijos

V= Gastos variables y comisión

U= Utilidad

δ = Factor de seguridad

Experiencia Siniestral: Coeficiente de siniestralidad respecto de la prima ganada del mismo periodo, analizando las tarifas en vigor.

$$ES = \frac{1}{E * PC}$$

ES= Experiencia Siniestral

I=Siniestros Incurridos en el periodo

E=Expuestos ganados en el periodo

PC= Prima

δ = Factor de seguridad

- Prima Neta: Es la prima pura recargada por un factor de seguridad que permite hacer frente a las desviaciones de la realidad con respecto al modelo teórico.

$$PN=PR (1+\delta)$$

Donde $\delta = 8\%$

- Prima Comercial: Básicamente es la prima neta más los recargos que realiza el Asegurador como gastos administrativos (GA, gastos incurridos al manejar la cartera) y de adquisición (GB comisión al bróker), margen de utilidad (U).

$$PC = \frac{PP(1 + \%GF)(1 + \delta)}{1 - V - U}$$

PC= Prima Comercial

%GF= Recargo de Gastos Fijos

V=Gastos Variables

U=Utilidad

δ = Factor de Seguridad

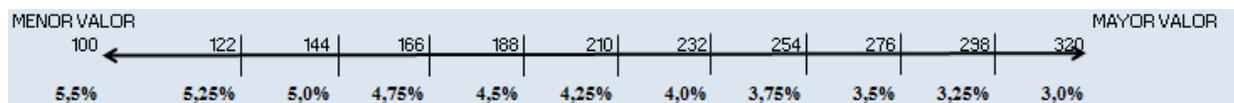
- Prima Total: Finalmente es el valor que el cliente debe pagar por su seguro, técnicamente es la prima comercial más impuestos y derechos de emisión.

La tasa es el porcentaje que se aplica sobre el capital asegurado para obtener la prima, las compañías de seguros normalmente utilizan cotizadores, programa en el cual se llenan varios campos como tipo y año de vehículo, edad, estado civil, genero etc. del asegurado para luego lanzar rápidamente el valor de la tasa que se deba aplicar para cada caso, para conocimiento de la aplicación de la tasa a continuación se mostrara una tabla donde se expone una ponderación de la tarificación del vehículo para calcular la tasa manualmente.

ARGUMENTOS DE TARIFA	
1) TIPO DE VEHICULO	PONDERACION (20%)
PESADOS	20
4 X 4 CAMIONETAS	40
4 X 2	60
LIVIANOS	80
2) AÑO DE FABRICACION	PONDERACION (10%)
MENOR DEL 2006	10
DEL 2006 AL 2010	20
DEL 2011 AL 2013	30
3) SUMA ASEGURADA	PONDERACION (15%)
MENOR A USD \$15.000	15
DE USD \$ 15.001 A USD \$24.999	30
MAYOR A USD \$25.000	45
4) COBERTURA	PONDERACION (18%)
TODO RIESGO	18
RIESGOS NOMBRADOS	36
PERDIDA TOTAL	54
5) USO DEL VEHICULO	PONDERACION (20%)
PUBLICICO	20
MEDIANA MOVILIZACION	40
PARTICULAR	60
6) LUGAR DE RODAJE	PONDERACION (7%)
ORIENTE	7
COSTA	14
SIERRA	21
7) % DE SINIESTRALIDAD	PONDERACION (10%)
MAS DE 65%	10
ENTRE 30,01% A 64,99%	20
MENOS DEL 30%	30

Autor: Santiago Cobos

Fuente: Instituto Seres de Excelencia



El deducible es la participación monetaria que debe aportar el asegurado para la restitución del vehículo después de un siniestro, al igual que la tasa, el valor del deducible es calculado mediante programas específicos que poseen las compañías Aseguradoras, a continuación se explicará manualmente como se obtiene el valor del deducible.

- Valoración del Daño: Es el porcentaje que nos indica que daño mantiene el vehículo, cuando este daño supere de 70% a 75% se puede optar por una pérdida total.

$$\text{Valoración del Daño} = \frac{\text{Valor del Siniestro}}{\text{Valor Asegurado}}$$

- Cálculo de Días de Vigencia: Desde el día del siniestro se contarán los días que se tiene para finalizar la vigencia, por ejemplo si ocurre el siniestro en abril se contarán los días restantes desde mayo a diciembre.
- Depreciación: Valor por la depreciación que sufre el vehículo

$$\text{Depreciación} = (\% \text{ Depreciación} * \# \text{ Meses del Siniestro}) \% \text{ Repuestos}$$

- Restitución Automática de la Suma Asegurada (RASA): Aporte económico por parte del asegurado para igualar el valor comercial del vehículo para el próximo año.

$$\text{RASA} = (\text{Valor de Siniestro} - \text{Deducible (aplicando uno de los tres)} - \text{Depreciación}) * \text{Tasa}$$

$$\text{RASA} * \frac{\text{Días Incurridos Siniestro}}{365 \text{ días}}$$

3.1.6 Ejercicio Práctico

Ya explicada la parte técnica se aplicará un ejercicio práctico para obtener la prima vehicular, tasa y deducible en caso de siniestro.

Datos:

Costo Total del Siniestro: \$30.000

Número de Siniestro: 70

Número de Unidades Asegurados: 250

Valor Asegurado: \$13.500

Tasa: 4%

Vigencia Póliza: 01-Enero 2013 a 31 Diciembre 2013

Valor de Siniestro: 3300

Deducible: 10% Valor del Siniestro; 1% Valor del vehículo, no menor a \$300 dólares.

Depreciación: 1.5%

Fecha de siniestro: 21 de Abril

1. Cálculo Frecuencia y Severidad

$$F = \frac{C}{E} ; F = \frac{70}{250} ;$$

$$S = \frac{I}{C} ; S = \frac{30.000}{70} ;$$

$$S = \frac{30.000}{70} * F = \frac{70}{250}$$

$$S * F = 120$$

2. Cálculo de la prima de Riesgo;

$$PR = \frac{\text{Costo total del Siniestro}}{\text{Número de Asegurados}} ; PR = \frac{30.000}{250} = 120$$

PR= Severidad*Frecuencia

120=120 **Equilibrio entre siniestralidad y número de Asegurados**

3. Calculo de la Prima Pura o Neta:

$$PN = PR (1 + \delta)$$

$$PN = 120 (1 + 0.08)$$

$$PN = 129.60$$

4. Cálculo de la Prima de Comercial; Como se menciona anteriormente en la prima comercial se hacen recargos que va de acuerdo a los siguientes porcentajes;

Recargo por:	Valor
Gastos Administración	5%
Gastos de Adquisición	5%
Utilidad	5%
Estos recargos se calcula de la prima pura	

$$PC = \frac{PP(1 + \%GF)(1 + \delta)}{1 - V - U}$$

$$PC = \frac{129.60(1 + 6.48)(1 + 0.08)}{1 - 6.48 - 6.48}$$

$$PC = \frac{129.60(7.48)(1.08)}{11.96}$$

$$PC = \frac{129.60(8.0784)}{-11.96}$$

$$PC = \frac{1046.96}{-1(11.96)}$$

$$PC = \$87.53$$

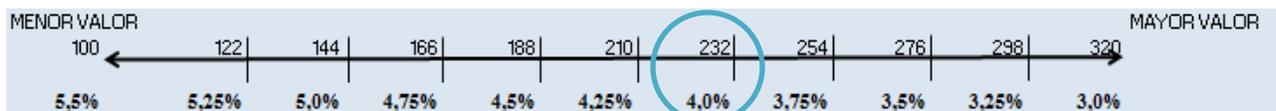
Entonces podemos deducir que estos cálculos son realizados y evaluados por un departamento técnico, la prima de seguro se obtiene sumando la Prima de Riesgo, Prima Pura o Neta y la Prima Comercial en la cual se toma en cuenta aspectos como siniestralidad, unidades aseguradas y costo del siniestro es por eso que el valor de la prima comercial de \$87.53 significa que por cada unidad monetaria o monto monetario asegurado (esto dependerá del actuario) debe abonarse esta cantidad para cumplir con los principios de las ecuaciones.

En la práctica el departamento comercial realiza este cálculo enfocándose en las características, valor del vehículo y la persona que desea adquirir el seguro a través de la tasa que es el siguiente cálculo a explicar;

5. Utilizando la tabla de argumentos de tarifa, para los datos seleccionados la ponderación es la siguiente;

Punto Uno: Tipo de Vehículo	(20%)
PESADOS	20
4 X 4 CAMIONETAS	40
4 X 2	60
LIVIANOS	80
Punto dos: Año de fabricación	10%
MENOR DEL 2006	10
DEL 2006 AL 2010	20
DEL 2011 AL 2013	30
Punto Tres: Suma Asegurada	15%
MENOR A USD \$15.000	15
DE USD \$ 15.001 A USD \$24.999	30
MAYOR A USD \$25.000	45
Punto Cuatro: Cobertura	18%
TODO RIESGO	18
RIESGOS NOMBRADOS	36
PERDIDA TOTAL	54
Punto Cinco: Uso del Vehículo	20%
PUBLICO	60
MEDIANA MOVILIZACION	40
PARTICULAR	20
Punto Seis: Lugar de Rodaje	7%
ORIENTE	7
COSTA	14
SIERRA	21
Punto Siete: Siniestralidad	10%
MAS DE 65%	10
ENTRE 30,01% A 64,99%	20
MENOS DEL 30%	30

Resumen	Ponderación
Liviano	80
Año	30
Suma Asegurada	30
Cobertura	18
Uso Vehículo	20
Rodaje	21
Siniestralidad	30
Total	229



Con la suma anterior de un total de 229 que nos da la ponderación verificamos en la recta para marcar la tasa sugerida que en este caso es del 4%, este ejercicio

tiene la finalidad de dar a conocer los parámetros que se miden para calcular la tasa, pero para mayor exactitud el departamento comercial utiliza un cotizador para obtener el valor de la tasa (4%) entonces el cálculo es más simple quedando de la siguiente manera:

Valor Asegurado: \$13.500
Tasa *4%
Total \$540 Prima Neta

6. Cálculo de la Prima Total: Es el precio final del servicio, es decir el valor que debe cancelar el cliente para adquirir el seguro, calculado de la siguiente manera:

Prima Neta \$540.00
SBS 3.5% * \$18.90
SSC 0.5% * \$2.70
Derecho Emisión \$3.00
Total \$564.60
IVA 12% * \$67.75
Prima Total \$632.35

7. Cálculo del Deducible: Con los datos del ejercicio se procederá a realizar el cálculo.

a) Valor Siniestro/Valor Asegurado= \$3.300/\$13.500
=24% proceder con la reparación

b) Días restantes para terminar la vigencia de la póliza

Mes	21-30 Abril	May	Jun	Jul	Agost	Sep	Oct	Nov	Dic
Días	10	31	30	31	31	30	31	30	31

Total Días = 255

c) Depreciación: Porcentaje aplicado solo a los repuestos del 60%, Siniestro
 $\$3.300 * 60\% = \1.980

D= $1.5 * 4$ (meses del siniestro) = $6\% * 11.960 = 717,60$

d) Rasa:

10% Valor del Siniestro = **\$330** se escoge siempre el mayor

1% Valor Asegurado = \$135

No menor a \$300

VS	Deducible	Depreciación	Total	Tasa	Total	Días
3.300-	330	-	717,60	= 2252,40 *	4%	=90.10
						<u>*255</u>
						365
			Total Rasa		=62.94	

e) Aporte de la Aseguradora y Asegurador

Valor Asegurado

Deducible

Rasa

Depreciación

\$3.300

\$330

\$62.94

\$717,60

=**\$392,94** Valor pagado por el Asegurado

=**2189,46** Valor pagado por la Aseguradora

3.2 Presentación y análisis de resultados

Para el Estudio de la Emisión de Pólizas de vehículos livianos del Distrito Metropolitano de Quito para mantener nivel de producción por afectación de aranceles de importación se ha tomado en cuenta a dos sectores el sector público con el gobierno nacional y el sector privado con el sector automotor y asegurador donde se han analizado variables económicas, sociales y culturales para llegar a comprender la afectación que han tenido cada uno de estos sectores.

Se propone el presente estudio a partir de las modificaciones arancelarias y restricciones de importación.

Empezando con el sector público, el gobierno nacional junto al comité de comercio exterior a principios del año 2.008 establecen dos medidas muy importantes que cambiarían las actividades comerciales de los importadores.

El gobierno nacional pone en marcha su plan de restricciones arancelarias a partir del año 2.008, la primera medida la realiza el comex mediante la resolución 63 en la cual notifica que se elevan barreras arancelarias a cierta gama de productos como el alcohol, celulares, vehículos, piezas y partes para frenar el consumo y estimular a la industria, para la importación de vehículos se toma en cuenta rubros como: el impuesto al valor agregado (IVA), impuesto a la salida de divisas, arancel de importación e impuesto a los consumos especiales (ICE), con la nueva medida el ICE es el único impuesto que tiene aumento del 5% al 35% entonces tenemos que los importadores antes de la restricción pagaban un total de impuestos del 59% y ahora pagan un total del 89% es decir un 30% más al valor final del vehículo lo que evidentemente presentó malestar al sector automotriz.

IMPOSICIÓN	Antes	Después	Comparación		
	ECUADOR	ECUADOR	COLOMBIA	PERÚ	CHILE
Arancel Importación	40%	40%	35%	7%	6%
IVA	12%	12%	25%	18%	19%
ICE	5%	35%	-----	-----	-----
ISD*	2%	2%	-----	-----	-----
Total	59%	89%	60%	25%	25%
Elaboración: Autor Fuente: AEA El 40% de Impuesto de Importación aplica para vehículos con un cilindraje desde 1.500					

La segunda medida la realiza el Gobierno Nacional con el objetivo de reducir importaciones en un 20% y contralar el exceso del 80% de las mismas, en 2009 impone las restricciones arancelarias con vigencia hasta el 2014, la medida solo restringía el número de unidades pero ya en el 2013 en enero se impone valor FOB de \$552.494.362 y en unidades 49.203

Terminando el año 2.013 los resultados de los informes por parte del Banco Central del Ecuador sobre la balanza comercial muestran que las medidas arancelarias han alcanzado los objetivos propuestos.

Balanza Comercial Anual		
Año 2.009		Déficit
Importaciones	13.863.058,00	-233.846,00
Exportaciones	14.096.904,00	
Año 2.010		Déficit
Importaciones	17.489.928,00	-
Exportaciones	19.468.655,00	1.978.727,00
Año 2.011		Déficit
Importaciones	22.322.353,00	-687.194,00
Exportaciones	23.009.547,00	
Año 2.012		Déficit
Importaciones	23.898.734,00	-142.804,00
Exportaciones	24.041.538,00	
Elaboración: Paola Armijo		
Fuente: Banco Central del Ecuador, reporte de la evolución de la Balanza Comercial, 2.012		

Se puede observar la balanza comercial del año 2.012 aún cuenta con déficit de \$142.8 millones pero la diferencia con el déficit de la balanza del año 2.011 que contó con 687.2 millones es que hay una recuperación comercial del 79.2% y en la balanza comercial del año 2.013 de Enero a Octubre contamos con un déficit de \$1.060 millones,

En las importaciones tenemos lo siguiente:

Importaciones	
2.009	
FOB	1.201.995,00
Toneladas Métricas	188
2.010	
FOB	1.868.030,00
Toneladas Métricas	286
2.011	
FOB	2.011.560,00
Toneladas Métricas	291
2.012	
FOB	2.023.938,00
Toneladas Métricas	275
Elaboración: Paola Armijo	
Fuente: Banco Central del Ecuador, reporte de la evolución de la Balanza Comercial, 2.012	

Para el valor FOB de los bienes de consumo duraderos del año 2.011 y año 2.012 se mantienen controlados al igual que las toneladas métricas como era lo previsto, para el año 2.013 en el periodo Enero – Octubre el valor FOB es de \$1.699.000 millones con 232 toneladas métricas, 16 toneladas métricas menos que las del año 2.012. Entonces tenemos que las dos medidas arancelarias impuestas desde el año 2.009 han dado los resultados esperados para contralar el exceso de importación del país y por estos resultados es que el gobierno nacional anuncia a principios del año 2.014 que las medidas estarán vigentes hasta el 31 de diciembre del mismo año, manteniéndose el mismo cupo de importación que se dio en el año 2.013

Ahora se analiza que efecto tienen estas medidas en el sector privado, el sector automotriz desde el año 2.006 ha ido aportando a la economía ecuatoriana con alrededor de \$40 millones de dólares y las ventas de unidades pasaron de 50.000 a 90.000 en cuatro años.

Cuadro Comparativo Ventas Unidades de Vehículos Livianos						
Año	2.008	2.009	2.010	2.011	2.012	2.013
Importaciones	70.332	40.649	78.757	75.101	66.652	49.203
Venta Unidades Importadas	65.902	49.687	76.112	77.840	65.051	-----
Venta Anual Unidades	112.684	92.764	132.172	139.893	121.446	113.940
Realización: Paola Armijo						
Fuente: AEADE						

Para este sector las medidas arancelarias han tenido impacto en las ventas de unidades como podemos visualizar en la tabla anterior desde el año 2.010 tanto en las importaciones como las ventas tienden a una disminución, para el último periodo las ventas totales de unidades del año 2.012 fueron de 121.446 y en el año 2.013 las ventas fueron de 113.940 es decir un 6.2% menos, las concesionarias se

han visto en la obligación de buscar medidas drásticas para contrarrestar esta pérdida empezando con el despido de personal y por otro lado cambios en las estrategias de ventas porque hoy en día los gustos del cliente no pueden ser tomados mucho en cuenta ya que las concesionarias deben vender lo que tienen en exhibición en otros casos los ejecutivos de ventas han tenido que poner a sus clientes en lista de espera de 20 a 30 días para adquirir un modelo en particular porque este se encuentra en importación corriendo con el riesgo de que el cliente busque otra alternativa y deserte de la compra. Este sector también enfrenta inconvenientes con las piezas y partes conocidos en el mercado como los CKD, los cuales tenían un impuesto del 5% y que después de la medida su impuesto es del 18% conjuntamente con esta medida el Gobierno Nacional expone que reducirá el impuesto de los repuestos importados conforme se vaya utilizando repuestos nacionales en el ensamblaje es decir por cada 2% de componente nacional (piezas y partes fabricados en el país) que tenga un vehículo se reducirá el arancel a los CDK importados, medida que también está obteniendo los resultados buscados por el Gobierno ya que en el 2010 el uso de CKD fue del 42.13% y para el año 2012 el uso es del 46.44%.

Continuando con el sector Asegurador, desde el año 2008 al año 2013 ha tenido un crecimiento del 80% en el mercado ecuatoriano, en este caso la medida gubernamental para este sector tiene un efecto diferente, en la ley de regulación y control del poder de mercado más conocida como ley antimonopolio se prohíbe que accionistas de la banca privada tengan participación en empresas aseguradoras y a fines por esta razón varias empresas nacionales son absorbidas

por multinacionales y según la Superintendencia de Bancos y Seguros hoy en día estas empresas tienen el 52% del mercado asegurador ecuatoriano,

<u>Resumen de Primas y Reclamos</u>		
<u>Año</u>	<u>Primas</u>	<u>Aumento</u>
2.009	1.052.843	
2.010	1.262.555	15%
2.011	1.487.314	23%
2.012	1.762.468	26.34%
2.013	2.256.964	30%

Elaboración: Paola Armijo

Fuente: Superintendencia de Bancos y Seguros
 Primas tomadas de las cinco primeras aseguradoras del país

En la tabla anterior podemos observar que el crecimiento de las primas es bueno en un promedio del 23% en cada año, se afirma que la cultura aseguradora toma fuerza a través del Soat donde las personas aprenden a reducir los riesgos otro factor que alimenta esta cultura es el incremento de siniestralidad en el país de año a año en un 60.68% entonces se deduce que al sector asegurador las medidas tomadas por el gobierno (incremento de impuestos y ley antimonopolio) no le ha afectado al contrario han sido oportunidades aprovechadas por las compañías extranjeras para captar mayor mercado en el Ecuador.

A continuación mediante una tabla dinámica se explicará la evolución financiera del sector asegurador.

CUADRO COMPARATIVO PRIMA VEHICULAR

EN MILES DE DÓLARES AMERICANOS

Aseguradora	AIG	COLONIAL	EQUINOCCIONAL	RIO GUAYAS	SUCRE	Primas Anuales	% Siniestralidad	Comportamiento Primas
2009						314.676	74.29%	Tasa de crecimiento respecto al año anterior de prima vehicular es de 15,11%
Prima Emitida	28.959	120.992	95.787	53.260	15.678			
Prima Retenida	25.159	32.864	34.825	23.057	14.272			
Siniestros Pagados	18.800	73.997	51.909	29.659	6.552			
Costo del Siniestro	14.177	13.306	26.994	12.470	7.516			
Prima Total	133.320	352.982	295.488	124.685	146.368			
2010						260.946	59,28%	Prima vehicular con \$67 y global con \$209 que representa un crecimiento de 11,97%
Prima Emitida	31.737	33.874	102.620	65.146	27.569			
Prima Retenida	28.455	132.978	37.179	25.574	26.231			
Siniestros Pagados	22.415	78.218	53.217	35.054	11.912			
Costo del Siniestro	13.735	10.074	22.010	14.792	14.808			
Prima Total	159.054	439.744	278.909	184.339	200.509			
2011						417.378	54,60%	Prima vehicular con \$156 y global con \$224 que representa un crecimiento de 21,08%
Prima Emitida	32.311	152.583	131.859	78.478	22.147			
Prima Retenida	28.455	5.132	46.841	32.227	7.228			
Siniestros Pagados	21.180	90.031	60.321	44.833	11.554			
Costo del Siniestro	12.633	21.800	25.605	21.107	7.529			
Prima Total	208.939	479.743	324.022	246.322	228.288			
							102,12%	Prima vehicular con \$18 y global con \$499 que representa un crecimiento de 21,08%

2012						435.682		
	AIG	Colonial/QBE	EQUINOCCIONAL	Rio Guayas/ACE Seguros	SUCRE			
Prima Emitida	42.510	112.115	166.044	86.877	28.136			
Prima Retenida	38.516	91.186	58.799	53.359	7.044			
Siniestros Pagados	25.166	77.637	75.840	55.212	15.587			
Costo del Siniestro	15.157	46.562	33.998	35.145	471			
Prima Total	201.280	428.925	416.398	434.070	281.795	1.762.468		
2013						555.538	59,42%	Prima vehicular con \$119 y global con \$494 que representa un crecimiento de 24,80%
Prima Emitida	43.358	168.717	227.894	64.839	50.730			
Prima Retenida	38.093	128.227	81.232	46.934	10.212			
Siniestros Pagados	24.308	77.086	107.498	36.393	13.905			
Costo del Siniestro	15.619	67.925	44.331	32.873	4.650			
Prima Total	208.436	512.985	562.601	504.205	468.737			
Proyección								
2014								
Prima Emitida	47.646	169.764	243.132	83.187	50.053	593.782		
Prima Retenida	42.514	122.758	86.105	58.892	4.805			
Siniestros Pagados	26.504	81.073	111.213	50.318	13.145			
Costo del Siniestro	15.556	75.651	44.586	41.625	974			
Prima Total	239.943	535.632	576.998	601.356	482.947	2.436.875		

Elaboración: Paola Armijo

Fuente: Estadísticas trimestrales - Superintendencia de Bancos y Compañías

En este cuadro se resumen las primas de las cinco primeras aseguradoras según el ranking de la Superintendencia de Bancos y Compañías que se han obtenido en los últimos cinco años del sector asegurador para observar el proceso evolutivo del mismo, se han analizado las primas vehiculares como las globales (todos los ramos) porque es de importancia para este estudio saber o conocer el impacto que tiene el seguro vehicular en el crecimiento de este sector, en la columna de primas anuales encontramos el monto total de las primas, el primer dato pertenece a las primas emitidas de seguros vehiculares que en el periodo 2.009-2.005 mantiene un crecimiento promedio de 22,76% con una siniestralidad del 68,86% que según la parte técnica es un porcentaje de siniestralidad aceptable, recordemos que la misma no debe sobrepasar el 80%, si bien es cierto cada compañía aseguradora aplica sus estrategias para salvaguardar la siniestralidad, el método para controlarla es el mismo para todas, por ejemplo el costo del siniestro es un índice muy importante ya que este ayuda a reducir el monto de reclamos a pagar, este índice está comprendido por (siniestros pagados-salvamentos+ ajustes de reserva) en donde los salvamentos son los recuperos que realiza la compañía y los ajustes de reserva son los reclamos presentados pero no pagados y los reclamos que se esperan tener, dando como resultado un control hacia la siniestralidad por ejemplo QBE de siniestros pagados en el año 2.013 es de \$81,073 y el costo de siniestro es de \$75,651 lo que significa que puede reducir su porcentaje de siniestralidad, en su posibilidad contar con un excedente en reserva para los meses siguientes y cumplir con los estándares de control de siniestralidad que tienen las compañías en el año.

Es este mismo periodo las primas emitidas en general presentan un incremento del 27,23% con una siniestralidad del 73,26% que de igual manera se mantiene en el rango aceptable.

Se sabe la prima retenida es el porcentaje que de participación entre la cedente y el reasegurador como se mencionó anteriormente este porcentaje dependerá del contrato que se tiene, en la tabla se puede observar que la tendencia de participación de las compañías es del 20-80 es decir asumen el 20% de los siniestros esta información demuestra que la compañía está respaldada y puede responder inmediatamente con la liquidación de los reclamos y también en el caso fortuito de que sea un accidente de gran magnitud

Capítulo IV. Discusión

4.1 Conclusiones

- ✓ En el año 2.008 el gobierno nacional para contrarrestar el déficit de la balanza comercial decide imponer barreras arancelarias en la importación de bienes de consumo que consta en establecer cupos anuales para la adquisición de estos productos, en el Ecuador los impuestos que se deben pagar para adquirir un vehículo son IVA, ICE e ISD.

Por ende el primer problema que enfrentaron los importadores ecuatorianos al entrar en vigencia la resolución 67 del comex en el año 2.009 fue asumir el incremento del precio del vehículo, esta resolución estaba encaminada a

incrementar el porcentaje de los impuestos antes mencionados, entonces tenemos que por el iva pagamos el 12%, ice 35%, isd 2% más el arancel de importación del 40% dando un total del **89%** de impuesto sobre el precio del bien, como segundo problema tenemos la restricción del valor fob y el número de unidades, es decir que a cada importador se le designa un cupo de valor fob y unidades a importar.

Entonces la finalidad con respecto al incremento de impuestos es la siguiente:

- a) Disminución de las importaciones, que en efecto se ha demostrado mediante los datos del banco central que serán explicados más adelante.
- b) Mayor participación de CKD nacional en el ensamblaje automotriz, que se ha ido cumpliendo parcialmente ya que en el año 2.012 se tuvo una participación del 46.44% frente al 41.52% que se obtuvo en el año 2.008

Podemos decir que las restricciones arancelarias impuestas en los últimos 6 años han cumplido con su objetivo, tomando en consideración que los resultados han sido positivos, para el gobierno nacional la meta aún no está completa ya que se desea una mayor participación de CKD e incluso la instalación de una industria automotriz para el ensamblaje total del vehículo en el país y puede ser que por esta razón el gobierno decidió extender un año más las restricciones a las importaciones.

- ✓ Los datos de la balanza comercial ecuatoriana siguen demostrando déficit pero muestran un déficit menor cada año,

BALANZA COMERCIAL ECUATORIANA (en millones)		
Año 2.010	Exportaciones: \$14274 Importaciones: \$15793	Déficit: \$-1519
Año 2.011	Exportaciones: \$18478 Importaciones: \$18763	Déficit: \$-284
Año 2.012	Exportaciones: \$19951 Importaciones: \$19930	Déficit: \$20
Año 2.013	Exportaciones: \$20752 Importaciones: \$21812	Déficit: \$-1059
Autor: Paola Armijo Fuente: Banco Central del Ecuador, Evolución de la balanza 2.013		

La reducción de las importaciones se realizó con el fin de que exista un consumo mayor de producto interno para incrementar el flujo de dinero circulante interno, además de una reducción fiscal para inversión pública.

- ✓ El sector automotriz a partir del año 2.006 ha mostrado un importante crecimiento para la economía ecuatoriana aportando en pib alrededor de más de \$40 millones de dólares, lamentablemente este sector si se ve afectado por las restricciones, han experimentado disminución en las ventas por ejemplo en el año 2.011 las ventas alcanzaron \$11010, para el año 2.012 las ventas fueron de \$8 540 con una reducción de 78%, para el año 2.013 las ventas fueron de \$ 8378 y de igual manera se ve el mismo efecto en las importaciones de unidades, en el año 2.011 se importan 75.101 unidades mientras que en el año 2.013 solamente se importan 49.203 unidades.

El sector automotor seguiría sufriendo caídas en las ventas ya que las restricciones arancelarias están impuestas hasta finales del año 2014 por ende depende de cada una de las marcas si es factible el incorporar nuevos modelos que puedan pagar menos impuestos a su vez obligatoriamente tratar de utilizar CDK nacionales para incentivar la industria automotriz en el ensamblaje para que el gobierno en un futuro pueda volver a ser flexible en las importaciones de vehículos livianos.

✓ La razón de la nueva restricción arancelaria que impuso el gobierno nacional a los importadores fue principalmente para disminuir las importaciones como se lo demostró en puntos anteriores y para incentivar a la industria nacional, es decir a las ensambladoras locales, en las entrevistas realizadas a los concesionarios la información obtenida sobre los CKD es que estas empresas dudan en utilizar repuestos nacionales ya que no certifican la garantía del repuesto el cual puede causar mala imagen para la marca, si bien es cierto la falta de recursos en el sector, esto no puede ser un impedimento para incentivar la industria y los resultados después de la restricción sobre el uso nacional de los CKD ha sido favorable, en el año 2008 la participación fue del 41.55% y para el año 2012 el 46.44% es decir la participación aumenta en un 4.89% al igual que en el ensamblaje nacional en el año 2012 la producción nacional fue de 81398 unidades y se vendieron 56.395 con respecto a las 66.652 unidades importadas, en resumen tenemos que poco a poco la industria nacional de ensamblaje está ganando participación en el mercado automotriz ecuatoriano y

además cumpliendo con las expectativas que el gobierno tiene para la industria.

- ✓ De acuerdo a los datos de la inflación ecuatoriana para el año 2.013 de 4.78% y a la clasificación de riesgo país (categoría C) en el que se encuentra el Ecuador para los inversionistas extranjeros no ha sido impedimento para poder operar sus empresas y tener buenos resultados en sus inversiones y este no es un escenario diferente para el sector asegurador que se reforzado en los últimos años al igual que el recurso humano, en el año 2.008 este sector solamente contaba con el 1.11% y para el año 2.013 cuenta con el 1.52% de ciudadanos ocupados en esta rama, ciertamente se crea una cultura aseguradora a partir de la implementación del Soat donde el ciudadano aprende a disminuir el riesgo económico que representa tener un accidente vehicular, adicionalmente con la colaboración de las entidades de gobierno como los municipios que mediante las autorizaciones para circulación de vehículos públicos es de obligación contraer un seguro vehicular privado donde se puede constatar que para las aseguradoras el primaje vehicular ha aumentado considerablemente
- ✓ En conclusión debido al ajuste de la normativa por la junta bancaria que obligo a mover fichas dentro del mercado asegurador, la importancia de la industria de seguros en el ámbito nacional es precisamente un crecimiento en su economía, el crecimiento real de la cartera total de primas para el año 2.012 determino una tasa de 7.86% es decir \$1.367 millones con respecto a diciembre 2.011 (99.7 millones de dólares) que se consolido gracias a la inyección de capital de las multinacionales presentes en el país que representan

el 40.15% de las empresas aseguradoras que en año 2.012 tuvo una tasa de crecimiento 29.4% con referencia al año 2.011, evidentemente todos los ramos de seguros tienen participación en el mercado.

- ✓ Ya explicada la situación actual del total de las primas del sector asegurador, es el turno de tomar en cuenta la información sobre la evolución de las primas vehiculares la cual es la finalidad de este estudio, según la información obtenida en la investigación podemos concluir que la emisión de pólizas vehiculares no ha sido afectada por el incremento de arancel hacia los vehículos livianos, al contrario en el año 200.9 la prima emitida fue de \$98.343 millones y en el año 2.012 la prima es de \$127.531 millones una diferencia de \$29. 188 millones en un año, con seguridad el crecimiento de este mercado es inevitable por las razones ya expuestas no obstante cada empresa aseguradora planteará diferentes estrategias, alianzas con sus proveedores, adición de beneficios, creación de nuevos productos para poder competir en el mercado para llamar o captar la atención del cliente.
- ✓ La información lanzada del estudio de la emisión de pólizas de vehículos livianos en el Distrito Metropolitano de Quito para mantener el nivel de producción por afectación de aranceles de importación demuestra que las compañías aseguradoras en el Ecuador no han sufrido una disminución de primaje desde el año 2.009 que fue impuesta esta restricción, al contrario el seguro vehicular es una de los ramos con mayor crecimiento en la industria, representando el 26.30% de los ingresos para estas empresas cuya misión es apoyarse en el reaseguro para enfrentar la siniestralidad del riesgo asumido,

por otro lado podemos decir que la imposición del arancel afecta al sector automotor, este sector si evidencia perdidas en sus ventas en el año 2.013 registra un 15% , la EADE aún sigue refutando la resolución 101 del comex en el que se extiende el periodo de restricción arancelaria hasta diciembre de 2.014 y aduce que estas medidas no fueron tomadas en base a un estudio sobre el verdadero valor económico que la industria trae a la economía ecuatoriana y finalmente el gobierno nacional está tomando las decisiones comerciales en base a los resultados obtenidos de esta restricción pero también está analizando alternativas para que los sectores afectados puedan continuar con sus actividades económicas normalmente, oportunidad que puede ser aprovechada con el convenio de comercio y seguridad con China en el cual se tiene previsto instalar una fábrica de autos para distribución en toda la región.

4.2 Recomendaciones

- ✓ Debido a los resultados favorables en las importaciones seguramente el gobierno nacional seguirá con el proyecto de restricciones, por tal motivo los importadores ecuatorianos deben acogerse a las sub partidas de importación apropiadas para cada uno de los bienes para poder aprovechar al máximo la adquisición de los mismos.
- ✓ Para las concesionarias que opinan que el cupo de importación no es suficiente para satisfacer la demanda del mercado podrían categorizar los vehículos para la importación ya que algunos de ellos pueden ser ensamblados en su mayoría en el Ecuador y así pueden aprovechar el cupo en unidades que en verdad lo requieran o buscar alternativas de otros o nuevos modelos que estén exentos de

impuestos bajo la nueva reforma para que poco a poco puedan restablecer sus ventas y mantener sus ingresos.

- ✓ La AEADE (asociación de empresas automotrices del Ecuador) que cree en el crecimiento y desarrollo de la economía nacional a través de nuevas y mejores tecnologías automotrices debería enfocarse en entablar diálogos positivos y proponer opciones conjuntamente con el gobierno para contrarrestar los efectos de las restricciones que han venido teniendo las empresas afiliadas, adicionalmente la AEADE como vocera del sector automotriz debería depositar la confianza y seguridad a sus afiliados de que la mano de obra es altamente calificada y cuenta con excelentes recursos para el ensamblaje y empezar a poner fe en la industria nacional y aprovechar las nuevas oportunidades que se pueden presentar más ahora que el gobierno ecuatoriano ha concretado el proyecto con el gobierno de China para la instalación de una fábrica de autos.
- ✓ Está claro que el sector asegurador mantiene un rol importante en la economía ecuatoriana y a pesar de que la cultura asegurada ya es parte de la sociedad sin duda aún sigue latente la desconfianza por parte del consumidor, mentalidad que debe ser cambiada por las compañías de seguro, al momento de ofrecer el servicio los ejecutivos de ventas deberían aclarar y explicar el contenido del contrato, posteriormente asesorar sobre los beneficios que mantiene el cliente para que este no se sienta abandonado en cualquier eventualidad y que verdaderamente piense que la compañía tiene el propósito de salvaguardar su bien.

- ✓ Para el consumidor las Compañías de Seguros podrían ser abrumadoras al momento de adquirir un seguro vehicular, los precios y beneficios varían en cada uno de ellas, finalmente la opción es del cliente sin embargo pienso que es de ayuda a proporcionar pautas para que la selección del seguro sea la más apropiada.

Precio del Seguro: Es el valor a pagar, asegurarse del porcentaje de tasa que se está utilizando para poder hacer la comparación con otras compañías.

Deducibles: Verificar el valor mínimo del deducible para saber cuándo aplicar el seguro y las formas de pago que se ofrece.

Monto Asegurado: Es obligación del cliente verificar el valor en el que va a ser asegurado el bien.

Beneficios: Conocer todos los beneficios que le ofrece la póliza

Siniestros: Obtener información sobre redes de talleres y responsabilidad civil en caso de un accidente de tránsito, tiempo para presentar el reclamo, documentación requerida en caso de siniestro y lo más importante números de oficinas y asistencia vial, confirme que los números sean 24 horas.

Tomando en cuenta estos ítems se podrá tener más en claro la opción que convenga, lo recomendable es que el cliente LEA determinadamente el contrato (póliza), aclare las dudas directamente con el departamento de siniestros para evitar malos contratiempos, se recuerda que las NEGACIONES de atender un siniestro es en su mayoría es porque se ha incumplido con las cláusulas del contrato.

- ✓ Para la mantener la producción de emisión de pólizas vehiculares las aseguradoras pueden extender los años de uso del vehículo, así podrían dar cobertura contra riesgos a más clientes y para no causar alteraciones a la cartera se puede aplicar el cálculo actuarial para mantener la siniestralidad, adicionalmente se puede incrementar el deducible para que el asegurado salvaguarde el bien asegurado.
- ✓ Las aseguradoras aún tienen mercados sin explotar como por ejemplo la cartera de vehículos de servicio público que es un mercado poco atractivo pero con las medidas ya mencionadas se puede llegar a tener un primaje importante,

Bibliografía:

Alvear Icaza, José (2.009) Derecho de Seguros, Temas Específicos

Palacios Sánchez, Fernando & Barrera Monje Alejandro (2.004) Seguros, Temas esenciales, Aspectos Jurídicos, Ramos y Pólizas, La empresa de Seguro.

Castelo Marín, María Luisa (2.006) El Seguro de Automóviles en Iberoamérica obtenido de <http://WWW.fundacionmapfre.com/cienciasdelseguro>

Espinoza Salas, Marcelo & Proaño Avilés (2.011) Estudios de la Tarifa de Primas del Seguro Obligatorio de Accidentes de tránsito del Ecuador.

Forastieri, Fernando (2.012) Seguro de protección Integral- Riesgos Especiales

Banco Central del Ecuador, (2.013) Dirección de Estadística Económica obtenido de <http://WWW.bce.fin.ec/documentos/Estadisticas/SectorExterno/BalanzaPagos/balanzaComercial/ebc201310.pdf>

Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, (2.013) Anuario 2.013 obtenido de http://WWW.aeade.net/web/images/stories/catalogos/ANUARIO2013_interactivo.pdf

Lucero, Cristina (2.012) Revista gestión, Sección Economía, edición 216 Ranking Principales Empresas e Instituciones Financieras.

Diario el Universo, (2.011) Sección Economía, Vehículos en Ecuador son más costosos que en Países Vecinos obtenido de <http://WWW.eluniverso.com/2011/06/23/1/1356/vehiculos-ecuador-son-mas-costosos-paises-vecinos.html>

Buró de Análisis, (2.011) Once medidas tributarias para el sector Automotriz
obtenido de <http://WWW.burodeanalisis.com/2011/06/13/11-medidas-tributarias-para-el-sector-automotriz-en-2-anos/>

El Financiero, (2.010) Participación de Seguros asciende respecto al PIB

Revista Vistazo, (2.013) edición 88, Sector Economía, Al sector de Seguros
llegan refuerzos Extranjeros.

ANEXOS

Universidad Internacional Sek

Facultad de Ciencias Económicas Administrativas y Turismo

Objetivo: La información obtenida nos será de gran ayuda, nos permitirá conocer el tipo de vehículo acorde a los requerimientos para poder brindarle lo mejor de nuestra empresa

Nombre de la Empresa:

Dirección:

Contactos:

Teléfono:

1. ¿Hace cuánto tiempo realiza importaciones de vehículos en el Ecuador?

.....

2. ¿Cuál es su proveedor de Importación?

.....

3. ¿De qué país provienen los vehículos que usted importa?

.....

4. ¿Cuál es su proveedor de repuestos?

.....

5. ¿El incremento del arancel ha disminuido sus ventas?, ¿En qué porcentaje?

Sí__ No__ _____

6. ¿Cree usted que la medida tomada por el Gobierno de reducir el arancel de los CDK, según su uso nacional funcionará?

Sí__ No__

¿Por qué?:

7. ¿Cómo aprovecha el cupo de importación que el Gobierno Nacional ha otorgado para el 2013?

Explique: _____

8. ¿Cómo está afectándole el incremento de arancel en el precio final del vehículo?

9. ¿Qué medidas tomaría usted para no verse afectado por los precios de importación?

Medidas	Marque (X)
Reducción de Personal	
Reducción de Costos	
Disminución porcentaje de ganancia	
Extensión periodo de pago	

10. ¿Impulsaría otro tipo de vehículo al mercado para equilibrar las ventas de su negocio?

Sí__ No__

Explique:

11. De seguir con las restricciones arancelarias, ¿Cuál es el peor escenario para su compañía?
