

**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS

CARRERA DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS

TÍTULO:

**ESTUDIO CUALITATIVO DE LA INCIDENCIA DE LAS
SALVAGUARDIAS EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ DESDE EL
AÑO 2015 al 2017**

AUTORES:

Alvarado Sarango Paulina Marisol

Flores Poveda Gloria Stefanie

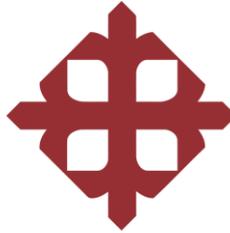
**Trabajo de Titulación previo a la Obtención del Título de
Ingeniero Comercial**

TUTOR:

Ing. Bravo Game Luis Heliodoro, MAE.

Guayaquil, Ecuador

2018



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
CARRERA DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS

CERTIFICACIÓN

Certifico que el presente trabajo fue realizado en su totalidad por **Alvarado Sarango Paulina Marisol y Flores Poveda Gloria Stefanie**, como requerimiento parcial para la obtención del título de **INGENIERO COMERCIAL**.

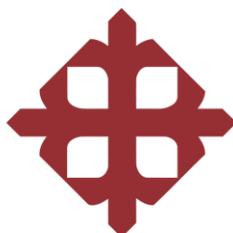
TUTOR (A)

Ing. Bravo Game Luis Heliodoro, Mgs.

DIRECTORA DE LA CARRERA

Ing. Balladares Calderón Esther Georgina, Mgs.

Guayaquil, a los 24 del mes de Septiembre del año 2018



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS

CARRERA DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Nosotros, **Alvarado Sarango Paulina Marisol**

Flores Poveda Gloria Stefanie

DECLARAMOS QUE:

El Trabajo de Titulación **ESTUDIO CUALITATIVO DE LA
INCIDENCIA DE LAS SALVAGUARDIAS EN EL SECTOR
AUTOMOTRIZ DESDE EL AÑO 2015 al 2017** previa a la obtención
del Título de **Ingeniero Comercial**, ha sido desarrollado respetando
derechos intelectuales de terceros conforme las citas que constan al pie de
las páginas correspondientes, cuyas fuentes se incorporan en la bibliografía.
Consecuentemente este trabajo es de mi total autoría.

En virtud de esta declaración, me responsabilizo del contenido, veracidad y
alcance científico del Trabajo de Titulación referido.

Guayaquil, a los 24 del mes de Septiembre del año 2018

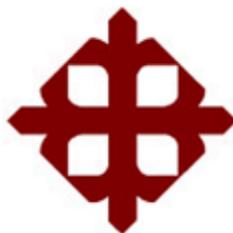
LOS AUTORES

f. _____

Alvarado Sarango Paulina Marisol

f. _____

Flores Poveda Gloria Stefanie



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**

**FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
CARRERA DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS**

AUTORIZACIÓN

Nosotros, **Alvarado Sarango Paulina Marisol**
Flores Poveda Gloria Stefanie

Autorizo a la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil, la **publicación** en la biblioteca de la institución el Trabajo de Titulación: **ESTUDIO CUALITATIVO DE LA INCIDENCIA DE LAS SALVAGUARDAS EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ DESDE EL AÑO 2015 - 2017**, cuyo contenido, ideas y criterios son de mi exclusiva responsabilidad y total autoría.

Guayaquil, a los 24 del mes de Septiembre del año 2018

LOS AUTORES

f. _____

Alvarado Sarango Paulina Marisol

f. _____

Flores Poveda Gloria Stefanie

REPORTE URKUND

The screenshot displays the URKUND web interface. The browser's address bar shows the URL: <https://secure.orkund.com/view/40684352-436456-586613#q1bKLvayjY21jE2idVRKs5Mz8tMy0xOzEtOVbly0DMwMD10MTK1sDAytDS0MDcxtTSpBQA=>. The page title is "URKUND".

Documento: [Tesis Alvarado - definitivo.doc](#) (D41603381)

Presentado: 2018-09-19 19:36 (-05:00)

Presentado por: luis bravo (luisbravog@hotmail.com)

Recibido: luis.bravo02.ucsg@analysis.orkund.com

Mensaje: alvarado [Mostrar el mensaje completo](#)

1% de estas 39 páginas, se componen de texto presente en 1 fuentes.

Lista de fuentes Bloques

Categoría	Enlace/nombre de archivo
	MARTINEZ RODAS JORGE LUIS FINAL.docx
	MARTINEZ RODAS JORGE LUIS FINAL.docx
	http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/13394/1/SALVAGUARDIAS%20EN%20LA%20IMPQ...
	Fuentes alternativas
	Fuentes no usadas

At the bottom of the interface, there are navigation icons and a status bar showing "0 Advertencias", "Reiniciar", "Exportar", and "Compartir".

AGRADECIMIENTO

Le agradezco a Dios por haberme acompañado y guiado a lo largo de mi carrera, por ser mi fortaleza en mis momentos difíciles, por brindarme salud y vida para llenarme de aprendizajes, experiencias y sobre todo felicidad.

Le doy gracias a mis padres Rudder Alvarado y Ludi Sarango por apoyarme en todo momento, por la paciencia y por haberme dado la oportunidad de tener una excelente educación a lo largo de mi vida. Sobre todo, por ser un excelente ejemplo de vida a seguir.

Le agradezco la confianza, apoyo y dedicación a mis profesores: José María Vásquez, Vicente Armijo, Paul Murillo y Paola Traverso por haber compartido sus conocimientos y su amistad conmigo.

Gracias Ingeniero Luis Bravo por creer en Gloria y en mi y habernos brindado la oportunidad de desarrollar nuestra tesis profesional y por todo el apoyo y facilidades que nos fueron otorgadas.

A Gloria por haber sido una excelente compañera de tesis y amiga, por haberme tenido la paciencia necesaria y por brindarme motivación a seguir adelante con nuestro proyecto de tesis.

Paulina Marisol Alvarado Sarango

AGRADECIMIENTO

Agradezco a Dios por la vida, por ser mi guía, por las bendiciones que me ha dado, por ser la fortaleza en aquellos momentos de dificultad y de debilidad.

Gracias a mis padres: Nancy Isabel Poveda de Flores y Miguel Samuel Flores Sosa por ser los principales promotores de mis sueños, por confiar y creer en mis expectativas, por los consejos, valores y principios que me han inculcado. Gracias por enseñarme a no temer a las adversidades porque Dios está conmigo siempre.

Agradezco a los docentes de mi alma máter Universidad Católica Santiago de Guayaquil, por haber compartido sus conocimientos a lo largo de la preparación de mi profesión, de manera especial, al master Luis Bravo Game tutor de mi proyecto quien me ha guiado con sus conocimientos, enseñanzas y su rectitud como docente permitió el desarrollo de este trabajo.

GLORIA STEFANIE FLORES POVEDA

DEDICATORIA

La presente tesis se la dedico principalmente a Dios, por darme salud y haberme guiado en mi camino profesional.

A mis padres, por su apoyo, paciencia y confianza en todo lo necesario para cumplir con mis objetivos y metas como persona y estudiante.

Paulina Marisol Alvarado Sarango

DEDICATORIA

El presente trabajo lo dedico principalmente a Dios, por ser mi luz, mi guía y por ser el inspirador en este proceso de obtener uno de los anhelos más deseados de mi corazón.

A mis padres, por su apoyo, por su amor, en todos estos años, gracias por sus oraciones, consejos y palabras de aliento hicieron de mi una mejor persona y de una u otra forma me acompañan en todos mis sueños y metas.

A mis hermanos por estar siempre presentes y por el apoyo moral, que me brindaron a lo largo de esta etapa.

GLORIA STEFANIE FLORES POVEDA



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS

CARRERA DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS

TRIBUNAL DE SUSTENTACIÓN

f. _____

ING. BALLADARES CALDERON, ESTHER GEORGINA, MGS.
DECANO O DIRECTOR DE CARRERA

f. _____

ING. TRAVERSO HOLGUIN, PAOLA ALEXANDRA, MGS.
COORDINADOR DEL ÁREA O DOCENTE DE LA CARRERA

f. _____

ING. MURILLO DELGADO, ERICK PAUL, MGS.
OPONENTE



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**

**FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
CARRERA DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS**

CALIFICACIÓN



Índice general

Capítulo I: Introducción.....	2
1.1 Definición del problema	3
1.2 Pregunta de investigación.....	4
1.3 Sistematización del problema	5
1.4 Delimitación de la investigación	6
1.5 Objetivos de la investigación.....	6
1.5.1 Objetivo General.....	6
1.5.2 Objetivos específicos.....	6
Capítulo II: Marco teórico	8
2.1 Teorías del Comercio Internacional	8
2.2. El Mercantilismo.....	8
2.3. Libre Comercio.....	9
2.4. Instrumentos del comercio internacional.....	10
2.5. Aranceles	12
2.6. Salvaguardas	13
2.7. El sector automotriz	14
2.8 Cadena de Valor de la industria automotriz	20
2.9 Marco Conceptual	21
2.9.1 Balanza de Pagos	21
2.9.2 Comercio Internacional.....	22
2.9.3 Restricciones Comerciales	22
2.9.4 Balanza Comercial del Ecuador.....	23
2.9.5 Restricciones arancelarias y no arancelarias.	24
2.9.6 Condiciones para la aplicación de las Salvaguardas.....	25
2.9.7 Restricción no Arancelaria.....	25
2.10 Marco Legal	26
2.10.1 Comité de Comercio Exterior e Inversiones (COMEXI).	26

2.10.2 Corporación para la Promoción de Exportaciones e Inversiones – CORPEI.....	27
2.10.3. Código Orgánico de la Producción Comercio e Inversión (COPCI).....	28
2.10.4 Plan Toda una Vida	28
Capítulo III: Metodología de la Investigación.....	30
3.1 Diseño de la investigación	30
3.2 Enfoque de la investigación	31
3.3 Métodos, Técnicas y procedimientos de la investigación	32
Capítulo IV: Análisis de Resultados de la Investigación	33
4.1 Análisis documental	33
Capítulo V: Conclusiones y Recomendaciones	60
5.1 Conclusiones	60
5.2 Recomendaciones	60
Referencias.....	62
Apéndice A	66
Apéndice B	68

Índice de tablas

Tabla 1. <i>Instrumentos del Comercio Internacional</i>	10
Tabla 2. <i>Diferencias destacadas entre vehículos CBU y CKD</i>	16
Tabla 3. <i>Tipo de proveedores segmento OEM</i>	19
Tabla 4. <i>Estadística del Origen de Ventas Automóviles de 2000-2015</i>	35
Tabla 5. <i>Resultado en Unidades de Producción de 2000-2015</i>	36
Tabla 6. <i>Importaciones de Autos de 2000-2015</i>	37
Tabla 7. <i>Exportaciones de Autos Ecuador 2000-2015</i>	39
Tabla 8. <i>Ventas totales de Vehículos Ecuador 2000-2015</i>	39
Tabla 9. <i>Mercado Regional 2015 Vehículos vs Habitantes</i>	40
Tabla 10. <i>Ventas Globales de Vehículos Nuevos 2016</i>	41
Tabla 11. <i>Comparativo de Impuestos Vehiculares en la Región (% al 2015)</i>	41
Tabla 12. <i>Resumen de la Industria Automotriz en el Ecuador 2000-2015</i>	43
Tabla 13. <i>Composición de las ventas en Ecuador 2000-2015</i>	45

Índice de figuras

<i>Figura 1.</i> Carga tributaria en vehículos nuevos	15
<i>Figura 2.</i> Cadena de Valor de la Industria Automotriz	21
<i>Figura 3.</i> Políticas y regulaciones ambientales	38
<i>Figura 4.</i> Importaciones y ventas de automóviles 2000-2015	38
<i>Figura 5.</i> Ventas anuales de Vehículos.....	44
<i>Figura 6.</i> Ventas de Vehículos Livianos y Pesados	45
<i>Figura 7.</i> Ventas de vehículos según principales provincias del Ecuador	45

RESUMEN

En el presente trabajo de titulación se ha desarrollado una investigación sobre los efectos de las salvaguardias en las ventas del sector automotriz durante los periodos 2015 al 2017.

Las salvaguardias fueron impuestas en el Ecuador por el gobierno con el objeto de mejorar la posición de la balanza comercial ecuatoriana para equilibrarla disminuyendo las importaciones y maximizando las exportaciones y así evitar la salida de divisas y fomentar además la producción nacional para activar la matriz productiva ecuatoriana con el desarrollo de las diferentes industrias del país.

El diseño de investigación realizado fue de tipo descriptivo y explicativo donde se identificaron las incidencias que tuvieron las salvaguardias en la industria automotriz de manera general y un análisis de cómo evolucionaron las importaciones del sector observando el decrecimiento claro entre el año 2015 con respecto al año anterior y como fue el comportamiento de la industria entre los años 2015 al 2017.

Palabras Claves: salvaguardias, balanza comercial, sector automotriz, importaciones, política comercial, ventas.

ABSTRACT

In this research work a study has been developed on the effects of the safeguards in sales of the automotive sector during periods 2015 to 2017.

Safeguards were imposed in Ecuador by the government in order to improve the position of the Ecuadorian trade balance with the main objective of balance it by decreasing imports and maximizing exports and thus preventing foreign exchange outflow and also encouraging domestic production to activate the Ecuadorian productive matrix with the development of the different industries of the country.

The research design was descriptive and explanatory, where the incidents that the safeguards had in the automotive industry were identified in general and an analysis of how the sector's imports evolved, observing a clear decrease between 2015 regard the previous year and how the industry behaved between 2015 and 2017.

Keywords: safeguards, trade balance, automotive sector, imports, commercial policy, sales.

Capítulo I: Introducción

El presente trabajo de titulación tiene como objetivo realizar un análisis cualitativo de los efectos generados por las Salvaguardias como medidas proteccionistas aplicada en el tercer período presidencial 2013-2017 del Gobierno del Econ. Rafael Correa Delgado. Estas medidas intervencionistas fueron aplicadas entre los años 2015 al 2017 en el sector automotriz dentro de la ciudad de Guayaquil, provincia del Guayas.

La crisis mundial del 2009 tuvo repercusión en Ecuador, primero por el desplome de los precios del petróleo, de altas cifras USD 147.27, precio histórico que alcanzó en julio de 2008 hacia la baja quedando en menos de \$45.00. Segundo, por la caída de las remesas de los ecuatorianos que han emigrado al exterior, que constituyen el segundo rubro, tras el petróleo, en la economía ecuatoriana. El 44.9 por ciento de las remesas de los emigrantes ecuatorianos proviene de Estados Unidos, y el 42.2 por ciento de España. De estas remesas dependen cientos de miles de ecuatorianos directa o indirectamente.

Por otro lado, la caída de las exportaciones de los principales rubros tales como el brócoli, el palmito, la madera, los muebles, el atún, la pulpa de mango, el banano, el camarón y las flores; porque la crisis en el primer mundo afectó directamente el bolsillo de los importadores, lo que, a su turno, afectó a las exportaciones ecuatorianas principalmente de banano, camarón, flores y cacao. Finalmente, países vecinos como Colombia y Perú sufren una depreciación de su moneda lo que ocasionó un saldo desfavorable en las negociaciones con los países antes mencionados ya que ingresaron al país con precios bajos lo que afectó directamente en una competencia desleal, y asimismo, el aumento de las importaciones redujo el circulante en la economía del Ecuador.

Lo mencionado en el párrafo anterior, ocasionó un saldo negativo de \$680.8 millones de acuerdo con datos el Banco Central del Ecuador (BCE) en la Balanza Comercial del Ecuador que se vino arrastrando desde el 2009 hasta que el Gobierno Ecuatoriano del presidente Correa, optó por la medida proteccionista como las salvaguardias.

En base a lo antes referido, el Gobierno Ecuatoriano adoptó medidas tales como salvaguardias, sobre tasas y cuotas de importación dentro del marco de políticas comerciales para lograr un equilibrio en la balanza comercial ecuatoriana, siendo este un indicador macroeconómico. Según lo establecido en el Comité de Comercio Exterior (COMEX, 2015) el Acuerdo de Cartagena que regula el comercio entre países andinos sostiene que si un Estado se ve afectado por devaluaciones de monedas de los otros

países andinos, este posee el derecho de aplicar una salvaguardia para mitigar el riesgo de incrementos en las importaciones.

La Organización Mundial del Comercio (OMC), puede acoger una medida de proteccionismo a la industria local de uno de sus países miembro, si esta se ve afectada por incremento de las importaciones que cause o amenace causar daño grave a una rama de la producción nacional (OMC, 2018). El proteccionismo en la industria automotriz ha sido una práctica común en Latinoamérica para proteger la industrialización de países como Colombia como gran ensamblador automotriz (Echavarría, Villamizar, & González, 2006).

Debido a lo antes expuesto, durante el gobierno del Econ. Rafael Correa, cuya ideología política y por ende modelo económico practica el proteccionismo del estado, aplicó la medida de las salvaguardias para disminuir el déficit que presentaba la balanza comercial. Su saldo negativo en el año 2009 el mismo que se venía arrastrando de \$680.8 millones, hizo que se tome la decisión, mediante Resolución No. 050-2015 promulgada por el Comité de Comercio Exterior de la República del Ecuador con fecha 30 de diciembre del 2015, para entrar en vigencia el 1 de enero del 2016. La medida de protección fue derogada en Junio del 2017.

El objeto de estudio del presente trabajo es la industria automotriz debido a la importancia en su aporte en la economía del país por sus altos ingresos que genera, así como fuentes de empleo y las recaudaciones arancelarias para las arcas del estado (ESPAE, 2017). La observación se la realizará analizando el comportamiento de las ventas automotrices en la ciudad de Guayaquil durante el tiempo que estuvieron vigentes las salvaguardias.

1.1 Definición del problema

Las salvaguardias en el comercio internacional nacen para dar pie a una gama de fórmulas protectoras del producto doméstico mediante las que se cubriera a los mismos de los efectos negativos de la apertura comercial (Barney, 2012). A partir de la crisis del 2008, países como la Unión Europea, India, Rusia, Argentina, Estados Unidos, Brasil, Bielorrusia, Alemania, Reino Unido, Italia imponen medidas de salvaguardias para proteger temporalmente a determinados sectores de la industria que se encuentran dañadas o que se enfrentan a una amenaza de daño grave, debido a un incremento significativo de las mercancías que influyen al mercado interno en condiciones de competencia leal, esto es, sin márgenes de dumping y sin recibir subsidio (OMC, 2018).

El Dumping es la venta de mercancías en los mercados exteriores a precios sensiblemente más bajos que los vigentes en el mercado interior y en el mercado mundial y,

con frecuencia por debajo de los costos de producción lo que afecta a los países que mayormente no tienen procesos de industrialización y deben recurrir a las importaciones.

En Latinoamérica países como Colombia y Ecuador han adoptado estas medidas proteccionistas. A inicios del 2009, debido a los momentos duros en las finanzas a nivel mundial, hubo repercusiones importantes en la economía del Ecuador. Las remesas de los migrantes disminuyeron, así también las exportaciones, y la disminución en el precio del petróleo fueron causales para que el gobierno ejecute su plan de equilibrio en la balanza comercial y dispuso que el COMEX implemente salvaguardias y restricciones en el cupo de importaciones automotriz.

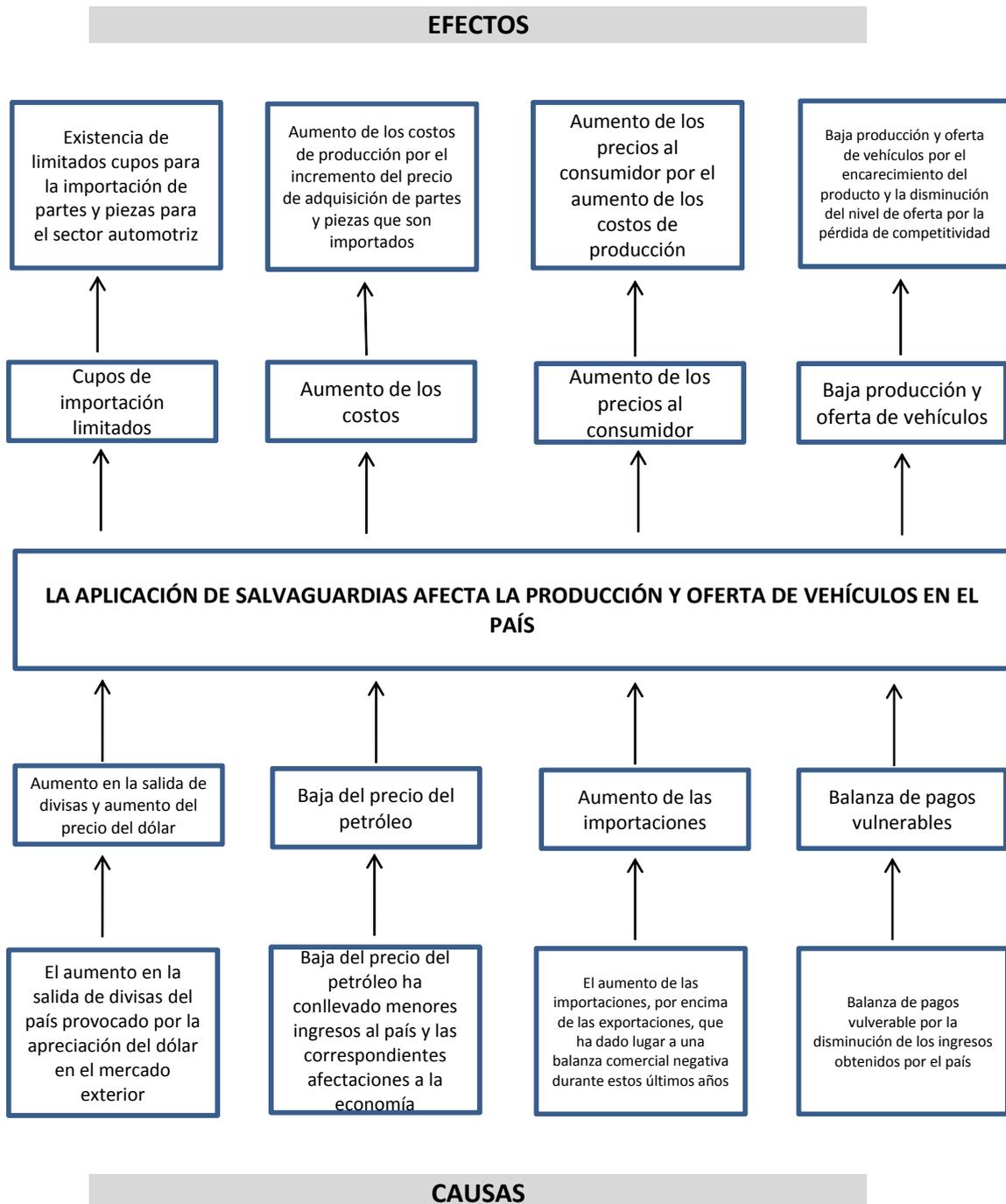
El sector económico del transporte se convierte en uno de los motores que mueve la economía de un país según la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros (Supercías, 2015). El sector automotriz que genera una importante contribución a la economía del Estado a través de impuestos y aranceles pudo reflejar que en el primer semestre del año 2015 hubo una reducción del 27.10%, así también son una fuente importante de generación de empleo. Su contribución al Producto Interno Bruto de la nación está por el orden del 4.5%. Contribuye además con otros rubros de la economía como oferta y demanda de crédito a través del sistema financiero y debido al fácil acceso a los créditos tanto en casas comerciales y las entidades financieras, dio paso a crédito para que familias ecuatorianas generen sus emprendimientos.

Cifras publicadas por la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE) en su página web, entre enero y agosto del año 2015 se vendieron 59,346 vehículos nuevos, livianos y pesados que representó un 21.6% menos que en el mismo período del 2014. Es decir, en ocho meses se vendieron 16,346 vehículos menos. En cuanto a los vehículos livianos (automóviles, camionetas, jeeps y furgonetas), la caída en el período fue del 23.2%. Para los vehículos pesados, debido a la sobretasa arancelaria del 45% impuesta a los camiones hace seis meses, agosto registró un 51.7% menos de ventas en comparación con el mismo mes del 2014 (AEADE, 2015).

Adicional a esto, empresas como MARESA una de las más grandes industrias de autos en el país realizó un despido masivo en diciembre del 2015 de alrededor de 700 plazas de empleos, afectando directamente a la economía de las familias ecuatorianas. (Supercías, 2015)

1.2 Pregunta de investigación

¿Cuáles fueron los efectos de la aplicación de las medidas proteccionistas como las salvaguardias arancelarias en el sector automotriz ecuatoriano en el periodo 2015-2017?



1.3 Sistematización del problema

El planteamiento del problema que se presenta en este trabajo de investigación se contextualiza sector automotriz ecuatoriano para el período 2015-2017. La crisis mundial del 2009 y la aplicación de medidas contraproducentes que afectaron al sector del transporte automotriz y además a pequeños empresarios que importan partes y repuestos, así como las grandes empresas del sector automotriz en el Ecuador y se pretende evaluar la afectación económica de las medidas proteccionistas. A continuación, se elaboran las siguientes preguntas que sistematizan el problema:

¿Qué estrategias se deben aplicar para superar el impacto que representaron las salvaguardias entre los años 2015 - 2017?

¿Qué consideraciones deben hacerse para fomentar el comercio en el sector automotriz una vez eliminado las políticas comerciales proteccionistas como son las salvaguardias?

1.4 Delimitación de la investigación

La investigación será realizada en el sector automotriz y su desempeño entre los años 2015 al 2017. Se desarrollará la investigación en los concesionarios de vehículos que comercializan marcas reconocidas en el mercado ecuatoriano y que a su vez distribuyen partes, repuestos y accesorios, así como también pequeños importadores de la ciudad de Guayaquil.

1.5 Objetivos de la investigación

1.5.1 Objetivo General

Analizar el desempeño económico en el sector automotriz ecuatoriano con la aplicación de salvaguardias arancelarias que se aplicaron entre los años 2015 al 2017.

1.5.2 Objetivos específicos

Los objetivos de la presente investigación propuesta son:

1. Mencionar los fundamentos teóricos y metodológicos sobre las salvaguardias
2. Analizar la situación en el sector automotriz en el Ecuador durante los años de aplicación de las salvaguardias en los años 2015 – 2017.

3. Determinar el efecto en el comportamiento de los empresarios automotrices y los entes involucrados por las salvaguardias adoptadas por el gobierno Ecuatoriano en los años 2015 al 2017.

4. Explicar los resultados de la investigación.

Capítulo II: Marco teórico

En el mundo actual ninguna nación existe en aislamiento económico. Todos los aspectos de la economía de una nación (sus industrias, niveles de ingreso y empleo, así como estándares de vida) se vinculan con las economías de sus socios comerciales. Esta interdependencia toma la forma de movimientos internacionales de productos y servicios, trabajo, empresas comerciales, fondos de inversión y tecnología. De hecho, las políticas económicas nacionales no se pueden formular sin evaluar sus impactos en las economías de otros países (Carbaugh, 2009).

2.1 Teorías del Comercio Internacional

La teoría del comercio internacional es extensa, más allá de los autores tiene tres fases con discursos diferenciados por parte de quienes lideran la economía mundial, la primera fue en el contexto del Mercantilismo desarrollado en Europa, entre los siglos XVI y XVII que tuvo como trasfondo el periodo colonial en América y otras latitudes, en esa fase el pensamiento central fue que los países deberían exportar mucho y preferentemente mercancías con valor agregado e importar poco, preferentemente materias primas y en general mercancías con poco valor agregado. El objetivo de lo expuesto en el párrafo anterior es una Balanza Comercial favorable, por cuanto entraña graves peligros el tener una desfavorable” (Keynes, 2003, p. 315).

La segunda, donde se habla acerca del Libre Comercio y el concepto de la especialización, la misma que se desarrolló en el periodo liberal con Adam Smith y posteriormente David Ricardo, el primero con la teoría de la ventaja absoluta, el segundo con la teoría de la ventaja relativa.

La tercera fase surge en el último tercio del siglo XIX y hace parte de lo que se conoce como la escuela neoclásica, escuela con importantes aportes para el comercio internacional. Esta teoría también se conoce como la teoría pura del comercio internacional o teoría de las proporciones factoriales. Estos dos economistas de origen sueco Heckscher y Ohlin plantean que las diferencias en los factores de producción generan diferencias en la productividad de los países.

2.2. El Mercantilismo

El Mercantilismo de la escuela neoclásica como propuesta y pensamiento entrañaba un alto nivel de proteccionismo estatal a la manufactura nacional por medio

del comercio internacional en cuanto a lo que se importaba y se exportaba, con una clara intuición de los beneficios que esto ocasionaría en los términos de intercambio.

En esta época del Mercantilismo, imperaron los siguientes principios para el manejo de la economía: a) impulsaban la participación amplia e indirecta del estado, b) los países deberían atesorar metales preciosos, para esto se impulsó el colonialismo como una estrategia para la obtención de metales preciosos y las exportaciones a cambio de oro, c) es particularmente relevante su teoría de la balanza comercial, en que se deberían limitar las importaciones por medio de altos aranceles y restricciones en general (medidas no arancelarias), solamente permitir aquellas que constituyan insumos para la manufactura exportable y su promoción, d) las exportaciones deberían tener el mayor porcentaje de valor agregado local, de tal forma que se generen mayores ingresos y por este medio el impulso al empleo, e) la competitividad de las exportaciones se basaba en el salario bajo; para esto la población debería ser abundante; un mecanismo fue la exención de impuestos a personas que contrajeran matrimonios a una edad inferior a 20 años y f) Lo ideal era que toda persona ingrese a trabajar apenas pueda, lo que significaba una clara promoción del trabajo infantil (Hill, 2011).

2.3. Libre Comercio

Una segunda fase del pensamiento del comercio internacional fue el de la especialización, se desarrolló en el período liberal con Adam Smith. La ventaja absoluta fue proclamada por Adam Smith en el siglo XVII en su libro “La riqueza de las naciones” en donde se establecen los cimientos del beneficio del comercio entre los países.

La “Teoría de la ventaja absoluta” sostiene que un país poseerá una ventaja sobre otro al momento de producir un bien, si este es más eficiente, es decir, si necesita menos recursos por unidad para su producción que el otro país. En este sentido, un país exportará (importará) aquellos bienes en los que se tenga ventaja (desventaja) absoluta de costes respecto a otro país. Para Smith, la ventaja absoluta conlleva a la especialización en la producción de mercancías y la división del trabajo, pues especializándose en la producción de aquellas mercancías en las que cada país tiene ventaja absoluta, ambos países se beneficiarán a través del comercio de dichos bienes. En este caso, la intervención estatal debe ser mínima, pues el mercado se regula sólo. Hay una “mano invisible” que interviene

en la economía. Además, los intereses generales de la nación quedan asegurados por mayor bienestar individual.

Posteriormente, la teoría de la ventaja comparativa fue promulgada por David Ricardo en el siglo XIX en su libro “Principios de Política Económica” extendiendo los alcances y explicación de la teoría de la ventaja absoluta divulgada por Adam Smith. David Ricardo se preguntaba qué sucedería en el caso que un país tuviera ventaja absoluta en ambos bienes comerciados. De acuerdo con la teoría de la ventaja absoluta, probablemente el país que no tenía ventaja absoluta en ambos bienes no iba a resultar beneficiado del comercio exterior. Sin embargo, para David Ricardo, aún en esta situación existía posibilidad de ganancia para ambos países. Los beneficios de comerciar se tangibilizan cuando el país que posee una ventaja absoluta en los dos bienes se especializa en producir aquel bien en donde tenga una ventaja relativa mayor, es decir en el bien en el que sea más eficiente producir y el que represente un menor costo de oportunidad. En conclusión, este desarrolló su teoría del comercio internacional, estableciendo de forma explícita, que a un país le conviene concentrarse en elaborar aquellas mercancías en las que tiene ventajas comparativas (Mankiw, 2012).

Por su parte David Ricardo aporta en su teoría de la Ventaja Comparativa, que, aun existiendo ventaja absoluta en los bienes o industrias, “un país debería especializarse en el que tenga la mayor ventaja, mientras que otro país se especializaría en el otro y de esta manera ambos ganan” (Daniels, Radebaugh, & Sullivan, 2013).

Finalmente, la Organización Mundial del Comercio (OMC) promulga el libre comercio como actual pensamiento a través de sus miembros; sin embargo, apoya las medidas restrictivas utilizando el equilibrio.

2.4. Instrumentos del comercio internacional

Los instrumentos del Comercio Internacional están referidos en el convenio de incorporación del Ecuador a la Organización Mundial del Comercio (OMC, 2015). Estos instrumentos están definidos expresamente en el Catálogo de medidas no arancelarias. A continuación, los diferentes instrumentos y su categorización, que puede ser impulsadora o restrictiva según el cuadro que se presenta a continuación en la tabla 1:

Tabla 1. *Instrumentos del Comercio Internacional*

ACCIÓN	INSTRUMENTOS
Sistema Global de Preferencias Comerciales (SGPC)	

	Acuerdos Comerciales
	Acuerdo Comercial de Alcance Parcial
	Acuerdo comercial regional
	Acuerdo comercial preferencial
	Tratado de libre Comercio
	Unión aduanera
Impulsadora	Dumping
	Arancel
	Contingente
	Guerra comercial
Restrictiva	Salvaguardia económica
	Argumento de industria naciente
	Barreras no arancelarias

Fuente: Unctad - Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (CNUCED)

Los instrumentos del Comercio Exterior llamados impulsores son los que promocionan las exportaciones y por ende promueven la matriz productiva de los países, mediante el cual las empresas comercializadoras podrán acceder a los mercados internacionales con ventajas como menor arancel de ingreso y en algunos casos con cero aranceles.

El objetivo de los instrumentos del comercio internacional restrictivos son medidas utilizadas para proteger la industria nacional o aumentar las recaudaciones del estado para cubrir déficit fiscal, así también para equilibrar su balanza comercial. El gobierno interviene para desacelerar las importaciones.

El libre comercio puede aportar beneficios sustanciales para la economía general a través de una mayor productividad y precios más bajos, pero grupos específicos pueden beneficiarse si el gobierno les alivia de la competencia de las importaciones. Los funcionarios del gobierno deben considerar estos conflictos de intereses al establecer el curso de la política comercial internacional.

Para Krugman & Obstfeld (2006) los gobiernos pueden aplicar varias medidas como políticas comerciales para equilibrar su balanza comercial; la más conocida es el arancel. La aplicación de medidas proteccionistas a las importaciones para restringirlas tiene por objeto proteger el mercado nacional, y la intervención del gobierno con la aplicación de medidas arancelarias y no arancelarias apuesta a la protección de la industria nacional.

Este tipo de proteccionismo puede generar efectos positivos en un gobierno generando más ingresos al estado a través de sus entes de recaudación tributaria pero tiene

un efecto negativo en el consumidor final ya que se carga al precio final por la recarga arancelaria (Samuelson & Nordhaus, 2013). En el ciclo de vida del producto, esto genera un decrecimiento en el consumo y además un decrecimiento en los bienes importados.

Esta orientación mercantilista aboga por la regulación del comercio con la intervención del gobierno con el propósito de construir una balanza comercial favorable donde las exportaciones sean mayores a las importaciones mediante la aplicación de aranceles, cuotas y otras políticas comerciales. Carbaugh (2009) explica que si una nación genera una balanza comercial no petrolera positiva, el país obtiene altos ingresos que contribuirán al aumento de la producción nacional.

Hamilton (1971) hizo referencia evidenciando el proteccionismo e indicó que el estado puede potencializar su nacionalismo económico implementando barreras arancelarias y no arancelarias. Contrario a lo indicado por Samuelson, existe un efecto contrario de imponer restricciones a las importaciones y está relacionado a la contracción de la demanda de un producto por su alza de precios. Esta elevación en el precio va de la mano con la carga arancelaria que siempre la pagará el consumidor.

2.5. Aranceles

Los aranceles son la política comercial más simple, pero en el mundo moderno muchas intervenciones gubernamentales en el comercio internacional adoptan otras formas, tales como subsidios a la exportación, cuotas de importación, restricciones voluntarias de exportación y exigencias de contenido nacional. Afortunadamente, cuando comprendemos los aranceles no es muy difícil entender estos otros instrumentos comerciales (Daniels, Radebaugh, & Sullivan, 2013).

La estructura arancelaria utilizada para los productos del extranjero comercializados en el país es la NANDINA, de acuerdo a la Nomenclatura Arancelaria Común de los Países Miembros de la CAN (Pro Ecuador, 2013).

La NANDINA es la "Nomenclatura Arancelaria Común de los Países Miembros del Acuerdo de Cartagena" (Comunidad Andina), basada en el Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías (SA), aprobada por la Decisión 249 de la Comisión del indicado Acuerdo, publicada en la Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena, el 10 de agosto de 1989. La NANDINA es aplicada a la universalidad de los productos y a la totalidad del comercio de cada uno de los Países Miembros de la Comunidad Andina, la cual está abierta a fraccionamientos adicionales en su propia nomenclatura arancelaria o

estadística, utilizando para esos efectos dos dígitos adicionales a los 8 del código numérico de la Nomenclatura Arancelaria Común.

2.6. Salvaguardias

Las salvaguardias constituyen uno de los tres tipos de medidas especiales de protección del comercio internacional (los otros son las medidas antidumping y las medidas compensatorias) a las que pueden recurrir los Miembros de la OMC (Luna, 2016).

El término salvaguardia es entendido como una modalidad de “urgencia” que, de acuerdo a la OMC, es aplicada ante el aumento de las importaciones de ciertos productos que pueden representar una amenaza grave a un determinado sector de la producción nacional del país importador. Según la OMC, las salvaguardias deben ser de carácter temporal, se impondrán solo cuando se determine que las importaciones están afectando a una rama de la producción nacional de manera selectiva, y se liberalizarán progresivamente mientras estén en vigor.

“El acuerdo general de Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994 (GATT 1994), (...) estipula la facultad de un Miembro, país en desarrollo, cuando experimente dificultades para equilibrar su Balanza de Pagos y requiera mantener la ejecución de su programa de desarrollo económico, que pueda limitar el volumen o el valor de las mercancías de importación, (...), es decir, regular el nivel general de sus importaciones con el fin de salvaguardar su situación financiera exterior y de obtener un nivel de reservas suficiente para la ejecución de su programa de desarrollo económico” (OMC, 2018).

Las medidas antidumping son aquellas que consisten en la defensa comercial que se aplica cuando un exportador ofrece un bien o servicio a un precio inferior al precio corriente de mercado.

La investigación acerca del dumping se inicia a través de un requerimiento de las empresas afectadas y se lleva a cabo por la Unión Europea. Por otro lado, la OMC (Organización Mundial de Comercio) en sus acuerdos no regula las acciones de las empresas que incurren en dumping, sino que se centra en la forma en que los gobiernos atajan el dumping.

Las medidas compensatorias son las que toma un país importador, generalmente en forma de un aumento de los derechos, con objeto de contrarrestar las subvenciones concedidas en el país exportador a los productores o a los exportadores.

2.7. El sector automotriz

Las diferentes actividades de comercio, servicios y producción, que genera el sector automotriz hacen que esta se convierta en una industria esencial con una gran influencia en el desarrollo económico del país. A su vez el sector automotriz, tiene influencia directa con la industria metalúrgica, tecnológica, textil, electrónica debido a las piezas y partes componentes de cada una de las piezas que conforman un vehículo (Supercías, 2015).

Las medidas proteccionistas que se han venido aplicando producto de la crisis mundial del 2009, han afectado en la disminución de la oferta de automóviles afectando así la demanda por el aumento de los precios de los bienes relacionados a esta industria.

La economía ecuatoriana atravesó en el año 2016 por su peor momento de los últimos 17 años desde que se implementó la dolarización, al registrar un decrecimiento del PIB del 1.7% en relación con el 2015, según las previsiones del Banco Central. Esta recesión económica y las medidas tomadas por el Gobierno en ese contexto han tenido un severo impacto en el sector automotor nacional. Las cifras hablan por sí solas: en relación con el año 2015, en el 2016 se redujo en 22% el volumen de ventas de vehículos nuevos; la producción de vehículos disminuyó en 45%, las importaciones se redujeron en 12%, mientras que las exportaciones cayeron en 78%. En ciertos segmentos, la situación fue extrema: la venta de vehículos de carga de más de 3.5 toneladas tuvo una reducción de 49% y en el caso de tractocamiones la variación fue de -72%.

La reactivación económica es una prioridad nacional para recuperar el empleo y retomar el camino del desarrollo. La movilidad de las personas y el transporte de las mercancías constituyen factores clave para el crecimiento y el progreso de las sociedades modernas.

La actividad automotriz está encadenada a los distintos sectores de la economía: la industria, la agricultura, el comercio interno, las exportaciones requieren de vehículos para el transporte terrestre de mercancías; los vehículos de pasajeros son necesarios para el turismo; la banca y los seguros, también tienen un importante relacionamiento con las inversiones y el comercio automotriz; asimismo, la industria de carrocerías, de ensamblaje

de vehículos, de fabricación de autopartes, de estructuras metálicas para vehículos de carga dinamizan la producción nacional; y, en general, más de 29,000 empresas de producción, comercio y servicios automotrices contribuyen al desarrollo económico del país. Las empresas del Ecuador en general, así como el sector automotriz en particular, no son actores exentos, sino activos y también actores de un Ecuador que se mueve, constituyen el motor de la reactivación económica que el país requiere.

Los vehículos automotores representan una participación, dentro de la producción del sector transporte, del 14.4%. Se relaciona directamente con 106 de los 245 sectores de la economía. Dentro de esta categoría se incluyen fabricación de cualquier tipo de vehículo, fabricación de carrocerías, remolques, semirremolques, fabricación de partes y accesorios para motores de vehículos. Los principales bienes y servicios demandados son: vehículos automotores 30%, servicios de comercio 27%, neumáticos y cámaras de aire 11%, productos de plástico 6.4%, servicios de intermediación financiera 6.3%, productos de hierro y acero 4.2%. El aporte económico del sector, en lo referente a tributos, fue en 2015 de 1,111 millones de dólares, según SENA y SRI. A continuación se muestra la carga tributaria en vehículos nuevos según su precio de venta al público:



Figura 1. Carga

tributaria en vehículos nuevos

El encadenamiento que ejerce el sector automotor sobre el resto de sectores de la economía es relevante, dando impulso a otras áreas del sector productivo. Sin vehículos no habría exportaciones, construcción, atención médica, las personas no podrían trasladarse a su lugar de trabajo, etc. Es decir, el crecimiento económico sería muy difícil sin su aporte. Es un sector que va de la mano con el desarrollo de todos los sectores que se involucran en una sociedad.

Por la multiplicidad de insumos que intervienen en la industria automotriz, mantiene una estrecha relación con otras industrias de acentuada importancia en el sector de manufactura de la economía, incluyendo actividades siderúrgicas, metalúrgicas, metalmecánicas, petroleras, petroquímicas y mineras, al igual que con firmas productoras

de materiales como plástico, vidrio o textiles y neumáticos utilizados en la producción de automóviles, a los que se agregan segmentos productivos de naturaleza innovadora que se han incorporado a los procesos productivos de la industria automotriz, tales como informática, robótica o sistemas de motorización eléctrica. En términos generales, los distintos actores que conforman la industria automotriz se pueden agrupar en:

1. Empresas terminales automotrices, esencialmente conformadas por grandes empresas multinacionales o asociadas a marcas internacionales, que constituyen el núcleo de la cadena al determinar los estándares productivos de la industria.
2. Firmas autopartistas productoras de equipo original (partes, piezas y ensamblaje de conjuntos y subconjuntos) y que actúan como proveedoras de las empresas terminales automotrices.

Todos los actores anteriores se caracterizan por presentar un alto grado de encadenamiento dentro de la industria, y que se deriva en exigentes estándares de operación y relaciones de negocio usualmente de mediano y largo plazo.

Por otro lado, la producción de las grandes plantas automotrices desemboca en vehículos terminados (CBU, por las siglas en inglés de Complete Built Up) o en conjuntos de partes y piezas correspondientes a vehículos desarmados (CKD, por las siglas en inglés de Complete Knocked-Down) que luego son enviados a otros destinos para su ensamblaje. Los países importadores de vehículos suelen alentar la importación de vehículos en CKD al establecer aranceles menores (respecto a los que aplican a los CBU) y motivar una mayor utilización de componentes nacionales (como llantas, baterías, faros, parabrisas, etc.). En la Tabla 2, se puede apreciar las diferencias existentes entre vehículos CBU y CKD respecto a su modo de importación, aranceles y disponibilidad.

Tabla 2. *Diferencias destacadas entre vehículos CBU y CKD*

	CBU	CKD
Modo de importación	Importado como unidad terminada	Importado en partes y ensamblado localmente
Aranceles	Usualmente aranceles más altos	Con frecuencia aranceles más bajos

Disponibilidad	Inmediata después del lanzamiento del modelo	Mayor tiempo de espera desde que el modelo es lanzado
----------------	--	---

Fuente: AEADE, 2016

Un elemento relevante dentro de la industria automotriz es la creciente importancia del uso de plataformas globales, estrategia que permite un mejor aprovechamiento de la inversión en investigación y desarrollo de las compañías fabricantes al unificar las plataformas de los vehículos (estructura, arquitectura, ingeniería y los aspectos más importantes de la mecánica, que representan alrededor de 80% de los componentes de un carro) y generar una base desde la cual se construyen los distintos modelos de vehículos, que luego se distribuyen a los distintos mercados. El uso de plataformas permite ofrecer los mismos modelos de autos en distintos mercados alrededor del mundo. Para el consumidor final, la producción automotriz puede dividirse en tres grandes segmentos acorde a la marca y al posicionamiento de mercado de los vehículos:

1. Segmento Premium, que representa los precios y márgenes más altos y comprende alrededor de 10% del mercado
2. Segmento de Valor, ubicado en un rango medio de precios y que abarca la amplia mayoría de vehículos vendidos en todos los mercados, alrededor de 70%
3. Segmento de Entrada, donde se encuentran los vehículos menos onerosos para las diferentes clases de vehículos y que representan el 20% restante

Por su naturaleza, la actividad de manufactura de productos automotrices es intensiva en capital, generando elevados niveles de concentración geográfica entre los diversos actores de la cadena (clusters) como resultado de la alta coordinación, eficiente manejo logístico y mínimo nivel de inventarios con los que opera. A nivel global la industria automotriz se caracteriza también por el considerable nivel de regulación al que se encuentran sujetas sus operaciones, de forma tal que el cumplimiento de regulaciones relativas a seguridad, medio ambiente, procesos de aprobación de vehículos e impuestos ha significado para la industria una adición importante a sus costos naturales de manufactura.

El entorno globalizado en el que se desenvuelve la industria automotriz obliga a las empresas fabricantes de vehículos a operar con un enfoque de mejora continua de sus procesos y a buscar generar/mantener un nivel de tecnología e innovación que le permita enfrentar de forma satisfactoria los desafíos de un mercado con carácter fuertemente internacional. Estas exigencias se trasladan a su vez al segmento de fabricación de

autopartes, cuyas empresas requieren importantes inversiones para contar con el capital humano y tecnológico que le permita satisfacer los requerimientos de las plantas ensambladoras.

Por otro lado, en las economías emergentes, el desarrollo de una industria automotriz local depende también de la inversión y transferencia tecnológica que pueden hacer los grandes actores internacionales ya establecidos en el mercado mundial y que constituyen una fuente principal de innovación en la industria.

Estas empresas son atraídas por ventajas competitivas como una amplia red de proveedores, disponibilidad de mano de obra calificada y competitiva, así como la posición geográfica y el acceso preferencial a mercados de tamaño significativo.

La estructura de la industria ha visto también varios cambios que han marcado su evolución, empezando por el estancamiento en la demanda en los mercados maduros que llevó a una oleada de inversiones en mercados emergentes, cuya creciente demanda ha sido el principal motor del crecimiento de las ventas mundiales de vehículos en las últimas décadas. Esto llevó a que la fabricación local de vehículos en países en vías de desarrollo, que empezó con plantas de ensamblaje de piezas CKD, haya continuado con la construcción de plantas de armado a gran escala, mientras que en la mayoría de los países occidentales industrializados se observaba un complicado ajuste de capacidad que significó el cierre de múltiples plantas.

Otro elemento en la evolución de la industria ha sido el incremento en el rango de modelos de vehículos producidos, avanzando más allá de las categorías tradicionales hacia segmentos de nicho y vehículos denominados cross-over. Lo anterior fue acompañado por una disminución general de los ciclos de vida de producto (el tiempo promedio que un producto permanecía en el mercado se redujo de 7 a 5 años entre la década de 1970's y 2000's) que redujo el volumen vendido por modelo y el espacio para que los fabricantes recuperen sus costos de desarrollo. Como reacción los fabricantes empezaron a incrementar el uso de componentes compartidos y la utilización de plataformas en la mayor cantidad posible de modelos.

Los problemas de sobrecapacidad y luego de crecientes inventarios han llevado también al uso de incentivos de venta que permitan mantener la participación de mercado pero que en el largo plazo probaron no ser sostenibles al erosionar sus márgenes de operación. Con el ánimo de conectar la producción con la demanda del mercado, varios fabricantes iniciaron programas de fabricación por pedido, en los que dentro de 3 semanas o menos de recibir la orden del cliente se puede construir un carro, evitando los costosos

inventarios de producto terminado y los incentivos necesarios para salir del stock de vehículos sobre producidos.

En la cadena de suministro los principales cambios observados han sido una reducción general del número de proveedores por planta ensambladora de vehículos, la redistribución (outsourcing) de actividades de valor agregado, y el incremento en la provisión global de componentes y materiales. De esta forma cobran una crítica importancia las actividades de logística que conectan con distantes proveedores de componentes, al igual que la coordinación de la cadena de suministro medida no solamente en costo sino también en cuán rápido puede entregar el producto a su cliente.

A la continua sobrecapacidad presente en la industria se sumaron factores como la búsqueda de mayores economías de escala en la compra y desarrollo de productos, el desarrollo de un portafolio de marcas globales y el acceso a mercados emergentes, que en su conjunto llevaron a una ola sin precedentes de fusiones, adquisiciones y alianzas entre empresas de la industria. A su vez, la industria automotriz no es ajena a los cambios tecnológicos transformadores (como aplicaciones de telemática en vehículos o trenes motrices alternativos –carros eléctricos-), que una vez establecidos activan la dinámica de la competencia con un enfoque inicial en escala y liderazgo en costo, pasando luego hacia una mayor variedad de elección, después hacia la diversificación y terminando en la personalización de productos. Pasando al producto final de la industria, en términos generales, el mercado de productos automotrices se puede distribuir entre dos segmentos:

1. Fabricantes de equipo original (OEM, por las siglas en inglés de Original Equipment Manufacturers)
2. Postventa o de reposición

En el primer caso intervienen los fabricantes de vehículos (llamados OEMs) que corresponden a las grandes empresas que cuentan con un importante reconocimiento de marca a nivel mundial para sus vehículos (tales como Toyota, GM, Volkswagen). Un desafío común para estos fabricantes es alcanzar un volumen eficiente de unidades producidas por plataforma, buscando reducir el número de plataformas que producen y alcanzar una mayor diversidad de modelos producidos a partir de cada plataforma. A su vez, estos grandes fabricantes requieren de una cadena de proveedores que se pueden clasificar en tres grupos; los cuales se detallan en la Tabla 3 que se muestra a continuación.

Tabla 3. *Tipo de proveedores segmento OEM*

Grupo	Características
-------	-----------------

Nivel 1 (Tier 1)	Proveen directamente a los OEMs y en años recientes se han convertido en integradores de sistemas, al estar involucrados en el diseño, desarrollo, y pruebas de los módulos y sistemas que proveen.
Nivel 2 (Tier 2)	Proveen partes y componentes a los proveedores de Nivel 1, así como directamente a los OEMs.
Nivel 3 (Tier 3)	Proveen materia prima y partes y componentes básicos a los proveedores de Nivel 2, principalmente a través de acuerdos de subcontratación

Por otro lado, en el segmento de postventa (reposición) intervienen fabricantes de repuestos, proveedores de servicios automotrices, proveedores de servicios de movilidad, entre otros.

2.8 Cadena de Valor de la industria automotriz

Las actividades que llevan a cabo los actores que participan en las operaciones propias de la industria automotriz se caracterizan según la Figura 2 que se muestra a continuación:



2.9 Marco Conceptual

2.9.1 Balanza de Pagos

La Balanza de pagos es conocida oficialmente como Estado de Transacciones Internacionales, informa de sus transacciones comerciales y financieras con el resto del mundo. Está conformada por dos cuentas principales:

1. La cuenta corriente, que da seguimiento al comercio de mercancías, servicios y transferencias.
2. La cuenta de capital, que da seguimiento tanto a préstamos otorgados a extranjeros como a préstamos recibidos por ciudadanos.

Cada una de estas balanzas dan un saldo independiente que puede ser positivo o negativo:

1. Superávit: en el caso de que el saldo de un tipo de balanza sea positivo estaremos hablando de que la balanza está en superávit.
2. Déficit: en el caso de que el saldo este en negativo en la balanza comercial.

Para Krugman y Obstfeld (2006) la balanza de pagos constituye el registro de todas las transacciones económicas monetarias que se producen entre una nación y las demás nacionales del mundo en un lapso de tiempo determinado donde se reflejan las salidas y entradas de dinero producto de las importaciones y exportaciones de la nación respectivamente.

El Ecuador ha venido manteniendo un déficit en la balanza de pagos por diferentes situaciones exógenas de países hermanos como una devaluación de la moneda en Colombia y Perú, situación que se evidencia en los precios más altos a nivel internacional debido a que el Ecuador tiene su sistema monetario dolarizado. Producto de lo antes mencionado, existe un decrecimiento en las exportaciones y se incrementan las importaciones.

2.9.2 Comercio Internacional.

Se define como Comercio Internacional, Comercio Exterior o comercio mundial al movimiento que tienen los bienes y servicios a través de los distintos países y sus mercados. Se realiza utilizando divisas y está sujeto a regulaciones adicionales que establecen los participantes en el intercambio y los gobiernos de sus países de origen. Al realizar operaciones comerciales internacionales, los países involucrados se benefician mutuamente al posicionar mejor sus productos, e ingresar a mercados extranjeros.

A través del comercio internacional se promueve el desarrollo económico de las naciones, pero asimismo puede causar un déficit y no ser favorable para el país, y más específicamente a la industria que sufre los efectos colaterales por competir con las importaciones de otros países a muy bajo precio y sin limitación de entrada (Krugman & Obstfeld, 2006, p. 5).

David Ricardo en su teoría de la ventaja comparativa supone que todo país debe especializarse en la producción y exportación de productos fabricados bajo principios de eficiencia para lograr ser rentables (Samuelson & Nordhaus, 2013, p. 287).

2.9.3 Restricciones Comerciales

La Teoría de la Ventaja Comparativa concluyó sobre la importancia del libre comercio, pero en realidad casi todos los países imponen algunas restricciones al libre flujo del comercio internacional, y suelen conocerse como Políticas de Intercambio Comerciales. Estas políticas se sustentan en dos razones: a) Económicas y b) No Económicas.

Entre las razones económicas encontramos: a) preservar Fuentes de Empleo, b) protección a Industrias Nacientes, c) industrialización, d) Mejor Posición Comercial y e) combate de Prácticas Desleales de Comercio Internacional.

Entre las razones no económicas encontramos: a) mantenimiento de Industrias Esenciales. Ejemplo; en México para mantener su industria petrolera (Petróleo), en EUA

para mantener sus industrias de Silicio, b) bloqueo Comercial (Relaciones Hostiles). Ejemplo; el bloqueo comercial que EUA tiene impuesto a Cuba. Bloqueo comercial de EUA a las importaciones de atún de México, c) mantenimiento o Extensión de las Esferas de Influencia. Ejemplo; Certificación contra las drogas y d) preservar cultura e identidad nacional.

Para lograr estas restricciones las Políticas Comerciales, los estados hacen usos de diversos instrumentos: Aranceles, Cuotas, Restricciones Voluntarias a la Exportación, Requerimiento de Contenido Nacional, Control de Cambios, Políticas Administrativas (Licencias, Restricciones a los Servicios, etc.)

Para Salvatore (2005, p. 312) los países deben aplicar medidas proteccionistas para equilibrar la balanza de pagos o cuando se identifica que existe peligro para la industria nacional o el desarrollo económico del país. Existen varios tipos de medidas: arancelarias, no arancelarias, cuotas de importación, antidumping a los productos importados, entre otros.

2.9.4 Balanza Comercial del Ecuador.

La balanza comercial o balanza de mercancías es el registro económico de un país donde se recogen las importaciones y exportaciones de mercancías, es decir, son los ingresos menos los pagos del comercio de mercancías de un país.

A través de la balanza comercial, se puede obtener más información sobre las exportaciones e importaciones que se llevan a cabo en un país y en un momento determinado. En concreto, esta balanza indica la diferencia existente entre los bienes que un país vende al exterior y los bienes que adquiere a otros países.

La Balanza Comercial del Ecuador presentó un saldo negativo de US\$259.48 millones en el tercer trimestre del 2014. Esto fue ocasionado porque las exportaciones fueron inferiores a las importaciones, las mismas que fueron de USD 2,030.33 millones menor a las importaciones FOB que registraron USD 2,289.81 millones, respectivamente (BCE, 2014).

La balanza comercial no petrolera a la misma fecha tuvo un saldo negativo de USD 615.54 millones y la y la balanza comercial petrolera registro un saldo positivo de USD 356.06 millones.

2.9.5 Restricciones arancelarias y no arancelarias.

El arancel es un impuesto, o gravamen, que se impone sobre un bien o servicio cuando cruza la frontera de un país. El arancel más común es el arancel a las importaciones. Este consiste en poner un impuesto a un bien o servicio vendido dentro del país por alguien desde el exterior de la frontera. Los gobiernos imponen aranceles a las importaciones principalmente por dos motivos: para obtener ingresos o para proteger a las industrias nacionales de la competencia extranjera. La principal razón que impulsa a los consumidores a consumir bienes producidos en el extranjero es que son más baratos. Por ello, un aumento de precio desincentivará el consumo de bienes extranjeros (Carbough, 2009, p. 111).

De igual forma, un miembro de la OMC puede aplicar medidas de salvaguardias con el fin proteger a una rama de producción nacional por efecto de un posible aumento de las importaciones de productos que cause o amenace causar daño a esa rama de la producción (OMC, 2016).

En 1997 miembros del General Agreement on Tariffs and Trade (GATT) las salvaguardias que se regían únicamente por el artículo XIX; fue la Ronda de Uruguay la que estableció el acuerdo de salvaguardias, que aporta claridad. En el acuerdo se pactó en gran parte, por lo que los asociados contratantes del GATT venían aplicando cada vez más medidas de las llamadas Zona Gris, que son las limitaciones voluntarias bilaterales de las exportaciones, para limitar las importaciones de determinados productos (OMC, 2016).

La llamada Zona Gris es La Zona Gris es el espacio que se encuentra entre la resolución del conflicto en el marco de la legalidad nacional e internacional (zona blanca), y el enfrentamiento armado abierto (zona negra). Mediante las acciones estratégicas en zona gris se pretenden alcanzar objetivos políticos que difícilmente se lograrían mediante una práctica política y jurídica "bona fide" -que es lo que regula las relaciones internacionales-, pero sin tener que recurrir a un empleo de la fuerza, de coste económico y social prohibitivo, y siempre de consecuencias inciertas. Todo ello requiere una planificación a largo plazo, con una gestión acertada de los "tiempos estratégicos" y envuelto en la ambigüedad.

Medida de la Zona Gris, en relación a este tema: Medida que no está claramente en consonancia con las obligaciones contractuales correspondientes; por ejemplo, las limitaciones voluntarias de las exportaciones en el caso del GATT.

2.9.6 Condiciones para la aplicación de las Salvaguardas.

En el artículo 2 de la OMC especifica que una de las principales condiciones para que un país pueda aplicar las salvaguardas, es que este se vea afectado por: a) un aumento en las importaciones, b) un daño grave o c) amenaza de daño grave causado (OMC, 2016).

Mientras más importaciones existan en un país, el mismo se verá afectado y amenazado con una invasión de productos del extranjero que causarán una competencia desleal a la producción nacional. El estado debe restringirlas ya que los ingresos por exportaciones debe ser al menos equivalente a los egresos por importaciones (OMC, 2016).

Daño grave a alguna de las ramas de la producción a la que deba protegerse debido a la cantidad de importaciones que se generan de forma indiscriminada si nadie regula esto. La protección a cada uno de los factores de la producción relacionadas a alguna industria específica es tarea del estado para garantizar y salvaguardar los intereses de la sociedad (OMC, 2016).

Amenaza de Daño Grave, en esta etapa las autoridades se basan específicamente en hechos, y no en alegaciones, conjeturas o posibilidades remotas, pero si no se determina que existiera un daño grave pero los resultados de la investigación indican que hay una amenaza de daño grave, si se puede aplicar la medida de salvaguardas (OMC, 2016).

Las salvaguardas deberán ser temporales; solo podrán imponerse cuando se determine que las importaciones causen o amenazan causar daño a una rama de la producción nacional. Cabe recalcar que la OMC (2016) dispuso que toda medida de proteccionismo debe cumplir con un periodo por más de un año y esta debería liberalizarse progresivamente.

No deberán imponer salvaguardias a las importaciones de productos que estuvieron sujetos a esa medida, hasta que transcurra el tiempo que estuvieron vigente en el país.

2.9.7 Restricción no Arancelaria.

Son medidas establecidas por el gobierno para restringir o regular la importación, circulación, exportación y tránsito de mercancías extranjeras por territorio nacional, ya sea

para proteger las economías nacionales, sanidad animal o vegetal, preservar y proteger los bienes nacionales, el medio ambiente y la salud; o incluso para dar a conocer las características y/o calidad de la mercancía. No tienen naturaleza arancelaria.

Según Carbaugh (2009) las cuotas de importación son medidas de restricción con afectación directa a la cantidad importada durante un límite de tiempo. Y también los países pueden idear la clasificación, el etiquetado y las normas de ensayo para permitir la venta de productos locales, pero obstruirla en el extranjero.

Existen regulaciones de envases y embalaje permitidos en ciertos países para evitar contaminación ambiental y protección de la industria. Así mismo, algunos países requieren que los potenciales importadores o exportadores aseguren el permiso de las autoridades gubernamentales antes de llevar a cabo transacciones de comercio.

2.10 Marco Legal

Los entes de control para las actividades de comercio exterior del Ecuador como lo son las importaciones y exportaciones están regidas por el Ministerio de Comercio Exterior. Ellos regulan el comercio a través de leyes que permiten el control y regulación de las mismas para un desarrollo sustentable de la nación (Ministerio de Comercio Exterior, 2015).

2.10.1 Comité de Comercio Exterior e Inversiones (COMEXI).

La Política Comercial del Ecuador está normada por la ley de Comercio Exterior e Inversiones – LEXI aprobada por ya disuelto Congreso Nacional del Ecuador el 22 de mayo de 1997. Y el LEXI creo el Consejo de Comercio Exterior e Inversiones – COMEXI- que está conformada por 6 representantes del sector público y 5 representantes de las Cámaras de la Producción del país.

La principal función que tiene el COMEXI es de promulgar las leyes y regulaciones de comercio internacional de bienes y servicios tomando en consideración los compromisos internacionales adquiridos por el Ecuador en materia comercial y además que tenga coherencia con el plan de desarrollo macroeconómico del país. El COMEXI tiene inherencia en las siguientes áreas: a) Política Arancelaria, b) Negociaciones Internacionales Políticas

para el desarrollo de los regímenes especiales, c) Medidas para contrarrestar el comercio desleal, d) Definir las políticas tendientes a lograr mayor competitividad de la producción nacional y e) Aprobar el plan de promoción de exportaciones.

2.10.2 Corporación para la Promoción de Exportaciones e Inversiones – CORPEI

Existe otro organismo de control que trabaja junto con el COMEXI que es la Corporación para la Promoción de Exportaciones e Inversiones – CORPEI- que es un ente de carácter privado cuya función principal es la de ejecutar la promoción no financiera de las exportaciones y orientar y dirigir la promoción de la inversión directa en el país.

Es decir, el COMEX tiene la potestad de emplear medidas que mitiguen el riesgo y el impacto negativo en la Balanza Comercial del estado. En enero del 2015 bajo la Resolución N0-50 2015, El Pleno del Comité de Comercio Exterior se aplica la medida de salvaguardas en el país, con el objetivo proteger la industria nacional y desarrollar la matriz productiva de la Nación (COMEX, 2015). La Resolución No-50 considera:

Que, el Artículo 261, numeral 5 de la Constitución de la Republica dispone que, las políticas económicas. Tributarias, aduaneras, arancelarias, de comercio exterior, son competencia exclusivamente del Estado (COMEX, 2015).

Que, el numeral 2 del Artículo 276; ibídem determina que uno de los objetivos del régimen de desarrollo del Ecuador es construir un sistema económico, justo democrático, productivo y sostenible (COMEX, 2015). Bajo la resolución No.011 2015 El Pleno Del Comité de Comercio Exterior, resuelve:

Artículo 1.- Establecer una sobre tasa arancelaria, de carácter temporal y no discriminatoria, con el propósito de regular el nivel general de las importaciones y de esta manera, salvaguardar el equilibrio de la balanza de pagos, conforme al porcentaje ad valorem (de acuerdo al valor) determinado para las importaciones a consumo de subpartidas (COMEX, 2015).

En el anexo No. 1 puntualiza todas las subpartidas, la descripción arancelaria y la sobretasa arancelaria.

2.10.3. Código Orgánico de la Producción Comercio e Inversión (COPCI).

Mediante el Registro Oficial Órgano del Gobierno del Ecuador del Código Orgánico de la Producción Comercio e Inversión, (2010) libro No.1 Objetivo y Ámbito de Aplicación; art 4 estipula lo siguiente en el literal A “Transformar la Matriz Productiva, para que esta sea de mayor valor agregado, potenciadora de servicios, basada en el conocimiento y la innovación; así como ambientalmente sostenible y eco eficiente”

COPCI (2010) literal k “promover el desarrollo productivo del país mediante un enfoque de competitividad sistémica, con una visión integral que incluya el desarrollo territorial y que articule en forma coordinada los objetivos de carácter macroeconómico, los principios y patrones básicos del desarrollo de la sociedad; las acciones de los productores y empresas; y el entorno jurídico institucional”

COPCI (2010) literal o describe lo siguiente fomentar las exportaciones. COPCI (2010) literal p menciona que es una vía importante para agilizar las operaciones de comercio exterior.

Para la OMC, (2016) sobre las restricciones arancelarias, establece que las salvaguardas son medidas de tipo urgencia, en vista que las importaciones están aumentando y estén causando daño a la industria nacional.

Las siglas NMF Nación más favorecida lo que según la OMC (2016) es un tipo de arancel no discriminatorio adherido a todas las importaciones, pero se excluye los aranceles preferenciales plasmados en los acuerdos de libre comercio entre países.

2.10.4 Plan Toda una Vida

El actual régimen gubernamental presidido por el Lcdo. Lenin Moreno Garcés, puso en marcha el programa de desarrollo - Plan Toda una Vida - que mantiene las bases del antiguo Plan Nacional del Buen Vivir para los periodos 2017-2021, con el objeto de promover el desarrollo económico, político y sociocultural en el Ecuador.

El Objetivo 4 se enfoca en consolidar la sostenibilidad del sistema económico social y solidario, y afianzar la dolarización mientras que el Objetivo 5 en impulsar la productividad y competitividad para el crecimiento económico sostenible de manera redistributiva y solidaria. Finalmente, el Objetivo 6 se concentra en desarrollar las capacidades productivas y del entorno para lograr la soberanía alimentaria y el Buen Vivir rural.

La matriz productiva ecuatoriana debe modificarse para lograr una mayor industrialización con agregación de valor, es por esto que estos objetivos buscan impulsar este desarrollo. Dentro de los motivos no económicos para la intervención del estado en la economía de un país, es precisamente proteger las industrias esenciales.

Capítulo III: Metodología de la Investigación

3.1 Diseño de la investigación

La metodología que se plantee para la elaboración de una investigación es importante para la estructurar un trabajo de manera adecuada de acuerdo al tema propuesto (Hernández, Fernández & Baptista, 2014)

Para el tema seleccionado se ha elegido la investigación documental para la recopilación de datos reales en el ámbito automotriz de nuestro país en el período planteado con corte 2015 al 2017 que fue el período de tiempo en el que se impusieron las salvaguardias. Conocer la evolución de la industria automotriz del Ecuador ayuda a poder identificar las variaciones desde el momento que entraron en vigencia las salvaguardias hasta su término.

“La investigación documental consiste en un análisis de la información escrita sobre un determinado tema, con el propósito de establecer relaciones, diferencias, etapas, posturas o estado actual del conocimiento respecto al tema objeto de estudio” (Bernal, 2012 p.110). La investigación documental permite al investigador realizar un proceso estratégico donde a través de la observación y consulta de diferentes fuentes de información documentado en determinados sitios, recaba la información existente concerniente al tema que está tratando y que pretende estudiar. Asimismo, le permite al investigador entrar en contacto con diferentes fenómenos históricos, sociológicos, psicológicos o científicos relacionados al objeto de estudio.

Son considerados fuentes documentales los escritos, tales como textos, informes, revistas, diarios, actas notariales, acuerdos y demás documentos oficiales; y los fílmicos, como películas o diapositivas; y los grabados, como los discos, dispositivos, etc. En este caso en particular hemos tomados fuentes de escritos de prensa, entrevistas, artículos donde se publicaron diversas opiniones que hacían referencia al sector automotriz, las salvaguardias, y las importaciones, así también las entrevistas realizadas a diferentes personajes del sector automotriz.

Como fuentes primarias de información se han considerado entes oficiales en el ámbito automotriz con gran representación en el sector como por ejemplo la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, de donde se han recabado cifras relacionadas a niveles de ventas en el país, así como importaciones en el sector. Por otro lado, el Banco Central del Ecuador, que maneja la información financiera del país y su interrelación en el

comercio exterior del Ecuador, Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones, que también cuenta con información relacionada al sector y su actividad dentro del comercio internacional. El INEC también ofrece datos que complementan la información necesaria para este estudio ya que menciona que el sector automotriz juega un rol importante como aporte al producto interno bruto del país.

3.2 Enfoque de la investigación

El enfoque de la investigación es un proceso sistemático y controlado que se relaciona de manera directa con los métodos de investigación. La investigación documental está relacionada al enfoque de investigación cualitativa y asimismo el método inductivo (Hernández, et. al., 2014). Sin embargo, se utilizó un enfoque mixto, es decir cualitativo y cuantitativo, ya que una gran parte de la información procesada corresponde a datos numéricos recabados en la investigación en fuentes de organismos oficiales como Banco Central del Ecuador, INEC y AEADE la misma que está relacionada a las importaciones del sector automotriz, variaciones en los años propuestos, cifras de ventas, entre otras, la misma que constituye parte de un enfoque cuantitativo.

En la investigación cualitativa se estudia la realidad en un entorno natural de acuerdo a cómo suceden las situaciones, obteniendo e interpretando fenómenos de acuerdo con las personas implicadas. Utiliza una variedad de instrumentos para recoger la información como por ejemplo las entrevistas, imágenes, observaciones, historias de vida, donde se describen rutinas, situaciones problemáticas, así como el significado que cada uno puede darle a cada situación. En el enfoque cualitativo el investigador ve el escenario y a las personas en una perspectiva integral, es decir, las personas y el entorno. Frente al tema propuesto, fue importante conocer desde la fuente de cada uno de ellos, la postura y como fueron afectados con las salvaguardias impuestas en el sector automotriz dentro de su entorno.

Hernández et. al (2015), define al enfoque mixto como el que reúne las mismas características de cada uno de los enfoques cualitativo y cuantitativo y que usan fases similares como:

1. Llevan a cabo observación y evaluación de fenómenos.
2. Establecen suposiciones o ideas como consecuencia de la observación y evaluación realizadas.

3. Prueban y demuestran el grado en que las suposiciones o ideas tienen fundamento.
4. Revisan tales suposiciones o ideas sobre la base de las pruebas o del análisis.
5. Proponen nuevas observaciones y evaluaciones para esclarecer, modificar, cimentar y/o fundamentar las suposiciones o ideas, o incluso para generar otras.

Por lo antes expuesto, fue necesario el uso de un enfoque de investigación mixto porque se triangula conclusiones entre los métodos de recolección de datos cualitativos y cuantitativos para poder realizar un análisis desde diferentes opiniones y perspectivas determinando así la influencia que tuvieron las salvaguardias en el sector automotriz entre los años 2015 al 2017.

3.3 Métodos, Técnicas y procedimientos de la investigación

Se realizaron varios métodos y técnicas de recolección de datos con el objeto de revisar, analizar y concluir acerca de cómo fue el efecto de las salvaguardias en las importaciones del sector automotriz. Los métodos seleccionados fueron el histórico, inductivo y el deductivo.

El método histórico está estrechamente vinculado al análisis de las diferentes etapas por las que atraviesa el objeto de estudio, de tal forma que se pueda evaluar su trayectoria y establecer las variables que influyeron para su evolución. Este método se consideró ideal para este trabajo investigativo ya que permitió determinar de manera lógica la forma en que se ha desarrollado la industria automotriz del Ecuador desde el año 2015 en el que se impusieron salvaguardias que afectaron al sector, hasta el 2017.

La investigación cualitativa es inductiva. El investigador desarrolla conceptos y comprensiones partiendo de los datos y no recogiendo datos para evaluar modelos, hipótesis o teorías preconcebidas. El investigador además sigue un diseño de investigación flexible, comenzando sus estudios con interrogantes vagamente formuladas.

El método deductivo consiste en el análisis que va desde lo general a lo específico; es decir, se inicia a partir del estudio de datos globales que, mediante el razonamiento lógico, sigue un proceso para llegar a conclusiones específicas utilizando como técnica la extracción de consecuencias a partir de una preposición. Es por eso que se consideró oportuno utilizar el método deductivo para el análisis general de la industria

Capítulo IV: Análisis de Resultados de la Investigación

4.1 Análisis documental

Las Salvaguardias en el Ecuador, el 11 de marzo de 2015, el Gobierno Ecuatoriano adoptó salvaguardias generales arancelarias del 5 % al 45 % en 2,800 productos importados, que representan el 32% del total de importaciones en el país. Entre estas tasas se encuentran: a) 5 % para las importaciones de “bienes de capital no esenciales y materias primas no esenciales”, b) 15 % para las importaciones de “sensibilidad media”, c) 25 % para las importaciones de cerámica, neumáticos, motocicletas y televisores y d) 45 % para bienes de consumo final.

Ecuador basándose en el acuerdo del GATT de 1994 se toma la medida para enfrentar las dificultades con la balanza de pagos por 15 meses con una revisión trimestral y una reducción gradual que concluirá en junio del 2016 (OMC, 2015).

La OMC realizó reuniones para analizar la medida adoptada por Ecuador, algunos Miembros declararon su total apoyo, otros pidieron su anulación inmediata, y otros presentaron serias preocupaciones sobre la justificación económica y su conciliación con las normas de la OMC. El 2 de junio del 2015 el CAN aprobó el uso de las salvaguardias de Ecuador aún frente al desacuerdo total de países como Perú y Colombia que vieron directamente afectadas sus exportaciones.

“Ramiro González, Ministro de Industria y Pesca explicó en que consiste la salvaguardia general, impuestas a más de 2.800 productos, la medida busca un ahorro de unos US\$2,000 millones de dólares de los US\$26,500 millones que importó Ecuador en el 2014” (Gonzalez, 2015).

“Ecuador aludió en su solicitud de autorización de las medidas de salvaguardia a la CAN el desequilibrio de su balanza de pagos global (2, 400 millones de dólares)” (Diario de las Américas, 2015).

Se indica que este desequilibrio es “debido a la caída de los precios del petróleo, de las remesas de los emigrantes y la apreciación del dólar, moneda que adopto en el año 2000 y sobre cuyo cambio no tiene control a diferencia de sus países vecinos” (Diario de las Américas, 2015).

“Según el presidente de la Cámara del Comercio de Guayaquil, Pablo Arosemena, las restricciones no atraen las inversiones, no queremos salvaguardias, son innecesarias. Lo que queremos es abrir los mercados, generar más negocios y más fuentes de empleo” (International Center for Trade and Sustainable Development, 2015).

“El Ministerio de Comercio Exterior anunció este 2 de junio del 2015 que la secretaria de la CAN, a través de la resolución 1784, adoptada el 1 de junio del 2015, autorizó al Gobierno ecuatoriana la aplicación de la medida” (Enríquez, 2015).

El sector automotriz inicia su producción nacional en el año de 1950, con la elaboración de carrocerías, asientos para buses y algunas partes de autos, en la década de los 60 con el apoyo de las leyes de fomento se elaboran elementos de alta reposición.

En los años 70 la empresa AYMESA, automóviles del Ecuador S.A. produce en la ciudad de Quito, cerca de 5,000 unidades el primer auto nacional el Andino, de los cuales 1,000 fueron exportados, se trata de primer auto nacional, y el inicio de una industria de ensamblaje.

En los años 90 se establecen las reglas de comercio y se inicia la exportación de autos a países vecinos, actualmente la producción nacional está conformada por cuatro ensambladoras de autos, Kia, Chevrolet, Mazda, Hyundai y Great Wall.

La producción se realiza bajo las normas INEN que cubre todas las normas de gestión ambiental y elementos de seguridad y con alto nivel de tecnología, gracias al traslado de conocimiento por parte multinacionales. “Ecuador tiene la primera ensambladora de motos, la Empresa Thunder Cycles se ha convertido en la primera y única marca de motos ensamblada 100 % en Ecuador” (Diario el Mercurio, 2012).

Según Pro Ecuador (2014) la industria automotriz produce: a) automóviles tipo sedán con motor a gasolina 4 puertas, b) automóviles tipo hatchback con motor a gasolina 5 puertas, c) vehículos utilitarios tipo jeep a gasolina o diésel, d) vehículos para transporte de pasajeros tipo busetas con motor a diésel, e) buses carrozados y carrocerías para buses de transporte de pasajeros tipo bus urbano, inter estatal, escolar y turístico, f) llantas y neumáticos de transporte de pasajeros tanto radial como convencionales, g) alfombras termoformadas y planas, h) insonorizantes para piso, techo, motor y capot, i) asientos para vehículos individuales, delanteros y posteriores, j) forros para asientos de vehículos y tapicería, k) materiales de fricción para frenos automotrices y productos relacionados con el sistema de frenos y embragues, l) silenciadores y sistemas de escape automotriz, m) vidrios y parabrisas para automóviles, n) hojas y paquetes de resortes o muelles de ballestas, o) filtros de combustibles para línea automotriz y p) ensamble de autos radios y fabricación de arneses de cables para sistema de audio.

De acuerdo a la Clasificación de las Actividades Económicas, este sector involucra al menos 14 ramas de actividad económica que incluyen caucho, textiles, servicios, transferencia de tecnología, etcétera (Clasificación Nacional de Actividades Económicas, 2012). La tabla 4 muestra los diferentes orígenes de los automóviles del Ecuador.

Tabla 4. *Estadística del Origen de Ventas Automóviles de 2000-2015*

Año	Ensamblaje Local	%	Importación	%	Total
2000	10,441	55.00%	8,542	45.00%	18,983
2001	20,316	35.67%	36,634	64.33%	56,950
2002	21,047	30.34%	48,325	69.66%	69,372
2003	22,768	39.19%	35,327	60.81%	58,095
2004	22,230	37.58%	36,921	62.42%	59,151
2005	29,528	36.72%	50,882	63.28%	80,410
2006	31,496	35.17%	58,062	64.83%	89,558
2007	32,591	35.51%	59,187	64.49%	91,778
2008	46,782	41.52%	65,902	58.48%	112,684
2009	43,077	46.44%	49,687	53.56%	92,764
2010	55,683	42.13%	76,489	57.87%	132,172
2011	62,053	44.36%	77,840	55.64%	139,893
2012	56,395	46.44%	65,051	53.56%	121,446
2013	55,509	48.77%	58,303	51.23%	113,812
2014	61,855	51.52%	58,205	48.48%	120,060
2015	43,962	54.07%	37,347	45.93%	81.309

Fuente: CINAIE – Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana

En el año 2014 tenía 29,068 establecimientos dedicados el 70 % a mantenimiento y reparaciones y el 30 % a venta de partes (Peña & Pinta, 2012).

Este sector contribuye a la economía en aranceles, impuestos y generación de empleo. En este sentido, las actividades relacionadas con el sector automotriz generan un número de plazas de empleo (11,473 personas) en impuestos contribuyó con US\$447.1 millones en el año 2014 (Uribe, 2014). Este sector está asociado en dos principales asociaciones: a) Cámara de la industria Automotriz Ecuatoriana (CINAIE) y b) Asociación Ecuatoriana Automotriz del Ecuador (AEADE).

Las Normas y Reglamentos técnicos son aprobados por el Instituto Ecuatoriano de Normalización (INEN) quien se asegura que se cumplan con los requisitos técnicos, de confort y de medio ambiente. La producción nacional también decreció, debido que también se utilizan insumos importados para el ensamblaje de autos o elaboración de partes y piezas, lo que hizo que se encarezca el producto y haya menos demanda.

El COMEX aplicó incrementos a sub partidas 15 % para CKD de automóviles y SUV, de gasolina y para CDK de camionetas. Un arancel mínimo de 14,38 % para la importación de CKD de automóviles y SUV de gasolina con cilindraje superior a 1500cc. Gravó con 5 % a tracto camiones, motocultores, tractores de oruga y similares, un arancel mínimo del 15 %

para CDK de vehículos híbridos, 10 % los chasises en CKD de camiones con un peso bruto vehicular de más de 5T y de menos de 6.2 T.

Debido al auge de vehículos ensamblados dentro del país, estos se volvieron populares e incluso empezaron a exportarse a los países vecinos. La Tabla 5 muestra la producción total nacional y las unidades vendidas en el país, lo que indica que la diferencia es lo que se exporta.

Tabla 5. *Resultado en Unidades de Producción de 2000-2015*

Año	Producción Nacional	Vendidas en el país
2000	13,076	10,441
2001	28,335	20,316
2002	27,931	21,047
2003	31,201	22,768
2004	31,085	22,230
2005	43,393	29,528
2006	51,763	31,496
2007	59,290	32,591
2008	71,210	46,782
2009	55,561	43,077
2010	76,252	55,683
2011	75,743	62,053
2012	81,398	56,395
2013	66,844	55,509
2014	63,872	61,855
2015	50,732	43,962

Fuente: CINAIE – Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana

Las importaciones se vieron afectadas ya desde el año 2015 por medidas arancelarias y restricción de cupo en el sector automotriz: “La medida se adoptó en la última reunión del Comex, el 29 de diciembre, donde se redujeron los cupos hasta un 57 %, para partes y piezas una reducción del 22%” (El Universo, 2015). Para el año 2016 se estableció un cupo global para importación de vehículos terminados (CBU) de 23,285 unidades, y un cupo de vehículos desarmados (CKD) de 61,203 unidades.

El origen de la gran mayoría de las importaciones de vehículos es Asia, donde aproximadamente 70% se distribuye entre Japón con una participación de 30.1%, Corea del Sur con 24%, China con 11.5% y Tailandia con 3.7%. En el continente americano, los países

desde donde más se importan vehículos terminados son: Colombia con 9%, México 6.3% y Brasil 3.9%, mientras EE.UU tiene una cuota de 4.3%.

La Tabla 6 muestra las importaciones de vehículos y las ventas de los mismos. Los números son muy relativos. Esto indica que la gran mayoría de inventario que se importa, se vende dentro del mismo año o al siguiente.

Tabla 6. *Importaciones de Autos de 2000-2015*

Año	Importación	Ventas de Vehículos Importados
2000	8,019	8,542
2001	42,394	36,634
2002	49,093	48,325
2003	30,956	35,327
2004	38,248	36,921
2005	55,310	50,882
2006	57,476	58,062
2007	54,104	59,187
2008	70,322	65,902
2009	40,649	49,687
2010	79,685	76,489
2011	75,101	77,840
2012	66,652	65,051
2013	62,595	58,303
2014	57,093	58,205
2015	33,640	37,347

Fuente: CINAIE – Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana

Las importaciones si tuvieron una baja significativa y fueron las más afectadas por estas medidas, llevando a algunas empresas al borde de la desaparición, generando desempleos o la disminución de los beneficios que tienen como seguros médicos privados, transporte, servicio de cafetería entre otros.

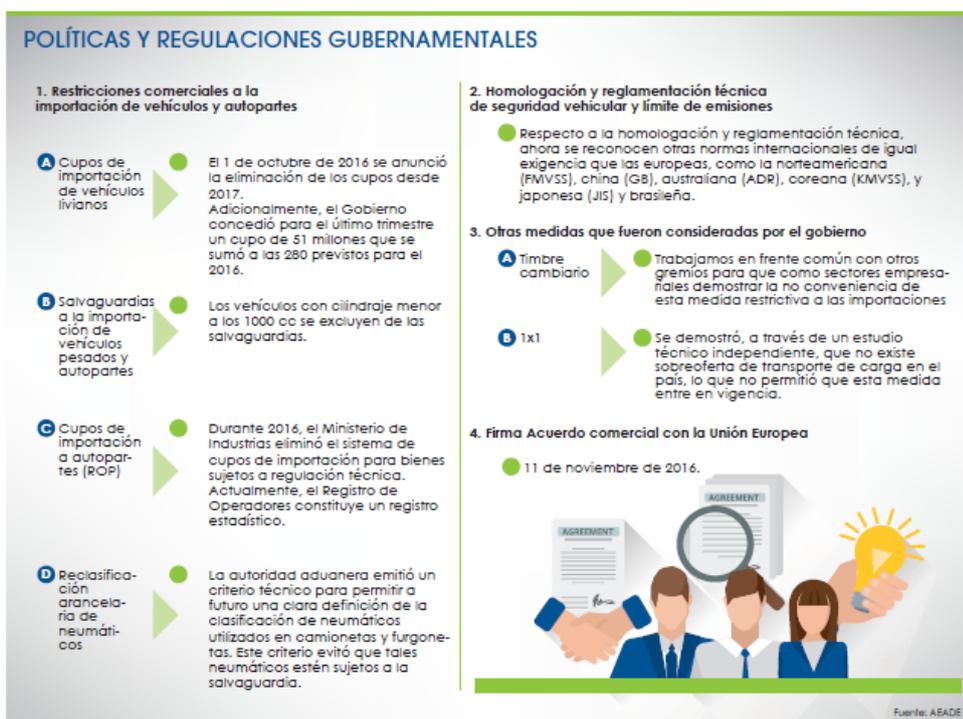


Figura 3. Políticas y regulaciones ambientales

Aunque se ha priorizado el conservar las plazas de trabajo, desde el 2010 se puede evidenciar el 21 % de reducción, en ese año se contaba con 14,270 empleos directos y 13,033 indirectos, pero a finales del 2015 se contaba con 11,473 directos y 9,200 indirectos (Navas, 2015).



Figura 4. Importaciones y ventas de automóviles 2000-2015

Los principales destinos de las Exportaciones son Colombia, Venezuela, Chile, Perú, Estados Unidos, Panamá, Bolivia, México, República Dominicana y Haití. En el 2013 Venezuela salió del mercado, ya que no les asignaron cupos de venta a los importadores venezolanos, perdiendo ese importante nicho y rubro en la balanza de pagos. Según la AEADE (2015) la demora en los procesos de pago a los exportadores a través de la Comisión de administración de divisas afectaron las exportaciones de vehículos ecuatorianos a

Venezuela. La tabla 7 muestra la cantidad de unidades que se exportan de producción nacional.

Tabla 7. *Exportaciones de Autos Ecuador 2000-2015*

Año	Producción Nacional	Exportación
2000	13,076	5,012
2001	28,335	7,493
2002	27,931	5,077
2003	31,201	8,574
2004	31,085	9,308
2005	43,393	13,481
2006	51,763	20,283
2007	59,290	25,916
2008	71,210	22,774
2009	55,561	13,844
2010	76,252	19,736
2011	75,743	20,450
2012	81,398	24,815
2013	66,844	7,211
2014	63,872	8,368
2015	50,732	3,274

Fuente: CINAIE – Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana

Por otro lado, las exportaciones de las partidas antes mencionadas presentan rubros sensiblemente menores a los montos importados. En 2015 las exportaciones de vehículos ascendieron a USD 83.2 millones FOB (2014: USD 116.6; 2013: USD 136.7 millones; 2012: USD 481.3 millones; 2011: USD 386.7 millones), lo cual significó una reducción de 29% en relación al ejercicio 2014, conservando la tendencia de los dos años previos (2014: -14%; 2013: -71.7%; 2012: 23.9%; 2011: 11.8%). Las exportaciones del año 2015 se distribuyeron entre automóviles (partidas del grupo 8703) con 41.7% y transporte de mercancía (8704) con 58.7%. Para el ejercicio 2016, la CINAIE reportó un total de exportaciones de vehículos por apenas USD14.6 millones. La Tabla 8 muestra las ventas de producción nacional y de vehículos importados de forma global.

Tabla 8. *Ventas totales de Vehículos Ecuador 2000-2015*

Año	Ventas de Producción Nacional	Ventas de Vehículos Importados	Ventas totales
2000	10,441	8,542	18,893
2001	20,316	36,634	56,950
2002	21,047	48,325	69,372
2003	22,768	35,327	58,095
2004	22,230	36,921	59,151
2005	29,528	50,882	80,410
2006	31,496	58,062	89,558
2007	32,591	59,187	91,778
2008	46,782	65,902	112,684
2009	43,077	49,687	92,764
2010	55,683	76,489	132,172
2011	62,053	77,840	139,893
2012	56,395	65,051	121,446
2013	55,509	58,303	113,812
2014	61,855	58,205	120,060
2015	43,962	37,347	81,309

Fuente: CINAIE – Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana

A nivel internacional, a pesar de haber tenido cifras récord de ventas de vehículos nuevos en la última década, Ecuador mantiene un parque automotor respecto al tamaño de su población que se ubica entre los menores de la región y muy lejos de los mercados maduros como Europa y EE.UU. Esto se puede ver reflejado en la Tabla 9, la cual muestra la relación entre cuantos habitantes existen para un vehículo.

Tabla 9. *Mercado Regional 2015 Vehículos vs Habitantes*

País	Habitantes/Vehículos
Perú	12
Colombia	11
Ecuador	7
Chile	4
Argentina	3

Las ventas de vehículos nuevos en el año 2016 tuvieron una contracción en varios mercados de la región, sin embargo, este efecto fue más acentuado en el caso ecuatoriano, haciendo que presente el menor valor del grupo comparativo.

Tabla 10. *Ventas Globales de Vehículos Nuevos 2016*

País	Vehículos/1000 ha.
México	13.4
Chile	17.7
Argentina	16.1
Perú	5.5
Colombia	5.2
E.E. U. U.	55.5
Ecuador	3.8
Eurozona	34.4
China	20.3
Mundo	12.3

Fuente: AEDE 2016

El reducido nivel de ventas en Ecuador se encuentra también afectado por la carga tributaria que pesa sobre la venta de vehículos en el país, y que muestra una clara diferencia respecto a economías vecinas y similares en la región. Como lo muestra la Tabla 11, los impuestos vehiculares en el Ecuador difieren en gran medida a los de los países vecinos.

Tabla 11. *Comparativo de Impuestos Vehiculares en la Región (% al 2015)*

	Arancel	ICE	ISD	IVA	Total
Ecuador	35-40	5-35	5	12	57-92
Colombia	0-35	0	0	16-35	16-70
Chile	0-6	0	0	19	19-25
Perú	0-6	0	0	18	18-24

Fuente: AEDE 2016

De esta forma, el precio final de venta al público que los vehículos nuevos tienen en Ecuador es claramente superior al que enfrentan consumidores otros países de la región.

Respecto a estas políticas públicas, en 2016, la economía del país y el sector automotor han tenido uno de los desempeños más complejos de los últimos tiempos. Ante las dificultades macroeconómicas derivadas de los choques externos y las decisiones de política económica, se ha trasladado una gran parte del peso de la crisis al sector privado. Como

resultado, el sector comercial y, dentro de este, el automotriz ha debido sortear un panorama cargado de han afectado seriamente nuestra actividad empresarial.

Durante los dos últimos años nos enfrentamos a una severa reducción del mercado como consecuencia de los efectos recesivos de la economía y de la limitación a las importaciones de vehículos livianos y de CKD así como una salvaguardia e incremento de aranceles de vehículos comerciales que llegó en el caso de los camiones a una sobrecarga del 50% adicional. A estos hechos se sumó un entorno incierto frente a la nueva política y reglamentación técnica de seguridad de los vehículos, que podía haber implicado que una gran cantidad de modelos importados y ensamblados en el país no puedan comercializarse.

Como si no fuera suficientemente adversa la situación, el Gobierno estableció un nuevo y complejo sistema de cupos de importación para el año 2016 y empezó a analizar otras medidas de consecuencias impredecibles para el sector, como la posibilidad de crear un timbre cambiario para las importaciones y un mecanismo restrictivo para la comercialización de camiones del tipo 1x1. Paralelamente, la carga tributaria que implicó el anticipo del impuesto a la renta para el presente y otras dificultades derivadas de medidas gubernamentales, como una posible aplicación de la sobretasa de salvaguardia derivada de una reclasificación arancelaria de los neumáticos para camionetas, vans y SUV o el mantenimiento de las restricciones generadas por las trabas y trámites asociados a reglamentos técnicos en repuestos -como en el caso de los filtros- han contribuido al deterioro de la actividad del sector. Sin embargo, observamos con optimismo que este clima desfavorable al desarrollo empresarial empieza a cambiar.

Los últimos meses evidencian una paulatina recuperación del mercado. Ciertamente, la ampliación del crédito, la inyección de recursos a la economía, pero también la eliminación o atenuación de políticas restrictivas vienen coadyuvando a estos resultados. En forma proactiva, estratégica y técnica, la AEADE ha contribuido a evitar el endurecimiento de medidas que afectan a la comercialización de vehículos y ha trabajado para la mejora del clima de negocios de las empresas automotrices, a través de diversas estrategias y coordinaciones con el Gobierno Nacional, gobiernos de países socios comerciales y sus representaciones diplomáticas, gremios empresariales, medios de comunicación y las propias empresas de nuestro sector.

Los resultados están a la vista: se debilitó la posibilidad de un timbre cambiario; el Gobierno anunció la eliminación de los cupos de importación a partir de enero de 2017; inició el desmonte de la salvaguardia por balanza de pagos; se obtuvo un cupo adicional de 51 millones de dólares para la importación de vehículos livianos para el 2016, que implicó un incremento en más de 30 millones en relación con el 2015; el 1 de enero de 2017 entró en

vigencia el acuerdo comercial más importante de las últimas décadas para el país con beneficios directos e indirectos para el sector automotor; se reconocieron los estándares de diversos orígenes para demostrar la conformidad con la reglamentación técnica de seguridad de los vehículos, incluyendo Europa, Estados Unidos, Japón, Corea, China y Brasil; se han brindado múltiples alternativas para obtener los certificados e informes relaciones con la seguridad de los vehículos; se extendieron los plazos para poder homologar los vehículos; se evitó la incorporación a la salvaguardia de determinados tipos de neumáticos; no llegó a expedirse un Manual altamente restrictivo para el sector por parte de la Superintendencia de Control del Poder del Mercado; quedó eliminado el sistema de cupo de importaciones a través del Registro de Operadores para los re-puestos; entre otros.

Tabla 12. *Resumen de la Industria Automotriz en el Ecuador 2000-2015*

Año	Producción Nacional	Exportación	Importación	Vendidas en el país	Ventas de Vehículos Importados	Ventas totales
2000	13,076	5,012	8,019	10,441	8,542	18,993
2001	28,335	7,493	42,394	20,316	36,634	56,95
2002	27,931	5,077	49,093	21,047	48,325	69,372
2003	31,201	8,574	30,956	22,768	35,327	58,095
2004	31,085	9,308	38,248	22,23	36,921	59,151
2005	43,393	13,481	55,31	29,528	50,882	80,41
2006	51,763	20,283	57,476	31,496	58,062	89,558
2007	59,29	25,916	54,104	32,591	59,187	91,778
2008	71,21	22,774	70,322	46,782	65,902	112,684
2009	55,561	13,844	40,649	43,077	49,687	92,764
2010	76,252	19,736	79,685	55,683	76,489	132,172
2011	75,743	20,45	75,101	62,053	77,84	139,893
2012	81,398	24,815	66,652	56,395	65,051	121,446
2013	66,844	7,211	62,595	55,509	58,303	113,812
2014	63,872	8,368	57,093	61,855	58,205	120,06
2015	50,732	3,274	33,64	43,962	37,347	81,309

Fuente: CINAIE – Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana

El comercio exterior del sector automotriz se realiza por medio de vehículos terminados y de otros elementos como partes y accesorios. Las partidas arancelarias que registran el movimiento de vehículos terminados corresponde a los grupos: 8,701 (tractores), 8,702 (vehículos de transporte de personas para 10 o más pasajeros), 8,703 (autos y demás vehículos para transportar menos de 10 personas), y 8,704 (vehículos para transportar mercancías).

El volumen de importaciones de las partidas arancelarias antes mencionadas alcanzó USD 1,054 millones CIF en el año 2015 (2014: USD 1,613; 2013: USD 1,643 millones; 2012: USD 1,690 millones; 2011: USD 1,704 millones), lo que significó un importante decrecimiento de 34.7% en relación al 2014 y que acentuó la tendencia seguida en los años previos (2014: -1.8%; 2013: -2.8%; 2012: -0.9%, 2011: -12.5%). Del monto total importado en 2015, 52.5% correspondió a automóviles (8703), 38.7% a transporte de mercancía (8704), 8.4% a tractores y 7.4% a vehículos para transporte masivo de personas.

VENTAS ANUALES DE VEHÍCULOS

En unidades, 2000-2016



Figura 5. Ventas anuales de Vehículos

Las ventas globales de vehículos nuevos en 2015 fueron de 89.7 millones (por USD 2.75 millones de millones). La Producción mundial fue de 90.8 millones de vehículos en 2015 (aumento de 3.1%/año entre 2005 y 2015). Producción por tipo: 75.5% pasajeros y 25.4% comerciales.

La producción es altamente concentrada, apenas 10 países suman 79% del total, China es el mayor productor (27%). Asia (52.7%) y Europa (23.3%) son los continentes más importantes.

El comercio internacional de productos automotrices en 2014 obtuvo más de USD 1.39 millones de millones (crecimiento anual de 4%). La Unión Europea destaca como el mayor mercado, al representar casi la mitad de las exportaciones mundiales y poco más de un tercio de las importaciones

Los ingresos en 2015 de industria de fabricación automotriz en Ecuador fueron de USD 1,101.82 millones (80% ensamblaje de vehículos), pasando de 2.1% del PIB en 2010 a 1.1% en 2015

Las ventas locales en 2016 fueron de 63.5 mil vehículos nuevos (pico de 140 mil en 2011), 46% importados. La Producción local de 29 mil unidades en 2016 (casi 80 mil en 2012). Y las exportaciones: 3.3 mil unidades en 2015 (24.8 mil en 2012)

El sector automotriz (incluyendo talleres, comercializadoras y servicios de transporte) generó 137,445 empleos en 2015 (reducción anual de 5.5%; 1.8% de la PEA). La remuneración promedio en la industria ensambladora es superior en más de 47% al de otras industrias manufactureras.

Tabla 13. Composición de las ventas en Ecuador 2000-2015

Año	Ensamblaje local	%	Importación	%	Total
2000	10,441	55,00%	8,542	45,00%	18,983
2001	20,316	35,67%	36,634	64,33%	56,95
2002	21,047	30,34%	48,325	69,66%	69,372
2003	22,768	39,19%	35,327	60,81%	58,095
2004	22,23	37,58%	36,921	62,42%	59,151
2005	29,528	36,72%	50,882	63,28%	80,41
2006	31,496	35,17%	58,062	64,83%	89,558
2007	32,591	35,51%	59,187	64,49%	91,778
2008	46,782	41,52%	65,902	58,48%	112,684
2009	43,077	46,44%	49,687	53,56%	92,764
2010	55,683	42,13%	76,489	57,87%	132,172
2011	62,053	44,36%	77,84	55,64%	139,893
2012	56,395	46,44%	65,051	53,56%	121,446
2013	55,509	48,77%	58,303	51,23%	113,812
2014	61,855	51,52%	58,205	48,48%	120,06
2015	43,962	54,07%	37,347	45,93%	81,309

VENTAS DE VEHÍCULOS LIVIANOS Y PESADOS



Figura 6. Ventas de Vehículos Livianos y Pesados

VENTAS DE VEHÍCULOS SEGÚN PRINCIPALES PROVINCIAS

En unidades / porcentaje de participación, 2007-2016

AÑO	Fichincha %	Guayas %	Azuay %	Tungurahua %	Manabí %	Otras provincias %	TOTAL
2007	39 310 42,83%	23 438 25,54%	6 780 7,39%	6 357 6,93%	2 071 2,26%	13 822 15,06%	91 778
2008	46 947 41,66%	29 315 26,02%	7 497 6,65%	8 272 7,34%	2 672 2,37%	17 981 15,96%	112 684
2009	39 403 42,48%	22 991 24,78%	6 620 7,14%	6 731 7,26%	2 040 2,20%	14 979 16,15%	92 764
2010	53 394 40,40%	33 838 25,60%	9 069 6,86%	10 484 7,93%	3 231 2,44%	22 156 16,76%	132 172
2011	54 905 39,25%	36 916 26,39%	8 999 6,43%	10 106 7,22%	4 510 3,22%	24 457 17,48%	139 893
2012	48 715 40,11%	32 621 26,86%	7 380 6,08%	8 739 7,20%	4 003 3,30%	19 988 16,46%	121 446
2013	46 478 40,84%	30 824 27,08%	6 461 5,68%	8 016 7,04%	3 956 3,48%	18 077 15,88%	113 812
2014	49 702 41,40%	32 373 26,96%	7 114 5,93%	8 235 6,86%	4 078 3,40%	18 558 15,46%	120 060
2015	32 566 40,05%	22 268 27,39%	4 984 6,13%	5 495 6,76%	3 108 3,82%	12 886 15,85%	81 309
2016	24 556 38,64%	18 657 29,36%	4 009 6,31%	3 922 6,17%	3 156 4,97%	9 255 14,56%	63 555

Figura 7. Ventas de vehículos según principales provincias del Ecuador

Regulaciones aplicadas

En Ecuador la industria automotriz se encuentra sujeta a un número de regulaciones específicas relacionadas con actividades de manufactura industrial, comercio exterior de vehículos (CBU y CKD), seguridad personal, protección medioambiental, entre otras que conforman su marco legal relevante.

La industria también ha sido objeto de un conjunto de medidas de política tributaria que, desde el año 2011, ha incluido entre otras:

Aplicación de licencias para la importación de CBU y CKD basadas en los niveles importados en años anteriores.

Aumento de aranceles a la importación de vehículos y sus partes

Tasas arancelarias mínimas según tipo de vehículo

Imposición de aranceles a importaciones de vehículos híbridos, antes exonerados

Creación de “impuestos ambientales” sobre vehículos (según cilindraje, antigüedad y avalúo)

Establecimiento en marzo de 2015 de una sobretasa arancelaria (entre 15% y 45% para las partidas correspondientes a vehículos), con un cronograma de desgravación cuya culminación se ha planteado para mediados de 2017

Implicaciones de la Ley de Regulación de los Créditos para Vivienda y Vehículos y de la Ley para el Fortalecimiento y Optimización del Sector Societario y Bursátil (eliminación de fideicomisos en garantía de créditos de consumo, incluyendo automotriz)

Se considera que una de las disposiciones normativas de mayor impacto para la industria y el mercado automotriz local fue la emisión en junio de 2012 de una restricción cuantitativa anual para la importación de vehículos terminados y de CKD's. Dichos cupos limitaron de forma significativa la oferta de las empresas importadoras y de las ensambladoras, más aún cuando en años posteriores se establecieron cupos de importación, tanto en términos monetarios como en unidades, que significaban una reducción apreciable respecto a la distribución del año inmediatamente anterior.

El sistema de cupos se mantuvo en vigencia hasta el ejercicio 2016 y tuvo una incidencia directa en la reducción del número de vehículos vendidos y, junto al resto de medidas, en el aumento del precio final al consumidor en los concesionarios.

Efectos de las Salvaguardas en el Lapso de los Periodos 2015 a 2017

Se puede observar que en el 2015, hay un declive tanto en las ventas como en la producción de autos, un decrecimiento que fue generado por el efecto de la implementación de las salvaguardas de balanza de pagos, las cuales fueron aplicadas en enero de ese periodo. Al finalizar el año, la producción de vehículos decreció pasando de las 63.872 unidades ensambladas en el 2014 a 50.732, es decir un 20,57% debido que las partes y piezas que se utilizan para el respectivo ensamblaje de los autos, tuvieron una sobrecarga arancelaria por efectos de las salvaguardas, por ende las unidades producidas disminuyeron.

Según datos extraídos de AEADE (2017), en volumen de producción nacional de las principales marcas ensambladas en el Ecuador durante el 2015 fueron la Chevrolet con un total de 37.344 unidades, que represento el 79% de la producción a nivel nacional, mientras que la ensambladora AYMESA fabricó 6.254 vehículos KIA, es decir tuvo una participación del 13% de autos ensamblados en el país, finalmente Maresa quienes elaboraron 3.708 autos Mazda durante ese periodo, es decir tan solo el 8% del global de autos elaborados en mercado automotor del país.

Se puede observar que de enero a noviembre del 2016, el número de autos ensamblados evidencia una reducción representativa del 41,21% en comparación con el mismo periodo del 2015. Mientras que en el 2016, las ensambladoras con mayor cantidad de vehículos producidos en el Ecuador fueron las Omnibus BB, en la cual ensamblaron 19.956 carros, mientras que Aymesa tan solo fabricó 4.191 unidades. AEADE (2017). El efecto generado en las importaciones por parte del mercado automotor, también evidencia un declive por la medida de protección para la industria nacional, impuestas por el Régimen Gubernamental del Ecuador. El 2015 el año que declinaron casi en un 58% el volumen de vehículos importados, también en partes CKD en comparación con el año anterior, lo que evidencia que las salvaguardas están minimizando las importaciones vehiculares y a su vez causando un incremento en los precios de los mismos, generando un descenso en las ventas a nivel nacional.

Al concluir el 2016, los vehículos importados tipo autos representaron el 41,94% del total de los carros importados, las SUV's tuvo un porcentaje de importación del 26,19%, por

lo que fueron los más comercializados en el país, mientras que la adquisición de buses tan solo represento el 0,04%.

El comportamiento de la demanda de vehículos de fabricación nacional incrementaron en comparación con venta de los autos importados, durante el 2015 la comercialización de carros ensamblados fueron 43.962 unidades, con una participación porcentual del 54,07% que en comparación con los importados tan solo representaron 45.93%, por ende estos resultados demuestran que las ensambladoras locales tuvieron mayor participación en ese periodo.

En el 2016 pese que las ventas decayeron se equilibró el comportamiento del mercado es decir que las ventas de autos ensamblados fueron de 31.775 unidades y los importados fueron 31.780 vehículos tan solo con una diferencia del 5 carros.

El comportamiento de las exportaciones en el año 2015, fue el periodo donde decayeron las ventas vehiculares al mercado extranjero llegaron a cifras tan bajas después de casi 12 años de mantener un crecimiento promedio de 22% anual, es decir tan solo comercializaron 3.274 unidades, mientras que el 2016 de enero a noviembre solo fueron 716 carros enajenados. Cabe recalcar que en el 2013 no se exportaron vehículos de fabricación nacional sino ítems CKD.

El desarrollo del mercado en la provincia del Guayas durante el año 2015, las ventas tuvieron una baja de las 32.373 unidades distribuidas en el año 2014 se pasaron a 22.268, por lo cual se muestra una caída porcentual del 31,21% comparado con los años anterior.

Durante ese año la fracción de autos nuevos con mayor demanda fueron los automóviles que tuvieron una representación del 43,4% del total autos vendidos dentro de la provincia, por otro lado la distribución de los tipo SUV`s tuvieron un 23,8%, la enajenación de camionetas fue de un 14,1% de participación, a lo que le sigue los camiones con un 9.2 %, los tipo van`s con el 8,5% y para finalizar los buses que tan solo fueron el 1% pero son los únicos que tuvieron un pequeño incremento de 86 unidades vendidas en comparación

Se desarrollará a continuación de la fase de investigación cualitativa, buscando conocer la realidad del Impacto de las Salvaguardias en el Sector Automotriz. Como instrumento se realizará entrevistas de opinión a expertos en el sector comercial automotriz,

economistas de análisis, funcionarios aduaneros, transporte de carga internacional e importadores de repuestos automotrices:

Ing. Jorge Kalil Baquerizo – Gerente Comercial E Maulme.

Econ. Venustiano Carrillo Mañay – Analista económico y experto académico, ex funcionario de Gobierno

Dr. Daniel Gutiérrez – Ex Funcionario Aduana y académico

Entrevista 1

ENTREVISTA ACERCA DE LA AFECTACIÓN ECONÓMICA DE LAS SALVAGUARDAS EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ.

Entrevistadoras: Paulina Alvarado y Gloria Flores

Entrevistado: Eco. Mariuxi Córdova, Gerente de ventas StarCargo. Experta en temas de Comercio Exterior

Objetivo de la entrevista: Conocer el impacto económico de la aplicación de las salvaguardas en el sector automotriz del Ecuador.

1. ¿Cuál fue su postura ante la decisión del Gobierno de aplicar las salvaguardias en el periodo 2015?

Bueno, realmente el tema de las salvaguardias a mi me generó una postura totalmente negativa, en realidad creo que nadie que está inmerso en el sector del comercio exterior tuvo una repercusión positiva y al final del caso no hubo ningún beneficio para el sector del comercio exterior que haya beneficiado la economía ecuatoriana peor aún se redujeron más las importaciones que afectó a consolidadores, agentes de aduana, importadores, a todos en general.

2. Según su opinión, ¿Qué tan afectado estuvo el sector automotriz frente a la implementación de las salvaguardas del 2015 y cómo se refleja dicha afectación?

Bueno, afectado si estuvo porque lógicamente hay un menor poder de adquisición ya que hay un menor poder de adquisición, para los que estamos en estatus medio se nos hace difícil conseguirlos. Afecta a la población en general.

3. ¿Usted cree que la aplicación de las salvaguardas regula las importaciones y a la vez ayuda a la economía del país?

Si regula las importaciones porque es un control adicional sin embargo pienso que no ayuda a la economía del país sino todo lo contrario, importadores se detuvieron porque hubo reducción de personal.

4. ¿Usted cree que la industria automotriz posee la calidad y recursos necesarios para reemplazar a los productos automotores importados?

No, para nada, hay que ser realistas. Definitivamente mil veces un vehículo que tenga una mejor calidad invierto en algo más duradero.

5. Según su análisis, ¿Cuál será la tendencia de las importaciones y ventas una vez culminada la medida de emergencia en el año 2016?

Si hay una tendencia a la alta, que si se ha potencializado las importaciones. Una tendencia al alta.

6. ¿Qué tanto representa el sector automotriz ante la economía del Ecuador?

Es un sector bastante fuerte, tanto para ventas, contratación de personal que trabaja en ese sector, y también para un tema de compra comercio en general.

7. ¿Cuál cree usted que es la causa principal por la que el Gobierno decidió aplicar la medida temporal de las salvaguardas?

Poder cobrar más impuestos, tener más ingresos para cubrir un presupuesto.

8. ¿Cuál es el efecto de esta medida temporal en el comercio del Ecuador?

Negativo, ha afectado a todos. Importadores que tuvieron menos cargas, agentes de aduana que tuvieron trámites, navieras.

9. ¿Qué medidas cree usted que el Gobierno ecuatoriano debió aplicar para regular las importaciones y equilibrar la balanza de pago sin verse afectado el sector comercial del país?

Yo pienso que debió haber sido lo contrario, no poner obstáculos técnicos al comercio exterior sino apoyo a las pequeñas empresas, aquellos que quiere importar.

10. ¿Qué realmente necesita nuestra economía para mantener un equilibrio en la balanza de pagos?

Seguir apoyando a las pequeñas y medianas empresas, son los pequeños importadores los que hacen la mayor contratación de personal. Si queremos equilibrar import con export son a ellos que hay que apoyar.

11. ¿En qué porcentajes sus ventas han disminuido ante el presente acontecimiento?

Por lo menos fue un 40%

12. ¿Cuáles son los rubros, en su empresa, más afectados por la aplicación de la medida de salvaguardas?

Ingresos directos por ventas.

13. ¿Qué medidas ha tomado para contrarrestar el efecto de las salvaguardias?; ¿Ha tenido que reducir costos para contrarrestar el efecto de las salvaguardas?

Las medidas hubo un mayor trabajo y mayor esfuerzo, se sacrifica el profit que uno gana por ventas

14. ¿Qué ha pasado con la mercadería importada antes de la implementación de las salvaguardas?

Aumentó el valor, el costo al cliente.

Entrevista 2

ENTREVISTA ACERCA DE LA AFECTACIÓN ECONÓMICA DE LAS SALVAGUARDAS EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ.

Entrevistadoras:

Entrevistado: Sr Patricio Cruz – Asesor comercial StarCargo

Objetivo de la entrevista: Conocer el impacto económico de la aplicación de las salvaguardas en el sector automotriz del Ecuador.

1. ¿Cuál fue su postura ante la decisión del Gobierno de aplicar las salvaguardias en el periodo 2015?

Bueno mi postura era que antes de tomar esa decisión era de haber realizado un análisis para ver hasta qué punto era bueno para el Ecuador restringir las importaciones de esa manera.

2. Según su opinión, ¿Qué tan afectado está el sector automotriz frente a la implementación de las salvaguardas del 2015 y cómo se refleja dicha afectación?

Bueno en el mercado claramente hubo un incremento en el costo de los vehículos eso repercute directamente en todos los ecuatorianos, aparte de que el sector automotriz tuvo un límite también en la cantidad de unidades que se podían importar al país, se reflejó en un incremento 10% el valor de los vehículos.

3. ¿Usted cree que la aplicación de las salvaguardas regula las importaciones y a la vez ayuda a la economía del país?

No, creo que las salvaguardas de la forma en la que se aplicó en el Ecuador no fueron para ayudar a la economía del país, creo que fue simplemente la forma más rápida de recaudar fondos lo más rápido posible.

4. ¿Usted cree que la industria automotriz posee la calidad y recursos necesarios para reemplazar a los productos automotores importados?

No, pienso que el Ecuador es bien difícil competir en esa parte con las importaciones porque la cantidad de demanda de pronto que hay en el Ecuador no justifica tener una planta. No

sé hasta qué punto conviene. Hay ciertas unidades que se han ensamblado en el Ecuador y han tenido éxito, pero a manera general no, no justifica.

5. Según su análisis, ¿Cuál será la tendencia de las importaciones y ventas una vez culminada la medida de emergencia en el año 2017?

Se incrementarán las importaciones, el Ecuador es un país importador, no productor.

6. ¿Qué tanto representa el sector automotriz ante la economía del Ecuador?

Bueno, no creo que represente una parte muy grande en la economía sinceramente, de pronto hay otras industrias como la metalúrgica que es más importante. Pero sí hay bastantes consumidores en esa área entonces hay otras áreas que se ven afectadas.

7. ¿Cuál cree usted que es la causa principal por la que el Gobierno decidió aplicar la medida temporal de las salvaguardas?

Principalmente, sabiendo que el Ecuador es un país importador, fue tener un aumento forzado a los consumidores e importadores para ellos poder recaudar más fondos al igual que fue, al igual hicieron con el ISD.

8. ¿Cuál es el efecto de esta medida temporal en el comercio del Ecuador?

Bueno, principalmente se encarecieron los vehículos, la gente en sí no dejó de comprar, compro a un precio más alto, a su vez subieron ciertos servicios relacionados a adquirir un vehículo.

9. ¿Qué medidas cree usted que el Gobierno ecuatoriano debió aplicar para regular las importaciones y equilibrar la balanza de pago sin verse afectado el sector comercial del país?

Pienso que debió hacerse un análisis de las industrias nacionales que tienen mayor fuerza y a esos productos si ponerles una salvaguardia, pero hay productos que no se fabrican en el Ecuador y se les impuso, sí o sí, los importadores tenían que importar esos productos.

10. ¿Qué realmente necesita nuestra economía para mantener un equilibrio en la balanza de pagos?

Fomentar la producción nacional y las exportaciones, dar beneficios al exportar, de pronto se me ocurre tener ventajas en la importación de materia prima para nosotros poder elaborar ciertos productos y exportarlos.

11. ¿En qué porcentajes sus ventas han disminuido ante el presente acontecimiento?

Las ventas bajaron un 20% a 25%.

12. ¿Cuáles son los rubros, en su empresa, más afectados por la aplicación de la medida de salvaguardas?

En el sector automotriz de por sí, los repuestos accesorios, ropa también, calzado, textil y automotriz.

13. ¿Qué medidas ha tomado para contrarrestar el efecto de las salvaguardias?; ¿Ha tenido que reducir costos para contrarrestar el efecto de las salvaguardas?

Lo que hizo todo el mundo, trasladar ese costo al consumidor final.

14. ¿Qué ha pasado con la mercadería importada antes de la implementación de las salvaguardas?

Se pudo observar dos panoramas: Ciertas empresas aprovecharon para vender sus productos y poder vender todo antes de que vengan las nuevas importaciones a nuevos precios, y otros prefirieron aguantar un poco más y ponerlo al precio de salvaguardias.

Entrevista 3

ENTREVISTA ACERCA DE LA AFECTACIÓN ECONÓMICA DE LAS SALVAGUARDAS EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ.

Entrevistadoras:

Entrevistado: Econ. Venustiano Carrillo

Objetivo de la entrevista: Conocer el impacto económico de la aplicación de las salvaguardas en el sector automotriz del Ecuador.

1. ¿Cuál fue su postura ante la decisión del Gobierno de aplicar las salvaguardias en el periodo 2015?

Bueno, realmente el tema de las salvaguardias a mi me generó una postura totalmente negativa, en realidad creo que nadie que está inmerso en el sector del comercio exterior tuvo una repercusión positiva y al final del caso no hubo ningún beneficio para el sector del comercio exterior que haya beneficiado la economía ecuatoriana peor aún se redujeron más las importaciones que afectó a consolidadores, agentes de aduana, importadores, a todos en general.

2. Según su opinión, ¿Qué tan afectado está el sector automotriz frente a la implementación de las salvaguardas del 2015 y cómo se refleja dicha afectación?

Bueno, afectado sí estuvo porque lógicamente hay un menor poder de adquisición ya que hay un menor poder de adquisición, para los que estamos en estatus medio se nos hace difícil conseguirlos. Afecta a la población en general.

3. ¿Usted cree que la aplicación de las salvaguardas regula las importaciones y a la vez ayuda a la economía del país?

Si regula las importaciones porque es un control adicional sin embargo pienso que no ayuda a la economía del país sino todo lo contrario, importadores se detuvieron porque hubo reducción de personal.

4. ¿Usted cree que la industria automotriz posee la calidad y recursos necesarios para reemplazar a los productos automotores importados?

No, para nada, hay que ser realistas. Definitivamente mil veces un vehículo que tenga una mejor calidad invierto en algo más duradero.

5. Según su análisis, ¿Cuál será la tendencia de las importaciones y ventas una vez culminada la medida de emergencia en el año 2016?

Si hay una tendencia a la alta, que si se ha potencializado las importaciones. Una tendencia a la alta.

6. ¿Qué tanto representa el sector automotriz ante la economía del Ecuador?

Es un sector bastante fuerte, tanto para ventas, contratación de personal que trabaja en ese sector, y también para un tema de compra comercio en general.

7. ¿Cuál cree usted que es la causa principal por la que el Gobierno decidió aplicar la medida temporal de las salvaguardas?

Poder cobrar más impuestos, tener más ingresos para cubrir un presupuesto.

8. ¿Cuál es el efecto de esta medida temporal en el comercio del Ecuador?

Negativo, ha afectado a todos. Importadores que tuvieron menos cargas, agentes de aduana que tuvieron trámites, navieras.

9. ¿Qué medidas cree usted que el Gobierno ecuatoriano debió aplicar para regular las importaciones y equilibrar la balanza de pago sin verse afectado el sector comercial del país?

Yo pienso que debió haber sido lo contrario, no poner obstáculos técnicos al comercio exterior sino apoyo a las pequeñas empresas, aquellos que quiere importar.

10. ¿Qué realmente necesita nuestra economía para mantener un equilibrio en la balanza de pagos?

Seguir apoyando a las pequeñas y medianas empresas, son los pequeños importadores los que hacen la mayor contratación de personal. Si queremos equilibrar import con export son a ellos que hay que apoyar.

11. ¿En qué porcentajes sus ventas han disminuido ante el presente acontecimiento?

Por lo menos fue un 40%

12. ¿Cuáles son los rubros, en su empresa, más afectados por la aplicación de la medida de salvaguardas?

Ingresos directos por ventas.

13. ¿Qué medidas ha tomado para contrarrestar el efecto de las salvaguardias?; ¿Ha tenido que reducir costos para contrarrestar el efecto de las salvaguardas?

Las medidas hubo un mayor trabajo y mayor esfuerzo, se sacrifica el profit que uno gana por ventas

14. ¿Qué ha pasado con la mercadería importada antes de la implementación de las salvaguardas?

Aumentó el valor, el costo al cliente.

Entrevista 4

ENTREVISTA ACERCA DE LA AFECTACIÓN ECONÓMICA DE LAS SALVAGUARDAS EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ.

Entrevistadoras:

Entrevistado:

Objetivo de la entrevista: Conocer el impacto económico de la aplicación de las salvaguardas en el sector automotriz del Ecuador.

1. ¿Cuál fue su postura ante la decisión del Gobierno de aplicar las salvaguardias en el periodo 2015?

Bueno, realmente el tema de las salvaguardias a mi me generó una postura totalmente negativa, en realidad creo que nadie que está inmerso en el sector del comercio exterior tuvo una repercusión positiva y al final del caso no hubo ningún beneficio para el sector del comercio exterior que haya beneficiado la economía ecuatoriana peor aún se redujeron más

las importaciones que afectó a consolidadores, agentes de aduana, importadores, a todos en general.

2. Según su opinión, ¿Qué tan afectado está el sector automotriz frente a la implementación de las salvaguardas del 2015 y cómo se refleja dicha afectación?

Bueno, afectado si estuvo porque lógicamente hay un menor poder de adquisición ya que hay un menor poder de adquisición, para los que estamos en estatus medio se nos hace difícil conseguirlos. Afecta a la población en general.

3. ¿Usted cree que la aplicación de las salvaguardas regula las importaciones y a la vez ayuda a la economía del país?

Si regula las importaciones porque es un control adicional sin embargo pienso que no ayuda a la economía del país sino todo lo contrario, importadores se detuvieron porque hubo reducción de personal.

4. ¿Usted cree que la industria automotriz posee la calidad y recursos necesarios para reemplazar a los productos automotores importados?

No, para nada, hay que ser realistas. Definitivamente mil veces un vehículo que tenga una mejor calidad invierto en algo más duradero.

5. Según su análisis, ¿Cuál será la tendencia de las importaciones y ventas una vez culminada la medida de emergencia en el año 2016?

Si hay una tendencia a la alta, que si se ha potencializado las importaciones. Una tendencia a la alta.

6. ¿Qué tanto representa el sector automotriz ante la economía del Ecuador?

Es un sector bastante fuerte, tanto para ventas, contratación de personal que trabaja en ese sector, y también para un tema de compra comercio en general.

7. ¿Cuál cree usted que es la causa principal por la que el Gobierno decidió aplicar la medida temporal de las salvaguardas?

Poder cobrar más impuestos, tener más ingresos para cubrir un presupuesto.

8. ¿Cuál es el efecto de esta medida temporal en el comercio del Ecuador?

Negativo, ha afectado a todos. Importadores que tuvieron menos cargas, agentes de aduana que tuvieron trámites, navieras.

9. ¿Qué medidas cree usted que el Gobierno ecuatoriano debió aplicar para regular las importaciones y equilibrar la balanza de pago sin verse afectado el sector comercial del país?

Yo pienso que debió haber sido lo contrario, no poner obstáculos técnicos al comercio exterior sino apoyo a las pequeñas empresas, aquellos que quiere importar.

10. ¿Qué realmente necesita nuestra economía para mantener un equilibrio en la balanza de pagos?

Seguir apoyando a las pequeñas y medianas empresas, son los pequeños importadores los que hacen la mayor contratación de personal. Si queremos equilibrar import con export son a ellos que hay que apoyar.

11. ¿En qué porcentajes sus ventas han disminuido ante el presente acontecimiento?

Por lo menos fue un 40%

12. ¿Cuáles son los rubros, en su empresa, más afectados por la aplicación de la medida de salvaguardas?

Ingresos directos por ventas.

13. ¿Qué medidas ha tomado para contrarrestar el efecto de las salvaguardias?; ¿Ha tenido que reducir costos para contrarrestar el efecto de las salvaguardas?

Las medidas hubo un mayor trabajo y mayor esfuerzo, se sacrifica el profit que uno gana por ventas

14. ¿Qué ha pasado con la mercadería importada antes de la implementación de las salvaguardas?

Aumentó el valor, el costo al cliente.

Capítulo V: Conclusiones y Recomendaciones

5.1 Conclusiones

Debido a las medidas proteccionistas de salvaguardas tomadas por el Gobierno Ecuatoriano a partir de enero del 2015, hubo consecuencias como la reducción en las importaciones del sector automotriz. Dicho sector había sido anteriormente limitado con cupos en sus importaciones que afectan directamente a la cantidad importada por lo tanto ya se predecía un decrecimiento del sector que luego de las salvaguardas el decrecimiento se aseveró.

Las consecuencias de las salvaguardas que se implementaron en el país Ecuatoriano se pudo observar que la demanda de producción de autos de fabricación

nacional tuvo un incremento en comparación con los importados, debido a que las empresas dedicadas al ensamblaje de autos tenían en reservas de unidades para cubrir a dicho mercado, lo que causó que en el Ecuador las principales ensambladoras tuvieran mayor participación, a pesar de que hubo una reducción en las unidades vendidas en ese periodo que también reflejaron un decrecimiento en dichas ventas del 2016.

A lo que se refiere es que las limitaciones del mercado automotor por las restricciones a las importaciones, tuvo como producto un decrecimiento en la oferta de vehículos por parte de dichas empresas que se encuentran dedicadas a la importación de autos CBU, por lo cual las ensambladoras optaron por reinvertir en la tecnología, infraestructura industrial y en la adquisición de maquinaria de alta calidad para respectivo ensamblaje, de esa manera se busca incrementar la capacidad productiva de dichas compañías y poder cubrir con la demanda del mercado.

Cuyo producto del incremento en los precios de los vehículos, se reflejó en el comportamiento del consumidor por lo cual hubo preferencia de marcas ya que dichas compañías tenían altos precios por los efectos antes mencionados, por lo cual tuvo como consecuencia que autos provenientes del continente asiático como la Great Wall que en los últimos años aumentaron las ventas de esta marca, seguidos Lifan y los Chery tuvieran más participación en el mercado.

Se puede decir que las ventas de autos en la provincia del Guayas se observó un decrecimiento, por efectos de las salvaguardas, en cambio lo que concierne en porcentaje de participación a nivel nacional si mantuvo un crecimiento, cerrando el 2016 con un promedio del 27% por debajo de Pichincha, en la cual comercializan mayor número de vehículos en el país.

El Ecuador luego de haber pasado por estos dos años duros para el sector automotriz, tuvo también noticias muy buenas también como fue la firma del acuerdo con la Unión Europea. A inicios del año 2017 se eliminaron los cupos de importación de vehículos, términos realizados dentro del marco de compromiso previo a firmar el acuerdo con la Unión Europea y a esto se suma la eliminación de las salvaguardas al culminar al término del primer semestre del año pasado.

5.2 Recomendaciones

Se proponen las siguientes recomendaciones para continuar estimulando la producción de la industria nacional y disminuir las importaciones de partes, piezas y agregados destinados a la industria automotriz:

- Crear incentivos con créditos blandos para estimular la producción nacional de partes, piezas, agregados para la industria automotriz.
- Brindar mayor seguridad a la utilización de las fuentes de financiamiento del sector privado para dinamizar este sector y la economía.
- Estimular la entrada de capitales extranjeros para repotenciar el sector productivo del país, mejorar la infraestructura, el equipamiento y la tecnología existente.
- Elevar de forma sistemática el nivel de calificación profesional de los trabajadores de la industria automotriz a través de las instituciones educacionales nacionales y extranjeras.
- Desarrollar proyectos para la modernización y/o ampliación de la industria nacional de partes y piezas para que pueda cubrir la demanda nacional.
- Promover el desarrollo de la ciencia y la tecnología de la industria automotriz para lograr productos con calidad y altamente competitivos.

Para futuras investigaciones, se recomienda evaluar el comportamiento de la industria en ambos períodos para observar la evolución del sector ahora con el acuerdo con la Unión Europea.

Referencias

Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador . (2016). Obtenido de <http://aeade.net/wp-content/uploads/2016/11/ANUARIO-2010.pdf>

Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. (2015). *AEADE*, p.41.

Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. (2016). *Anuario 2012 AEADE*.

Obtenido de <http://aeade.net/wp-content/uploads/2016/11/ANUARIO-2012.pdf>

Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. (2016). *Anuario 2013 AEADE*.

Obtenido de <http://aeade.net/wp-content/uploads/2016/11/ANUARIO-2013.pdf>

Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. (2016). *Anuario 2014 AEADE*.

Obtenido de <http://aeade.net/wp-content/uploads/2016/11/ANUARIO-2014.pdf>. (p.20)

Asociacion de Empresas Automotrices del Ecuador. (Enero de 2017). *AEADE*.

Obtenido de http://www.aeade.net/wp-content/uploads/2017/01/Sector-en-cifras-4_enero-2017-1.pdf. (p.7)

Banco Central del Ecuador . (6 de Enero de 2017). Obtenido de

<http://sintesis.bce.ec:8080/BOE/portal/1602171408/InfoView/listing/main.do?service=/common/appService.do&appKind=InfoView&isNewWindow=true&newUrl=../..%2FOpenDocument%2Fopendoc%2FOpenDocument.faces%3Fbtoken%3Dnull%26appKind%3DInfoView%26service%3D%2FInfo>

Banco Central del Ecuador . (6 de Enero de 2017). Obtenido de

<https://www.bce.fin.ec/index.php/c-exterior>

Carbough, R. (2009). *Economía Internacional*. Estados Unidos: Cengage Learning.

Cassinelli, J. (13 de Marzo de 2015). Diario El Comercio. *Ecuador Comunicó a la*

Comunidad Andina de Naciones la aplicacion de Salvaguadía Comercial, pág. 25.

Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversión. (29 de Diciembre de 2010).

Obtenido de <http://www.wipo.int/edocs/lexdocs/laws/es/ec/ec050es.pdf>

Comité de Comercio Exterior . (5 de enero de 2015). Obtenido de <http://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/2015/01/resolucion-Nro-050.pdf>

Comité de Comercio Exterior. (11 de junio de 2012). Obtenido de <http://www.produccion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/09/RESOLUCION-66.pdf>

Espinoza, N. (2015). Efectos de las Salvaguardas en los Diferentes Sectores. *Revista Gestion*, p.20.

Ing. Diego Luna. (2009). Salvaguardia Artificio que Limita el Comercio. p.7. Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones. (2013). *PRO Ecuador*.

Obtenido de http://www.proecuador.gob.ec/wp-content/uploads/2013/07/PROEC_AS2013_AUTOMOTRIZ1.pdf

Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones. (2016). *Boletín Mensual de Comercio Exterior*. Guayaquil: Pro Ecuador.

Instituto Nacional de Estadísticas y Censo . (14 de enero de 2016). Obtenido de http://produccion.ecuadorencifras.gob.ec/QvAJAXZfc/opendoc.htm?document=empresas_test.qvw&host=QVS%40virtualqv&anonymous=true

Instituto Nacional de Estadísticas y Censo. (15 de enero de 2016). Obtenido de http://produccion.ecuadorencifras.gob.ec/QvAJAXZfc/opendoc.htm?document=empresas_test.qvw&host=QVS%40virtualqv&anonymous=true

Krugman , P., & Obstfeld, M. (2006). *Economía Internacional Teoría y Política*. Madrid: Addison Wesley.

Luna, D. (2015). Efectos de las Salvaguardas en los Diferentes Sectores. *Revista Gestión*, p.20.

Mankiw, G. (s.f.). Principios de la Economía. Mexico DF: Sexta Edición.

Ministerio de Comercio Exterior . (2016). Obtenido de <http://www.comercioexterior.gob.ec/comex/>

Ministerio de Comercio Exterior. (16 de Agosto de 2015). *COMEX*. Obtenido de <http://www.comercioexterior.gob.ec/ecuador-aplica-salvaguardia-cambiaria-en-favor-de-la-economia-nacional/#>

OMC. (2016). *Organización Mundial del Comercio*. Obtenido de https://www.wto.org/spanish/tratop_s/safeg_s/safeg_info_s.htm

OMC. (2016). *Organización Mundial del Comercio*. Obtenido de https://www.wto.org/spanish/tratop_s/safeg_s/safeg_s.htm

Organización Mundial del Comercio. (2016). Obtenido de https://www.wto.org/spanish/thewto_s/glossary_s/mfn_tariff_s.htm

Plan Nacional del Buen Vivir. (2013). Obtenido de <http://www.buenvivir.gob.ec/objetivo-10.-impulsar-la-transformacion-de-la-matriz-productiva#tabs2>lan Nacional del Buen Vivir. (2013). Obtenido de <http://www.buenvivir.gob.ec/objetivo-10.-impulsar-la-transformacion-de-la-matriz-productiva#tabs1.pdf>

Revista Información Comercial Española. (7 de Noviembre de 2003). *Actividades de Defensa Comercial de la Comunidad Europea durante el año 2002*. Obtenido de http://www.revistasice.info/cachepdf/BICE_2788_13-22__B853DEE481D076E7F70BDFF806D215E1.pdf

Ricardo, D. (1985). *Principios de la Economía, Política y Tributación*. Barcelona.
Salvatore, D. (2005). *Economía Internacional*. Mexico: Mc Graw Hill. Samuelson, P., & Nordhaus, W. (2013). *Economía*. Nueva York: Mc Graw Hill. Servicios de Rentas Internas. (07 de febrero de 2017). Obtenido de <http://www.sri.gob.ec/de/32>

Smith, A. (1973). *Repositorio Documental Gredos*. Obtenido de <http://gredos.usal.es/jspui/bitstream/10366/46250/1/BG~214.pdf>

Universidad Católica de Santiago de Guayaquil. (2015). Economía, Finanzas y Empresas. *Instituto de Investigaciones Económicas y Sociales INFOCSI*, p. 23.

Vela, M. (2015). Salvaguardia Artificio que Limita el Comercio. *Revista Gestión*, p.15

Apéndice A

Instrumento de Recopilación de Datos

Modelo de la Entrevista

1. ¿Cuál fue su postura ante la decisión del Gobierno de aplicar las salvaguardias en el periodo 2015?
2. Según su opinión, ¿Qué tan afectado está el sector automotriz frente a la implementación de las salvaguardas del 2015 y cómo se refleja dicha afectación?
3. ¿Usted cree que la aplicación de las salvaguardas regula las importaciones y a la vez ayuda a la economía del país?
4. ¿Usted cree que la industria automotriz posee la calidad y recursos necesarios para reemplazar a los productos automotores importados?
5. Según su análisis, ¿Cuál será la tendencia de las importaciones y ventas una vez culminada la medida de emergencia en el año 2016?
6. ¿Qué tanto representa el sector automotriz ante la economía del Ecuador?
7. ¿Cuál cree usted que es la causa principal por la que el Gobierno decidió aplicar la medida temporal de las salvaguardas?
8. ¿Cuál es el efecto de esta medida temporal en el comercio del Ecuador?
9. ¿Qué medidas cree usted que el Gobierno ecuatoriano debió aplicar para regular las importaciones y equilibrar la balanza de pago sin verse afectado el sector comercial del país?
10. ¿Qué realmente necesita nuestra economía para mantener un equilibrio en la balanza de pagos?

11. ¿En qué porcentajes sus ventas han disminuido ante el presente acontecimiento?

12. ¿Cuáles son los rubros, en su empresa, más afectados por la aplicación de la medida de salvaguardas?

13. ¿Qué medidas ha tomado para contrarrestar el efecto de las salvaguardias?; ¿Ha tenido que reducir costos para contrarrestar el efecto de las salvaguardas?

14. ¿Qué ha pasado con la mercadería importada antes de la implementación de las salvaguardas?

Apéndice B



REPÚBLICA DEL ECUADOR
COMITÉ DE COMERCIO EXTERIOR

RESOLUCIÓN No. 011-2015

EL PLENO DEL COMITÉ DE COMERCIO EXTERIOR

CONSIDERANDO:

Que, el artículo 276 de la Constitución de la República determina que uno de los objetivos del régimen de desarrollo del Ecuador es construir un sistema económico, justo, democrático, productivo, solidario y sostenible;

Que, el artículo 261, numeral 5 de la Constitución dispone que la política económica, tributaria, aduanera, arancelaria, de comercio exterior, entre otras, son de competencia exclusiva del Estado Central;

Que, el artículo 284, numerales 2 y 7 ibídem disponen que la política económica tiene como objetivos incentivar la producción nacional, la productividad, competitividad sistémica y la inserción estratégica en la economía mundial, además de *"mantener la estabilidad económica, entendida como el máximo nivel de producción y empleo sostenibles en el tiempo"*;

Que, el Acuerdo General de Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994 (GATT de 1994), en su artículo XVIII, sección B, estipula la facultad de un Miembro, país en desarrollo, cuando experimente dificultades para equilibrar su balanza de pagos y requiera mantener la ejecución de su programa de desarrollo económico, que pueda limitar el volumen o el valor de las mercancías de importación, a condición de que las restricciones establecidas no excedan de los límites necesarios para oponerse a la amenaza de una disminución importante de sus reservas monetarias o detener dicha disminución, es decir, regular el nivel general de sus importaciones con el fin de salvaguardar su situación financiera exterior y de obtener un nivel de reservas suficiente para la ejecución de su programa de desarrollo económico;

Que, el *"Entendimiento relativo a las disposiciones del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994 en materia de Balanza de Pagos"* de la OMC, aclara las disposiciones del artículo XII y la sección B del artículo XVIII del GATT de 1994, así como

de la Declaración sobre las medidas comerciales adoptadas por motivos de balanza de pagos de 1979, procedimientos para la celebración de consultas, notificación, documentación y conclusiones de las consultas;

Que, el artículo segundo de la Resolución 70 del Comité de Representantes de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) establece que los Países Miembros no aplicarán cláusulas de salvaguardia a las importaciones originarias del territorio de los países de menor desarrollo económico relativo para corregir los desequilibrios de su balanza de pagos global;

Que, el artículo 125 del Reglamento al Libro IV del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI), faculta al Ministerio de Comercio Exterior, en su calidad de órgano rector de la política de comercio exterior. Efectuar las notificaciones y demás procedimientos respecto de las medidas de protección de balanza de pagos, ante las organizaciones multilaterales, regionales o subregionales de los tratados o acuerdos comerciales de los que forme parte el Ecuador;

Que, mediante el artículo 71 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI), publicado en el Suplemento del Registro Oficial No. 351 del 29 de diciembre de 2010. Se creó el Comité de Comercio Exterior —COMEX- como el órgano encargado de aprobar las políticas públicas nacionales en materia de política comercial;

Que, el artículo 72, letras e) y k) del COPCI determinan que el COMEX en su calidad de organismo rector en materia de política comercial, tiene como atribución regular, facilitar o restringir la exportación, importación, circulación y tránsito de mercancías no nacionales ni nacionalizadas, en los casos previstos en ese código y en los acuerdos internacionales vigentes, debidamente ratificados por el Ecuador;

Que, el artículo 88 del COPCI determina que el Estado ecuatoriano mediante el organismo rector en materia de política comercial, podrá adoptar medidas de defensa comercial que puedan restringir las importaciones de productos para proteger así su balanza de pagos, tales como las salvaguardias y cualquier otro mecanismo reconocido por los tratados internacionales, debidamente ratificados por el Ecuador.

Que, mediante Decreto Ejecutivo No. 25, publicado en el Suplemento del Registro Oficial No. 19 del 20 de junio de 2013, se creó el Ministerio de Comercio Exterior como cartera de Estado rectora de la política comercial, designando a dicho Ministerio para que presida el

COMEX, tal como lo determina la Disposición Reformativa Tercera de dicho Decreto Ejecutivo;

Que, mediante Oficio No. MCPE-DM43-2015-005, de fecha 4 de marzo de 2015, el Ministerio Coordinador de Política Económica justificó la existencia de un desequilibrio de la Balanza de Pagos del Ecuador, recomendando la adopción de una medida que incida sobre el nivel general de las importaciones por un período de 15 meses;

Que, mediante Informe Técnico No. 001/2015 el Grupo Interinstitucional conformado por funcionarios del Ministerio Coordinador de la Política Económica, del Ministerio Coordinador de la Producción, Empleo y Competitividad, del Ministerio de Comercio Exterior, del Ministerio de Industrias y Productividad y del Ministerio de Agricultura, Ganadería, Acuacultura y Pesca, de fecha 5 de marzo de 2015. Recomienda el ámbito y niveles de la sobretasa arancelaria necesaria para salvaguardar el equilibrio de la balanza de Pagos;

En ejercicio de las facultades conferidas en el COPCI, en concordancia con el artículo 70 del Reglamento de Funcionamiento del COMEX, expedido mediante Resolución No. 0012014 del 14 de enero de 2014, y demás normas aplicables;

RESUELVE:

Artículo Primero.- Establecer una sobretasa arancelaria, de carácter temporal y no discriminatoria, con el propósito de regular el nivel general de importaciones y, de esta manera salvaguardar el equilibrio de la balanza de pagos, conforme al porcentaje ad valorem determinado para las importaciones a consumo de las subpartidas descritas en el Anexo de la presente resolución.

La sobretasa arancelaria será adicional a los aranceles aplicables vigentes, conforme al Arancel del Ecuador y los acuerdos comerciales bilaterales y regionales de los que el Estado ecuatoriano es Parte contratante.

Artículo Segundo.- Se excluyen de la aplicación de esta salvaguardia a las siguientes importaciones:

- a) Aquellas mercancías que requieran ser nacionalizadas y que hayan sido legalmente embarcadas, con destino al Ecuador, hasta la tocha de entrada en vigencia de la presente resolución;
- b) Aquellas previstas en el artículo 125 del COPCI.

- c) Aquellas mercancías importadas a un régimen aduanero diferente al previsto en el artículo 147 del COPCI.
- d) Aquellas mercancías que provengan de la cooperación internacional en favor de una población beneficiaria del Ecuador que reciba dicha ayuda, sea a través del sector público, organizaciones no gubernamentales (ONG) o las entidades de cooperación correspondientes.
- e) Aquellas mercancías originarias de países de menor desarrollo relativo miembros de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), conforme la Resolución 70 del Comité de Representantes de la ALADI.

El Comité Ejecutivo del COMEX calificará la pertinencia de exclusión de los casos previstos en el literal d) de este artículo.

Artículo Tercero.- El seguimiento y evaluación de la aplicación de esta salvaguardia corresponderá al Ministerio de Comercio Exterior, Ministerio Coordinador de la Política Económica y Ministerio Coordinador de la Producción, Empleo y Competitividad, con el fin de garantizar que dicha medida responda, de manera proporcionada, a las necesidades existentes a fin de enfrentar la situación referente a la balanza de pagos, debiendo atenuarse en proporción al mejoramiento de la misma y eliminarse cuando deje de ser necesaria.

Artículo Cuarto.- Al Ministerio de Comercio Exterior le corresponderá notificar la medida a la que se refiere la presente Resolución y realizar las actuaciones que corresponda, en los plazos y condiciones determinados por los acuerdos de integración y los acuerdos comerciales internacionales vigentes de los que el Ecuador es Parte.

DISPOSICIÓN FINAL

Esta Resolución fue adoptada en sesión del 6 de marzo de 2015 y entrará en vigencia a partir del 11 de marzo de 2015, sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial.

DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Nosotras, **Alvarado Sarango Paulina Marisol**, con C.C: # **0926809047** y **Flores Poveda Gloria Stefanie**, con C.C: # **0923654677** autoras del trabajo de titulación: **Estudio cualitativo de la incidencia de las salvaguardas en el sector automotriz desde el año 2015 al 2017 previo** a la obtención del título de **Ingeniera Comercial** en la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil.

1.- Declaro tener pleno conocimiento de la obligación que tienen las instituciones de educación superior, de conformidad con el Artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior, de entregar a la SENESCYT en formato digital una copia del referido trabajo de titulación para que sea integrado al Sistema Nacional de Información de la Educación Superior del Ecuador para su difusión pública respetando los derechos de autor.

2.- Autorizo a la SENESCYT a tener una copia del referido trabajo de titulación, con el propósito de generar un repositorio que democratice la información, respetando las políticas de propiedad intelectual vigentes.

Guayaquil, **24 de Septiembre** de **2018**

f. _____
Alvarado Sarango Paulina Marisol

C.C: **0926809047**

f. _____
Flores Poveda Gloria Stefanie

C.C: **0923654677**

REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA

FICHA DE REGISTRO DE TESIS/TRABAJO DE TITULACIÓN

TÍTULO Y SUBTÍTULO:	Estudio cualitativo de la incidencia de las salvaguardas en el sector automotriz desde el año 2015 al 2017		
AUTOR(ES)	Alvarado Sarango Paulina Marisol Flores Poveda Gloria Stefanie		
REVISOR(ES)/TUTOR(ES)	Ing. Bravo Game Luis Heliodoro, MAE		
INSTITUCIÓN:	Universidad Católica de Santiago de Guayaquil		
FACULTAD:	Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas		
CARRERA:	Administración de Empresas		
TÍTULO OBTENIDO:	Ingeniero Comercial		
FECHA DE PUBLICACIÓN:	24 de Septiembre de 2018	No. DE PÁGINAS:	85
ÁREAS TEMÁTICAS:	Comercio exterior, salvaguarda, sector automotriz y negocios internacionales		
PALABRAS CLAVES/ KEYWORDS:	Salvaguardas, balanza comercial, sector automotriz, importaciones, política comercial, ventas.		
RESUMEN/ABSTRACT (150-250 palabras):	<p>En el presente trabajo de titulación se ha desarrollado una investigación sobre los efectos de las salvaguardas en las ventas del sector automotriz durante los periodos 2015 al 2017.</p> <p>Las salvaguardas fueron impuestas en el Ecuador por el gobierno con el objeto de mejorar la posición de la balanza comercial ecuatoriana para equilibrarla disminuyendo las importaciones y maximizando las exportaciones y así evitar la salida de divisas y fomentar además la producción nacional para activar la matriz productiva ecuatoriana con el desarrollo de las diferentes industrias del país.</p> <p>El diseño de investigación realizado fue de tipo descriptivo y explicativo donde se identificaron las incidencias que tuvieron las salvaguardas en la industria automotriz de manera general y un análisis de cómo evolucionaron las importaciones del sector observando el decrecimiento claro entre el años 2015 con respecto al año anterior y como fue el comportamiento de la industria entre los años 2015 al 2017.</p>		
ADJUNTO PDF:	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	
CONTACTO CON AUTORES:	Teléfono: +593-981845641 +593-995164094	E-mail: paulinaalvarado91@hotmail.com gloriaflorespoveda@gmail.com	
CONTACTO CON LA INSTITUCIÓN (COORDINADOR DEL PROCESO UTE)::	Nombre: Paola Alexandra Traverso Holguín		
	Teléfono: +593-9-999406190		
	E-mail: paola.traverso@cu.ucsg.edu.ec		
SECCIÓN PARA USO DE BIBLIOTECA			
Nº. DE REGISTRO (en base a datos):			
Nº. DE CLASIFICACIÓN:			
DIRECCIÓN URL (tesis en la web):			