



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

SISTEMA DE POSGRADO

MAESTRIA EN FINANZAS Y ECONOMIA EMPRESARIAL

TEMA:

Análisis del impacto económico de las salvaguardas en el sector automotriz
ecuatoriano. 2014-2017.

**Componente práctico del examen complejo, previo al título de
Magíster en Finanzas y Economía Empresarial.**

AUTOR:

Ing. Montesdeoca Calderón, Alex Fabricio.

TUTORA

Ing. Alcívar Avilés, María Josefina, PhD.

Guayaquil, Ecuador

26 de febrero del 2020



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

SISTEMA DE POSGRADO

CERTIFICACIÓN

Certificamos que el presente componente práctico del examen complejo, fue realizado en su totalidad por Montesdeoca Calderón, Alex Fabricio, como requerimiento para la obtención del grado académico de **Magíster en Finanzas y Economía Empresarial**.

TUTOR

f. _____

Ing. Alcívar Avilés, María Josefina, PhD.

REVISORES

f. _____

Ing. Rodríguez Insuasti, Homero, PhD

f. _____

Ec. López Vera, Juan, Mgs.

DIRECTORA DEL PROGRAMA

f. _____

Ec. Alcívar Avilés, María Teresa, PhD.

Guayaquil, 26 de febrero del 2020



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

SISTEMA DE POSGRADO

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Yo, Montesdeoca Calderón, Alex Fabricio.

DECLARO QUE:

El componente práctico del examen complejo: **Análisis del impacto económico de las salvaguardas en el sector automotriz ecuatoriano. 2014-2017**, previo a la obtención del grado académico de **Magíster en Finanzas y Economía Empresarial**, ha sido desarrollado respetando derechos intelectuales de terceros conforme las citas que constan en el documento, cuyas fuentes se incorporan en las referencias o bibliografías. Consecuentemente este trabajo es de mi total autoría.

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

Guayaquil, 26 de febrero del 2020

EL AUTOR

f. _____

Ing. Montesdeoca Calderón, Alex Fabricio

REPORTE URKUND



Urkund Analysis Result

Analysed Document: ENSAYO ALEX MONTESEDOCA - SALVAGUARDAS REVISADO 27 NOV.pdf (D60215182)
Submitted: 12/3/2019 10:29:00 PM
Submitted By: maria.alcivar10@cu.ucsg.edu.ec
Significance: 4 %

Sources included in the report:

MEM 2018 M.R..docx (D42648910)
1429147088_CAPITULO 2015.docx (D13955820)
Impacto Económico de las Aplicación de las Salvaguardias en la Industria Automotriz v4.doc (D18151127)
Introducción tesis.docx (D24061666)
<http://repositorio.ulvr.edu.ec/bitstream/44000/2130/1/T-ULVR-1929.pdf>
https://www.wto.org/spanish/docs_s/legal_s/gatt47.pdf
https://www.ilo.org/americas/sala-de-prensa/WCM5_LIM_653_5P/lang--es/index.htm
fb98521-5c72-414b-a892-57f4841f138e
<https://docplayer.es/88889677-Univer-de-santiago-aquil-titulo-autores-tutor.html>

Instances where selected sources appear:

15

Índice

Introducción.....	2
La Organización Mundial del Comercio como organismo regulador del comercio internacional	4
La Organización Mundial del Comercio (OMC).....	4
Miembros de la OMC.....	5
El proceso de adhesión.....	6
Conceptualizando las salvaguardas.....	7
Acuerdo de las salvaguardas de la OMC.....	9
Legislación ecuatoriana respecto a la aplicación de las salvaguardas.....	11
Sector automotriz y las salvaguardas en Ecuador.....	12
El sector automotriz a nivel global.....	12
El sector automotriz ecuatoriano.....	14
La Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE).....	16
La aplicación de las salvaguardas en el sector automotriz ecuatoriano.....	16
Estructura del sector automotriz	18
El empleo en el sector automotriz.....	19
La balanza comercial no petrolera en Ecuador.....	21
Importación del sector automotriz.....	22
Exportación del sector automotriz.....	26
Ventas del sector automotriz.....	29
Conclusiones	32
Referencias Bibliográficas	34

Índice de figuras

<i>Figura 1:</i> Mapa de países miembros de la OMC	5
<i>Figura 2:</i> Resumen de proceso de adhesión a la OMC.....	6
<i>Figura 3:</i> Primer vehículo ensamblado en Ecuador: Andino 1973.....	15
<i>Figura 4:</i> Tributos (empresas importadoras y ensambladoras).....	17
<i>Figura 5:</i> Estructura del sector automotriz	19
<i>Figura 6:</i> Estructura conceptual del mercado laboral ecuatoriano	20
<i>Figura 7:</i> Número de afiliados al IESS 2014- 2017.....	20
<i>Figura 8:</i> Nivel de empleo en el sector automotriz.....	20
<i>Figura 9:</i> Balanza Comercial no Petrolera millones USD.....	21
<i>Figura 10:</i> Países de procedencia de las importaciones de vehículos 2014 -2017	22
<i>Figura 11:</i> Importaciones anuales por segmento	23
<i>Figura 12:</i> Tasa de variación de las importaciones.....	24
<i>Figura 13:</i> Tributos del sector automotriz 2014-2017	25
<i>Figura 14:</i> Tasa de variación de las exportaciones	26
<i>Figura 15:</i> Exportaciones de vehículos por segmento	27
<i>Figura 16:</i> Unidades exportadas por país de destino 2014-2017.....	28
<i>Figura 17:</i> Ventas de vehículos anuales por segmento.....	29
<i>Figura 18:</i> Composición de las ventas de vehículos – Según su origen	30
<i>Figura 19:</i> Ingresos por ventas del sector en millones de dólares	30

Índice de tablas

<i>Tabla 1:</i> Países observadores de la OMC	6
<i>Tabla 2:</i> Ventajas y desventajas de las Salvaguardas	9
<i>Tabla 3:</i> Artículo XIX del GATT de 1994	10
<i>Tabla 4:</i> Sobretasa Arancelaria en Rubros de Artículos Importados.....	11
<i>Tabla 5:</i> Proporción de los parámetros macroeconómicos y la participación de los parámetros automotrices	13
<i>Tabla 6:</i> Balanza Comercial no Petrolera	22
<i>Tabla 7:</i> Países de procedencia de las importaciones de vehículos 2014 -2017	23
<i>Tabla 8:</i> Segmentos de la importación anual de vehículos	24
<i>Tabla 9:</i> Tasa de variación de las exportaciones.....	27
<i>Tabla 10:</i> Cantidad de vehículos exportados	28
<i>Tabla 11:</i> Ventas anuales de vehículos	30

Resumen

El presente ensayo analiza el impacto económico que experimentó el sector automotriz ecuatoriano con la aplicación de las salvaguardas, considerando un periodo de estudio del 2014 al 2017.

Se analiza el contexto normativo sobre el cual se ampara el Gobierno Nacional del Ecuador para emitir la resolución No. 011-2015, yendo desde la fundamentación de la Organización Mundial del Comercio (OMC), hasta la legislación ecuatoriana que sirvió de base para la implementación de las medidas arancelarias.

El principal objetivo que tuvo el gobierno para adoptar las medidas arancelarias de las salvaguardas fue equilibrar la balanza de pagos y mejorar el déficit en balanza comercial no petrolera que tenía al 2014 de USD – 7.408 millones.

Con respecto a los indicadores analizados, se estudia el empleo y su disminución a efectos de las salvaguardas, las importaciones, las exportaciones y las ventas disminuyen durante los años 2015 y 2016, tomando como referencia el año 2014. Lo que permite evidenciar que aun considerando los ingresos por las exportaciones de crudo y a pesar de la aplicación de la medida, no se cumplió con el propósito de mejorar este indicador.

El presente trabajo aplica una metodología de investigación exploratoria y bibliográfica a través de información recabada en canales oficiales, complementada con la investigación descriptiva.

Las medidas adoptadas han generado un incremento en los precios de autos, disminución de empleo y disminución tanto de las importaciones como de las exportaciones, lo cual se refleja negativamente en las ventas del sector.

Palabras clave: salvaguardas, empleo, importaciones, exportaciones, industria automotriz, balanza comercial.

Abstract

This essay analyzes the economic impact experienced by Ecuadorian automotive sector with the safeguards application, considering a study period from 2014 to 2017.

This paper analyses normative context on which the National Government of Ecuador is based to issue the resolution No. 011-2015, starting from the World Trade Organization (WTO) legal support, to ecuadorian legislation that served as basis for the tariff measures implementation.

The central government's primary aim to adopt the safeguards tariff measures was to leveling the balance of payment and improve the deficit in the non-oil trade balance that had USD 2014 - USD 7408 million.

With respect to analyzed indicators, employment and its decrease caused by safeguards are reviewed, imports, exports and sales decrease during 2015 and 2016 years, taking as reference 2014 year. This allows to show that even considering revenues from oil exports and despite the measure application, purpose of improving this indicator was not met.

This paper applies an exploratory and bibliographic research methodology through information collected from official information sources, complemented by descriptive research.

The measures applied have generated an increase in car prices, a decrease in employment and a decrease in both imports and exports, which is negatively resulted in the sales of the sector.

Keywords: safeguards, employment, imports, exports, automotive industry, trade balance.

Introducción

La economía del Ecuador ha dependido históricamente de la efectividad con la que ha manejado sus políticas de comercio exterior, ya que el factor determinante son las exportaciones basadas en productos de origen primario o poco manufacturado y del nivel de importaciones de bienes de capital y de tecnología. “Esta relación de productor y exportador de bienes primarios se produjo en todos los países de América Latina y en otras regiones del mundo dependiente” (Acosta, 2006, p.25). La ausencia de innovación e implementación de nuevas políticas de comercio exterior que permitan migrar a una nueva estructura de exportaciones basadas en productos con mayor valor agregado o de un mejor nivel tecnológico ha generado que la economía del Ecuador sea altamente vulnerable a cambios en factores externos que limitan su competitividad y afectan su sistema económico.

Las relaciones de intercambio internacional se complican. Según Moncada (2001, p. 67) cuando afirma que:

“Los injustos acuerdos existentes sobre derechos de propiedad intelectual; la política económica impuesta por los organismos financieros internacionales; la imposición de patrones de consumo; el aumento alarmante de la deuda externa y la onerosa salida de cuantiosas utilidades de las inversiones extranjeras son factores desfavorables que aumentan la continua presión sobre las importaciones y complican sus relaciones de intercambio internacional”

El presente trabajo propone una perspectiva analítica, exploratoria y descriptiva, cuyo objetivo general es analizar el impacto económico que tuvo la aplicación de las salvaguardas en el sector automotriz ecuatoriano durante el periodo 2014-2017, teniendo en cuenta que los años de vigencia de la medida fueron el 2015 y 2016, se hace necesario analizar un año antes y un año después a efectos de tener datos comparativos.

Para lograr el objetivo del presente trabajo se debe identificar los organismos internacionales vinculantes a la aplicación de la medida arancelaria; además conocer el sector automotriz ecuatoriano, su estructura y principales indicadores; así como, revisar y contrastar información referente al empleo, las importaciones, exportaciones y ventas del sector.

En efecto, el motivo para la aplicación de salvaguardas arancelarias es el desequilibrio que se puede presentar en la balanza comercial debido al incremento de las importaciones; esta es la razón por la cual el Gobierno Nacional del Ecuador en resolución No. 11-2015 del

Ministerio de Comercio Exterior anunció su aplicación a partir del 11 de marzo de 2015 afectando a un total de 2.961 partidas, agrupando a 138 tipos de productos.

Esta norma en principio tendría una duración de 15 meses y se excluyeron para su aplicación a los productos provenientes de Paraguay y Bolivia por ser considerados países de menor desarrollo y miembros de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI).

Según Dávalos (2004) “durante los años de vigencia de la dolarización en el Ecuador, ha habido fuerzas intrínsecas que han trabajado para una lenta destrucción del aparato productivo, especialmente de los que producen bienes para exportación” (p. 53). Este desequilibrio entre la cantidad de bienes exportados y los importados es lo que se conoce como balanza comercial negativa y es el motivo de la aplicación de las salvaguardas.

El ensayo ha sido elaborado tomando como línea metodológica la investigación bibliográfica a través de información del tema disponible en las diferentes fuentes especializadas, entidades gubernamentales y medios impresos que han analizado a detalle el comportamiento del mercado ante la aplicación de la normativa. La investigación explicativa también es parte del estudio ya que ha permitido entender tanto la causa de las salvaguardas y así como la repercusión en el sector automotriz nacional.

Para conocer el impacto económico que tuvo la aplicación de las salvaguardas en el sector automotriz ecuatoriano durante el periodo 2014-2017, se realiza una contextualización de la OMC como organismo regulador, a su vez se define el alcance de las salvaguardas y la resolución ejecutiva que ampara su vigencia en el Ecuador. Más adelante se describe el sector automotriz a nivel global y ecuatoriano, la aplicación de las salvaguardas en el sector específico de estudio, y su repercusión en el empleo, las importaciones, exportaciones y ventas.

Con el desarrollo del trabajo se logrará identificar ¿Cuál ha sido el impacto económico que tuvo la aplicación de las salvaguardas en el sector automotriz ecuatoriano?

La Organización Mundial del Comercio como organismo regulador del comercio internacional

El análisis plantea la revisión de la aplicación de las salvaguardas arancelarias durante el periodo de su aplicación desde marzo del año 2015 hasta junio del 2017. Al respecto, para fines de datos comparativos, se aborda la investigación desde enero 2014, hasta diciembre 2017. Para abordar el tema planteado se inicia por la Organización Mundial del Comercio (OMC) como organismo regulador del comercio internacional, entre los países miembros de la misma.

La medida de las salvaguardas está amparada bajo el marco legal de la OMC, contemplando entre sus factores motivantes el desequilibrio de la balanza comercial, producto de un incremento considerable en las importaciones versus las exportaciones del Ecuador.

La Organización Mundial del Comercio (OMC)

Tal como lo indica el mismo organismo, la OMC se constituye como un organismo internacional que establece las normas que rigen el comercio entre los países que la conforman. Busca garantizar que los intercambios comerciales fluyan de manera previsible y libre. Entre sus principales funciones están: administrar el sistema mundial del comercio, funciona además como un foro para negociar los acuerdos comerciales, a la vez se ocupa de solucionar las diferencias entre los países miembros.

La OMC se basa en una serie de principios simples y fundamentales a través de los cuales busca en sentido general abrir el comercio en beneficio de todos. Siendo la única organización internacional encargada de las normas que rigen el comercio entre los países; tiene su sede en Ginebra Suiza, fue establecida el 1 de enero de 1995 y fundada por las negociaciones de la Ronda de Uruguay (1986-1994), cuenta actualmente con 164 miembros, entre ellos Ecuador. (Organización Mundial del Comercio, 2009).

Si bien es cierto la OMC nace el 1 de enero de 1995, su sistema de comercio tiene sus orígenes en el año 1948, cuando funcionaba el Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT) que establecía las reglas del sistema. Siendo la última y más importante ronda del GATT la de Uruguay, que se desarrolló entre 1986 y 1994, lo que permitió la creación de la OMC. Hasta tanto el GATT se ocupaba principalmente del comercio de mercancías, la OMC y sus Acuerdos establecen un radio de acción más amplio abarcando el

comercio de servicios, y las invenciones, creaciones y dibujos y modelos que son objeto de transacciones comerciales (propiedad intelectual).

La OMC es un organismo que brinda amplia información respecto a las medidas arancelarias que los países miembros adopten, como en el caso de las salvaguardas. Permite situar varios principios elementales que se deben considerar al momento de aplicar las salvaguardas, por ejemplo: deben ser temporales, no discriminatorias y no deben afectar a países pobres. En este sentido de acuerdo con Olarreaga (2000) manifiesta que el acuerdo de salvaguardas también requiere, por regla general, que la medida debe ser notificada y gradualmente eliminada de acuerdo con una agenda similar a la de definición de los plazos aplicados.

Miembros de la OMC

La OMC nace en 1995 con 23 países miembros fundadores, los cuales según los registros de la misma institución fueron: Australia, Bélgica, Birmania, Brasil, Canadá, Ceilán, Cuba, Checoslovaquia, Chile, China, Estados Unidos, Francia, India, Líbano, Luxemburgo, Noruega, Nueva Zelanda, Países Bajos, Pakistán, Reino Unido, Rhodesia del Sur, Siria y Sudáfrica. Países que venían siendo signatarios inicialmente desde el nacimiento del GATT.

Actualmente La OMC se conforma por 164 países Miembros, siendo Afganistán el último país en adherirse en 2016. La totalidad de sus miembros integrantes cubren el 98% del comercio mundial.



Figura 1: Mapa de países miembros de la OMC

Fuente: Tomado de Organización Mundial del Comercio 2019

Adicionalmente existen 23 países en condición de observadores, los cuales están a la espera de negociaciones que les permita su ingreso formal a la OMC. Como se muestran en la tabla siguiente.

Tabla 1:
Países observadores de la OMC

Andorra	Etiopía	Santo Tomé y Príncipe
Argelia	Guinea Ecuatorial	Serbia
Azerbaiyán	Irán	Somalia
Bahamas	Iraq	Sudán
Belarús	Libia	Sudán del Sur
Bhután	República Árabe Siria	Timor-Leste
Bosnia y Herzegovina	República Libanesa	Uzbekistán
Comoras	Santa Sede	

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la OMC 2019

El proceso de adhesión

Los países que deseen adherirse deben tener sus políticas económicas y comerciales de acuerdo a las normas establecidas por la OMC, además de negociar las condiciones de adhesión con los demás países miembros.

Para pertenecer a la OMC, el país postulante debe intervenir en las negociaciones internacionales, las mismas que están legisladas bajo normas que respetan los mercados donde se realizaran las transacciones. El mayor privilegio de ser miembro de la OMC es la seguridad en los tratados comerciales que se llevan a cabo.



Figura 2: Resumen de proceso de adhesión a la OMC
Fuente: Tomado de Organización Mundial del Comercio 2019

Es decir, que la solicitud de un país interesado en pertenecer a la OMC pasa básicamente por cuatro fases:

Primera etapa en donde se establece el régimen del comercio, que es cuando el gobierno de un país solicita la adhesión y evidencia los aspectos de sus políticas comerciales económicas, para ello se presenta un memorándum que lo examina el grupo de trabajo.

La segunda etapa resulta cuando el grupo de trabajo ha avanzado en la revisión de las políticas, se inician conversaciones bilaterales entre el postulante a nuevo miembro y los demás países, estas conversaciones abordan tipos de aranceles y compromisos específicos respecto al acceso a los mercados.

Una tercera etapa, posterior al examen por parte del grupo de trabajo, concluidas las negociaciones bilaterales, el grupo de trabajo define las condiciones de adhesión, que se manifiestan en un informe y en un proyecto de tratado de adhesión, además enlista los compromisos del futuro miembro.

La cuarta etapa consiste en tomar la decisión, para lo cual se somete al Consejo General o a la Conferencia Ministerial de la OMC, se adjuntan el informe, el protocolo y la lista de compromisos. La decisión se valida con la votación mayoritaria de dos tercios de los Miembros de la OMC. Así el solicitante puede firmar el protocolo y adherirse a la Organización, y como parte final es necesario que la asamblea legislativa del país interesado ratifique el Acuerdo.

Ecuador es Miembro de la OMC desde el 21 de enero de 1996, siendo el Miembro N° 129, en el gobierno de Sixto Durán Ballén. El Subsecretario del Ministerio de Relaciones Exteriores del Ecuador, de aquel entonces, El Sr. Patricio Izurieta Mora Bowen, firma la ratificación del Protocolo de adhesión del Ecuador a la OMC en septiembre de 1995 en Ginebra (Suiza), misma que se formalizaría el 21 de enero del siguiente año.

Conceptualizando las salvaguardas

Las salvaguardas son una medida restrictiva que la aplican los países menos desarrollados y busca proteger la industria nacional local y el desequilibrio en la balanza comercial. Ambos casos se producen por el crecimiento acelerado de las importaciones versus las exportaciones.

León (2016, p.5), toma de referencia a la Organización Mundial del Comercio, para referirse a las salvaguardas, indicando que se:

Establece que las salvaguardas son medidas que se pueden adoptar temporalmente si las importaciones de ciertos productos han aumentado en gran magnitud que afectan la producción nacional. Así mismo, estas medidas pueden aplicarse para prevenir o reparar el daño y no deben aplicarse a un determinado país. La duración de salvaguardas no debe exceder cuatro años, aunque podrían prorrogarse hasta ocho años, en caso de que las autoridades nacionales consideren que estas medidas son necesarias.

Las salvaguardas son una medida restrictiva de comercio internacional, que de acuerdo con el Sistema de Información sobre el Comercio Exterior (SICE, 2016), pueden ser específicas, pudiendo ser a un sector de la producción o industria específica, como, por ejemplo: la industria textil, automotriz, la industria de línea blanca, la agricultura, etcétera. Debe cuidarse de causar algún daño a la industria nacional, es una medida que se aplica en frontera, generalmente de naturaleza arancelaria impuesta sobre aquellos bienes importados de cualquier país o de todos los países del mundo, que puede causar daño grave a la industria local que produce mercadería idéntica o similar.

Las salvaguardas son medidas económicas establecidas por un gobierno, en este caso el gobierno de Ecuador, que permite equilibrar la balanza comercial y mitigar los efectos de la caída del petróleo. Dichas medidas se pueden aplicar a un sector específico, para el caso del presente estudio se toma de referencia el sector automotriz, determinando en Ecuador su aplicación por dos años.

Mientras que (Arroba, 2017) sostiene que las salvaguardas constituyen una medida arancelaria que se utilizan bajo excepción hacia los acuerdos comerciales que un país tiene con otros y su objetivo fundamental es proteger a la industria local. Frente a esta visión de aplicación de las salvaguardas, se refiere Henríquez (2016), quien indica que las medidas de salvaguardas se aplican para incentivar la producción nacional local mediante la disminución de las importaciones; aunque, también considera que la aplicación de la medida debe prever las consecuencias negativas que ella puede causar en las industrias locales a las que se afecten.

Para identificar de mejor manera los efectos de las salvaguardas se presenta a continuación las ventajas desventajas, según Arroba, 2017

Tabla 2:
Ventajas y desventajas de las Salvaguardas

Ventajas	Desventajas
Permite un crecimiento sostenible a la producción nacional	Genera desempleo
Protege la industria nacional	Limita la productividad local
Es una oportunidad de dar a conocer el producto ecuatoriano	Desfavorece a las relaciones comerciales con los países con los que se mantiene acuerdos
Genera competitividad en las industrias locales	Incremento de los precios de los productos importados

Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos de Arroba (2017).

A modo de cierre, se identifica a las salvaguardas como una medida de urgencias y como un mecanismo de defensa para proteger la producción nacional y evitar el acelerado desequilibrio generado en la balanza comercial, producto de un crecimiento de las importaciones sobre las exportaciones. Se aplican por un periodo determinado, y es una medida que adopta el gobierno de un país, amparado en el marco legal de la OMC.

Acuerdo de las salvaguardas de la OMC

La OMC en busca de mejorar el fortalecimiento del comercio mundial basado en GATT de 1994, reconoce que es necesario establecer el control en la importación de bienes para que existan medidas multilaterales sobre las salvaguardas por lo que se crea el acuerdo de las salvaguardas para los casos de una sobretasa a las importaciones.

Este acuerdo de salvaguardas emitido por la OMC permite tener claridad respecto a la aplicación de esta medida arancelaria, lo que permite conocer los procesos y alcances de la misma en los países miembros de la OMC. Por otro lado, garantiza la solución de diferencias o discrepancias que puedan generarse y que pueden afectar a los demás países contratantes.

Estas normas que se van a explicar están amparadas en el artículo XIX del GATT de 1994 y aceptadas según la OMC por todos los miembros:

Tabla 3:
Normas del acuerdo de salvaguardas de la OMC.

Artículo	Definición	Descripción
1.	Disposiciones generales	Presentación de la normativa
2.	Condiciones	Se da cuando el nivel de importaciones en un país miembro ha aumentado de forma considerable, afectando o poniendo en riesgo la producción nacional.
3.	Investigación	Se requiere de una investigación previa realizada por la autoridad competente y que haya sido pública.
4.	Determinación de la existencia de daño o amenaza grave	Debe mostrarse con hechos que ha existido la afectación a la producción nacional o una amenaza inminente.
5.	Aplicación de las medidas	Define el alcance de la medida, estableciendo el porcentaje de sobre arancel o sobre tasa.
6.	Medidas provisionales	Aplica en circunstancias críticas para lo cual bastará con una investigación preliminar. No será superior a 200 días.
7.	Duración y examen de las medidas	No será mayor a cuatro años a menos que se solicite prórroga por máximo de ocho años.
8.	Nivel de las concesiones y otras obligaciones	En caso de extenderse la aplicación, se debe otorgar medidas de compensación a los países que se sientan afectados.
9.	Países en desarrollo	No se puede aplicar salvaguardas a ningún producto cuyo origen sea un país en vías de desarrollo.
10.	Medidas ya vigentes al amparo del artículo XIX	Los Miembros adoptarán medidas de salvaguardia adoptadas en el GATT
11.	Prohibición y eliminación de las determinadas medidas	No podrá adoptar ningún miembro medidas de urgencia sobre el exceso de importación de ciertos productos de acuerdo con la disposición en el artículo XIX del GATT de 1994
12.	Notificaciones y consultas	Todos los miembros podrán realizar una notificación en los casos: <i>a.</i> Se realiza una investigación sobre el daño grave o de la existencia de una amenaza del mismo. <i>b.</i> Compruebe que el origen del daño grave se ha generado por el incremento de las importaciones. <i>c.</i> Acoja la prórroga sobre la medida de salvaguardias.
13.	Vigilancia	Existe un comité de salvaguardas que es la autoridad que controla la normativa
14.	Solución de diferencias	Los artículos 22 y 23 de GATT permite la libertad de elevar consultas y posibles diferencias por las medidas aplicadas.

Fuente: Datos extraídos de la OMC

Legislación ecuatoriana respecto a la aplicación de las salvaguardas

El Gobierno Nacional del Ecuador en resolución No. 011-2015, adoptada el 6 de marzo del mismo año, el Ministerio de Comercio Exterior anunció su aplicación a partir del 11 de marzo de 2015, afectando a un total de 2.961 partidas, agrupando a 138 tipos de productos.

Esta medida se convierte en una sobretasa arancelaria cuyo porcentaje fluctúa entre 5% y 45% según el grupo de productos, de acuerdo a la siguiente clasificación establecida por el Gobierno: 1.392 partidas gravan el 45% correspondientes a bienes de consumo final; 392 son afectadas con el 25% que agrupan neumáticos, cerámica, CKD de televisores y motos; 452 con el 15% correspondientes a bienes de sensibilidad media, y; 725 se les aplicará el 5% de sobretasa que agrupa a bienes de capital y materias primas no esenciales. En términos generales el 32% de todos los bienes que se importan tendrán el gravamen, mientras un 68% estará libre de pago. (ALADI, 2018).

Tabla 4:
Sobretasa Arancelaria en Rubros de Artículos Importados

Sobretasa	# Partidas	Productos
5%	725	Bienes de Capital y Materias Primas no esenciales
15%	452	Bienes de sensibilidad media
25%	392	Neumáticos, cerámica CKD de televisores y motos
45%	1.392	Bienes de Consumo Final

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Banco Central del Ecuador (2018)

El Comité de Comercio Exterior del Ecuador a través de la Resolución No. 011-2015, establece que la aplicación de la sobretasa arancelaria es por un tiempo determinado y no discriminatoria, misma que busca básicamente disminuir el nivel de las importaciones que de acuerdo a la economía nacional del Ecuador se han incrementado y por ello se notaba un desequilibrio en la balanza comercial, lo que busca la aplicación de la resolución es mantener el equilibrio de la balanza de pagos. (Comité de Comercio Exterior, 2015).

La aplicación de las salvaguardas permite cumplir con el artículo 276 numeral 2 de la Constitución del Ecuador que dice: *“Construir un sistema económico, justo, democrático, productivo, solidario y sostenible basado en la distribución igualitaria de los beneficios del desarrollo, de los medios de producción y en la generación de trabajo digno y estable.”*

La resolución No. 11-2015, indica que las sobretasas se aplicarán adicionalmente a aquellos aranceles que ya se encuentran vigentes, y que tendrá una duración de 15 meses. Excluyendo los productos provenientes de Bolivia y Paraguay por ser países de menor desarrollo que Ecuador, y ser miembros de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI).

Como justificación de las medidas adoptadas el presidente Rafael Correa, mediante la página oficial de la Agencia Pública de Noticias del Ecuador y Sudamérica, indica que los productos gravados son “bienes suntuarios, bienes de consumo final producidos en el país y bienes de capital no esenciales.” (ANDES, 2015). Además, que estas medidas se toman porque la economía de Ecuador es dolarizada y depende del sector externo. Además, hubo un cambio negativo y radical en la balanza de pagos producto de la caída del precio del petróleo de USD 105.24 en junio de 2014 a USD 47.49 en enero de 2015, considerado como la principal fuente de ingresos para la economía del país, lo que ha afectado directamente al Presupuesto General del Estado. (Banco Central del Ecuador, 2014).

Sector automotriz y las salvaguardas en Ecuador

En el apartado anterior se realiza una contextualización de la OMC y las salvaguardas, así como su aplicación en Ecuador. Es importante ahora analizar y describir el sector automotriz como variable de estudio, iniciando con un análisis del sector a nivel global y aterrizando en la estructura del sector, las importaciones, exportaciones, producción y ventas a nivel país en el periodo de estudio.

El sector automotriz a nivel global

La industria automotriz juega un papel importante en la economía y desarrollo socioeconómico de un país. Muchos países se han dedicado a la producción de automóviles mientras que la alineación de fuerzas en el mercado automotor está cambiando constantemente.

En todas las economías de los países, el sector automotriz forma parte importante de su desarrollo. Según la Organización Internacional de Constructores de Automóviles (OICA), en 2017, en el mundo, se fabricaron 73,4 millones de automóviles y 23,84 millones de camiones. Según los cálculos internacionales, la facturación anual promedio de la industria automovilística a nivel mundial es de más de 2,75 billones de euros, lo que corresponde al 3,65% del PIB mundial. En los últimos diez años (2007- 2017), la industria automotriz tuvo un 25% de incremento en producción. Anuario AEADE (2018).

Respecto a las exportaciones, el sector automotriz es uno de los rubros más importantes a nivel mundial. Es una industria que mueve muchas variables a su alrededor: inversión, exportación, empleo, PIB, entre otras. Por tanto, es una industria innovadora que no desmaya y más bien va en aumento, se caracteriza por la innovación, investigación y desarrollo. A nivel mundial entre las 2500 empresas líderes en inversión en I+D, dominan tres sectores principales: productos farmacéuticos y biotecnología, producción de equipos de procesos y la industria automotriz.

Behzad Saberi presidente de la economía nacional de la Universidad Rusa de la Amistad de los Pueblos, en el anuario de la AEADE (2018) indica que:

Es una industria que genera grandes ingresos y fomenta el desarrollo debido a que consume: acero, hierro, aluminio, plástico, vidrio, moquetas, textiles, chips informáticos, caucho, entre otros. Utiliza además petróleo, vidrio y acero de manera exponencial en el mercado mundial al punto que hoy se ubica en segundo lugar, después de la construcción aeronáutica, en cuanto al volumen de consumo de productos de otras industrias.

En la economía de los países desarrollados, el crecimiento de la industria automotriz del 1 % conlleva a un crecimiento del PIB del 1,5 %. El impacto indirecto en el PIB se fortalece a través de las industrias relacionadas por medio de las órdenes provenientes de la industria automotriz. Como se muestra a continuación en la tabla 5 la participación de este sector en la producción de maquinaria en Alemania es 14 %, en Japón 12 % y Corea del Sur 10 %.

Tabla 5:
Proporción de los parámetros macroeconómicos y la participación de los parámetros automotrices

Parámetros	EEUU	Japón	Alemania	Corea del Sur
Participación del PIB en la producción mundial (%)	24,42	5,64	4,57	1,85
Participación de la industria automotriz en la producción mundial (%)	12,3	10	6	4,9
Participación de la industria en el PIB (%)	19,9	26,6	32,5	39,7
Participación de la industria automotriz en el PIB (%)	12	12	14	10
Volumen de la exportación de automóviles (miles unidades)	664,9	400,6	729,6	315,1
Número de empleos en la industria automotriz	53,8	91,9	151,9	37,5
Participación del país en la exportación de bienes (%)	9,1	3,8	8,1	3,2
Exportación de materia prima (MM USD\$)	1504,9	624,90	1329,50	526,80

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Anuario AEADE (2018)

Tomando de referencia la proporción de los parámetros macroeconómicos y la participación de los parámetros automotrices de los países líderes en 2017, se evidencia que todas las potencias económicas tienen una fuerte industria automotriz en su territorio. Según Behzad Saberi:

Un dólar invertido en la industria automotriz aumenta el Producto Interno Bruto (PIB) en USD 3 (multiplicador promedio). Y enfatiza además que, los fabricantes modernos y expertos del mercado automotor prevén que las tasas de crecimiento anual de esta industria a escala mundial rodearán un 3,6%, lo que corresponde aproximadamente a la dinámica del PIB mundial.

Todo ello permite prever que OICA represente toda una potencia económica a nivel mundial, y que se pronostique que para el año 2030 el ingreso bruto para este sector sea exponencialmente mayor.

El sector automotriz ecuatoriano

El Instituto de Promoción de Exportación e Inversiones (PRO ECUADOR) en su Análisis Sectorial Automotriz del 2017, menciona que en la década de los años 50 inició el boom de la producción de vehículos, cuando algunas industrias empezaron la fabricación de asientos de buses, carrocerías y algunas piezas metálicas. Posteriormente en 1973 se inició la fabricación de varias unidades de un solo modelo conocido como *Andino*, produciendo alrededor de 144 vehículos anuales los cuales fueron ensamblados por la empresa Automóviles del Ecuador (AYMESA) hasta mediados del año 1980. En el año 1988, la dinámica de producción de vehículos aumentó en un 54,21%, partiendo de 7.864 automóviles en 1987 a 12.127 vehículos en el año siguiente, es decir en 1988 (Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones, 2018).



Figura 3: Primer vehículo ensamblado en Ecuador: Andino 1973

Fuente: Tomado de CINAE

El sector automotriz del Ecuador está constituido por “las empresas ensambladoras de vehículos, las que construyen partes y piezas para la industria como son vidrios, llantas, metalmecánica y elementos internos, además del sector comercial encargado de las ventas lo que se produce e importa para los automotores” (Proecuador, 2016).

El sector automotriz es muy importante para la economía ecuatoriana, pues tiene con su desarrollo una importante contribución a través de aranceles, impuestos, generación de empleo, transferencia y asimilación de tecnologías en empresas de autopartes y de ensamblaje de automóviles (Garzón y Simbaña, 2016).

La industria automotriz tiene gran importancia en la economía del país debido a las fuentes de empleo y a los relevantes ingresos, registrando en el censo nacional económico del 2010, un total de 29,058 establecimientos y alrededor de 100,000 plazas de trabajo distribuidas el 85% en actividades de comercio, 12% en manufactura y el 3% en servicios, no obstante, el precio promedio del automóvil nuevo en el año 2011 más vendido en Ecuador pasó de los USD \$16,900 a USD \$20,250 se evidenció un crecimiento aproximado del 20%, lo que provocó una disminución en las ventas de autos, de 127,641 que fueron vendidos en el año 2011 año que antecede a la ejecución de las medidas arancelarias versus 77,899 de ventas registradas en el año 2015, la reducción fue más o menos del 39% (Dahik, 2016; citado en Solís, 2018).

La Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE)

Con el objetivo de integrar, representar y promover el desarrollo empresarial automotor del país, fue fundada la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE) en el año 1946, por 19 importadores de repuestos, para promover el desarrollo de la economía del sector automotriz. Inicialmente el nombre de esta institución fue Asociación Ecuatoriana Automotriz del Interior (AEADI) y después de seis décadas aproximadamente su denominación cambia a la actual.

La AEADE representa a empresas e instituciones del sector automotor que buscan innovación y desarrollo; esta asociación provee nuevas tecnologías para el sector automotriz para satisfacer las necesidades de movilidad y traslado que hoy en día la globalización ha generado. (AEADE, 2018)

La misión de la AEADE es “Representar y defender estratégicamente los intereses de los afiliados, promoviendo su desarrollo y sustentabilidad.”

La aplicación de las salvaguardas en el sector automotriz ecuatoriano

En el Ecuador, la aplicación de las salvaguardias inició su vigencia el 11 de marzo del 2015, esta resolución fue adoptada el 6 de marzo del mismo año mediante Resolución 11-2015, del Comité de Comercio Exterior (Comité de Comercio Exterior, 2015).

Tal como explican Servín y Cázares (2017) en medio de las circunstancias internacionales que se presentaron durante el año 2015, como el fortalecimiento o apreciación del dólar y la disminución en el precio del petróleo, el Ecuador experimentó una caída en su competitividad y bajó los ingresos provenientes de las exportaciones, lo que obligó a adoptar temporalmente la medida con el objetivo de mitigar este efecto: *la imposición de salvaguardas por balanza comercial a la importación de un total de 2961 partidas.*

Con el fin de disminuir el volumen de importaciones y mejorar el saldo deficitario en su balanza de pagos, el Ecuador aplica esta medida arancelaria. Las salvaguardas tuvieron efecto positivo en el corto plazo, logando mejorar el grave problema de iliquidez interna que tenía en ese momento, como efecto colateral se impulsó otros sectores de la economía nacional, tal como fue el caso de la industria del calzado. La medida consiguió cumplir con su objetivo de sosegar el consumo de bienes suntuarios, obviamente favoreciendo los productos nacionales. (Servín y Cázares, 2017, p.48).

Explica Narváez (2018) que la industria automotriz ecuatoriana ha atravesado por circunstancias desfavorables, siendo el factor más determinante dentro de la política comercial la aplicación de las salvaguardas que se implementaron en el Ecuador desde marzo del año 2015 como medida urgente para superar el déficit en la balanza comercial. Aunque los indicadores y estadísticas de comercio exterior reflejan en sus cifras que la aplicación de la medida logró conseguir una considerable reducción en el nivel de las importaciones y una mejoría en el saldo de la balanza comercial, es necesario analizar más a fondo su impacto real en la industria.

Un estudio de Rojas (2018) tuvo como objetivo determinar el impacto de la carga impositiva sobre el sector automotriz del Ecuador durante el periodo 2014-2016 para analizar variables como: impuestos, producción, y venta de automotores en el país.

Si bien es cierto la aplicación de la normativa de la salvaguarda logró reducir el número de vehículos importados en el periodo establecido, también se redujo considerablemente el nivel de recaudación tributaria generado por las actividades comerciales de la industria automotriz tal como se muestra en la figura 4:



Figura 4: Tributos (empresas importadoras y ensambladoras)
Fuente: Tomado de Anuario de la AEADE 2018

Garzón y Simbaña (2016) también realizan una investigación para determinar el impacto que tuvo la implementación de políticas y normativas en el sector automotriz ecuatoriano, en donde se observa que se ha generado una disminución de compras, baja de las importaciones, y con esto, el incremento de los precios por unidad. El tema es considerado importante, ya que por medio de su estudio fueron determinados los diversos inconvenientes que se puedan presentar dentro del sector automotriz, en especial en el grupo que se dedica a la venta de todo

tipo de partes, componentes, suministros, herramientas y accesorios para vehículos automotores, siendo la actividad económica que más participa en el sector automotriz.

Relacionado con lo anterior Vargas (2016) realiza un estudio para determinar si el impacto y efecto de la aplicación de las sobretasas arancelarias es significativo para el sector automotriz ecuatoriano. Plantea este autor que una de las industrias más importantes en la que todo Gobierno debe prestar atención por el hecho de generar encadenamiento productivo es la industria automotriz, en tanto su desarrollo lleva a que la economía de cualquier país logre un crecimiento sostenido.

Un estudio realizado por Narvárez (2018), tuvo como objetivo el análisis del impacto y consecuencias de la implementación de las salvaguardas en Ecuador durante el período 2015-2017, esto permitió tener acceso a información reales e indicadores de la sobre industria automotriz del Ecuador, su evolución y variabilidad durante el período en el que se estableció la medida, es decir, desde marzo 2015 hasta julio 2017. La conclusión de este estudio determinó que esta industria registró una importante disminución en sus ingresos ya que bajaron drásticamente las importaciones y ventas de autos en el Ecuador.

De acuerdo con Muñoz (2017), la imposición de las salvaguardas dejó efectos negativos que impactaron significativamente al sector automotriz ecuatoriano. La autora menciona que, aunque el objetivo de la aplicación de la medida arancelaria fue proteger la industria interna del país, esta sobretasa a las importaciones de autos ha incrementado los precios finales de los vehículos, con lo que se experimenta una afectación directa y negativa, bajando considerablemente el porcentaje de ventas. Además de la afectación en los indicadores financieros de la empresa también se notó un impacto en el recurso humano dedicado a las áreas de ensamblaje y ventas de autos (Servín y Cázares, 2017).

Estructura del sector automotriz

El sector automotriz ecuatoriano lo conforman: 4 empresas ensambladoras, 92 empresas autopartistas, 1271 empresas que venden vehículos nuevos y usados, 137 establecimientos de venta de motocicletas, 81 empresas de carrocería y alrededor 3126 establecimientos dedicadas a actividad de comercio relacionadas con automóviles.



Figura 5: Estructura del sector automotriz

Fuente: Tomado de AEADE 2018

El empleo en el sector automotriz

El empleo es una de las variables más importantes en la economía de un país porque permite su desarrollo, esta variable está expuesta a variaciones en el entorno nacional e internacional afectando directa o indirectamente sobre el PIB de un país. Cuando ocurre una reducción de las importaciones, debido a una política pública o condiciones externas, las empresas que dependen de esta actividad, al igual que sus trabajadores se ven afectados, tomando la decisión de realizar acciones como, reducir costos variables y fijos, para tratar de minimizar las pérdidas en el negocio.

De acuerdo con el tesauro de la Organización Internacional del Trabajo (2014), se define al empleo como: "trabajo efectuado a cambio de pago (salario, sueldo, comisiones, propinas, pagos a destajo o pagos en especie) sin importar la relación de dependencia (si es empleo dependiente-asalariado, o independiente-autoempleo)".

Por otro lado, la OIT define el desempleo como *una situación que se da cuando la cantidad de personas que buscan trabajo (demanda de empleo) excede el número de empleos disponibles (oferta de empleo)*.

Según el informe *Perspectivas sociales y del empleo en el mundo – Tendencias 2018*, la tasa de desempleo mundial se estabilizó después de un incremento en 2016. Se calcula que en 2017 se situó en 5,6 por ciento, con un número total de desempleados superior a 192 millones. (OIT, 2017).

El Instituto Nacional de Estadísticas y Censo (INEC, 2018) clasifica la distribución de la población económicamente activa (PEA) en el Ecuador según la conceptualización del empleo ecuatoriano, y se muestra de manera gráfica la clasificación.

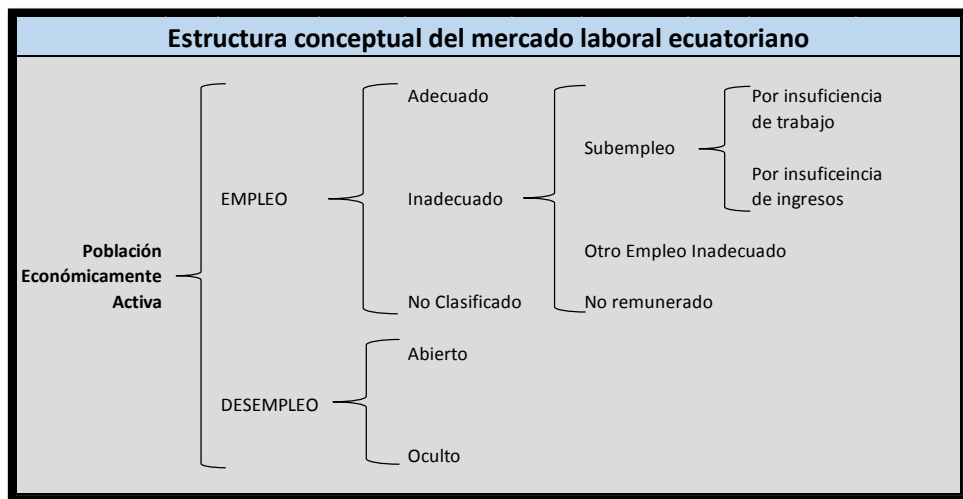


Figura 6: Estructura conceptual del mercado laboral ecuatoriano
Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INEC 2018

Tal como lo resume la Revista Ekos (2018), el Ecuador tiene la tasa de desempleo más baja comparada con los de demás países de la región, con un promedio inferior el 5%, que considerando el decrecimiento de la economía durante los años 2015 y 2016, no experimentó variaciones considerables.

Se evidencia una reducción en el número de afiliados en el seguro general obligatorio durante el periodo de estudio disminuyendo de manera significativa en el año 2016.

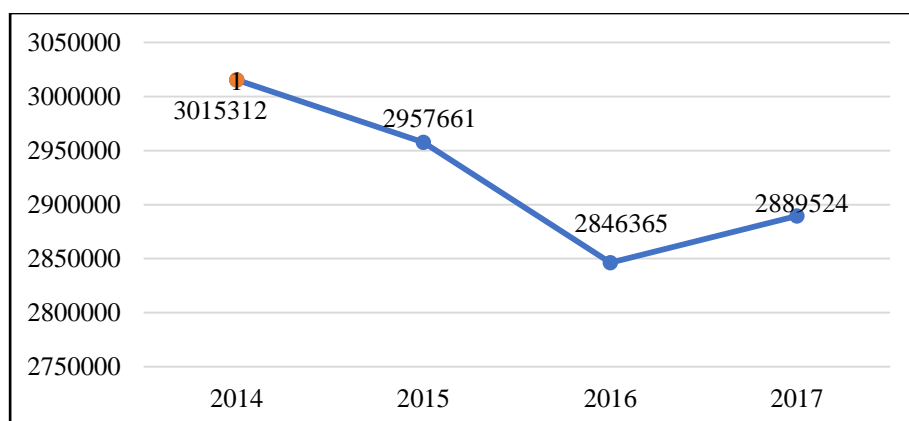


Figura 7: Número de afiliados al IESS 2014- 2017
Fuente: Elaboración propia a partir de datos del IESS (2018)

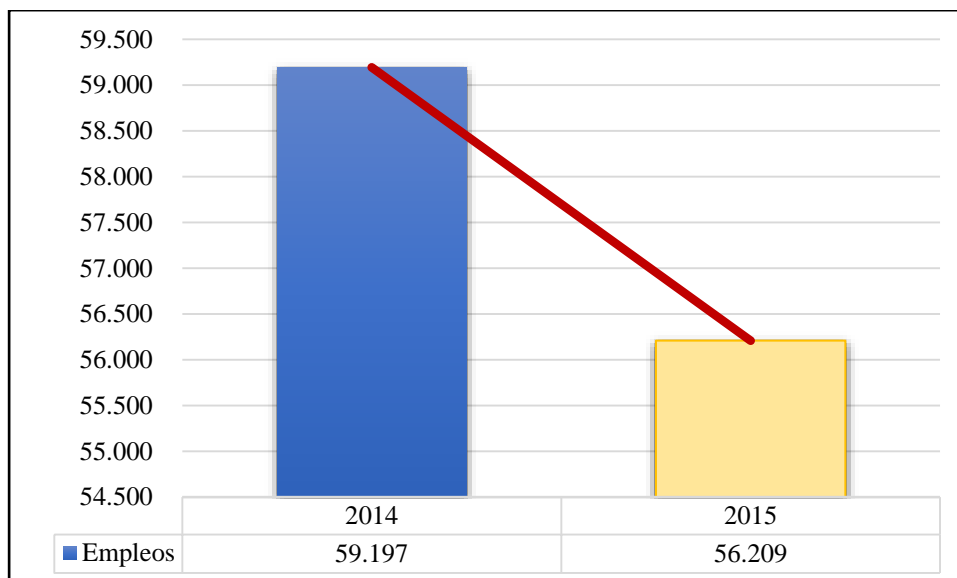


Figura 8: Nivel de empleo en el sector automotriz
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de CINAE 2017

De acuerdo con la información disponible en la Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana (CINAE, 2017) se observa que hubo un gran impacto, reduciéndose 2.988 plazas de empleo en las diferentes áreas que componen el sector automotriz ecuatoriano, representando un decrecimiento de 5,05% en el 2015 con referencia al 2014. Respecto a los años 2016 y 2017 la información disponible no es consistente para ser considerada en el presente trabajo.

La balanza comercial no petrolera en Ecuador

Según el Sistema Integrado de Indicadores Sociales del Ecuador (SIISE, 2018)

La balanza comercial mide el saldo neto (positivo o negativo) de las exportaciones de bienes de un país al resto del mundo menos sus importaciones de bienes desde el resto del mundo en un período determinado. No incluye la prestación ni la contratación de servicios al y con el exterior, como por ejemplo, transporte, seguros o intereses.

La balanza comercial no petrolera se calcula de la siguiente manera $BC = X - M$, que se traduce como Balanza comercial es igual a exportaciones menos importaciones, su saldo se le llama balanza comercial. Para que la economía de un país sea considerada estable, el saldo de la balanza comercial debe ser siempre positivo, es decir que el país debe exportar más de lo que importa.

En términos generales, en la Tabla 6 se muestra la evolución de la balanza comercial durante el periodo 2014 – 2017, donde se puede apreciar que el nivel de importaciones se reduce

considerablemente cuando entra en vigor la aplicación de las salvaguardas a más de 2900 partidas.

Tabla 6:
Balanza Comercial no Petrolera

Año	Importaciones	Exportaciones	Balanza comercial
2014	19857	12449	-7408
2015	16416	11670	-4746
2016	12924	11338	-1586
2017	15673	12209	-3464

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Banco Central del Ecuador 2018

Como se aprecia en la figura 9, la aplicación de las salvaguardas mejora el saldo negativo de la balanza comercial, aunque no logra convertirlo en superávit cumpliendo con parte del objetivo. Resaltando que al salir de las medidas el saldo de la balanza comercial aumenta el déficit.

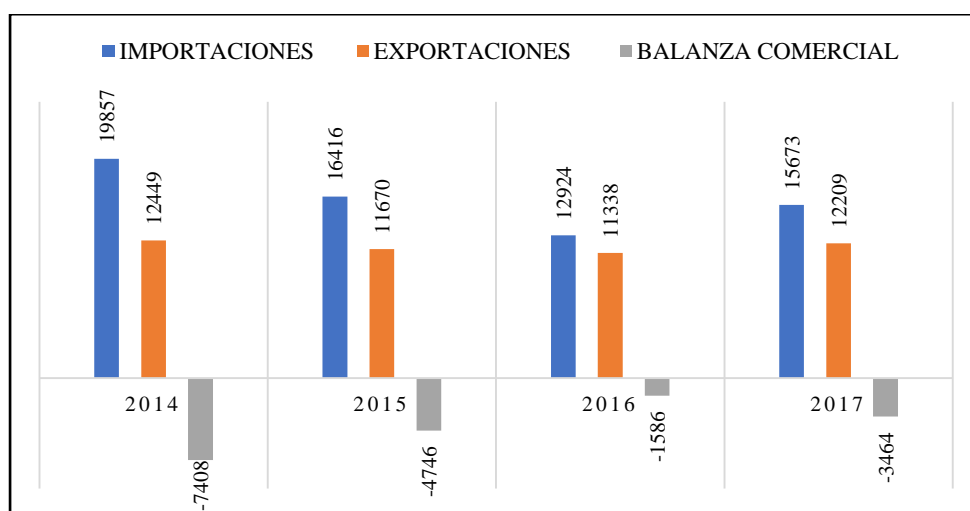


Figura 9: Balanza Comercial no Petrolera millones USD

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Banco Central del Ecuador 2018

Importación del sector automotriz

En el año 2015 el Ecuador importó vehículos de: Corea con el 25,7%, Japón con el 17,8%, China con el 12,1%, Colombia con el 11%, México con el 9,7%, Tailandia con el 5,4%, Estados Unidos de América con el 4,5%, 2% Indonesia y para finalizar un 11.9% otros países.

Mientras en el año 2016 Ecuador importó vehículos de: Corea con el 28,1%, Japón con el 10,9%, China con el 15,20%, Colombia con el 16,6%, México con el 4,6%, Tailandia con el 3,6%, Estados Unidos de América con el 4,3%, 3,1% Indonesia y para finalizar un 13.5% otros países.

De los datos expuestos en la tabla 7 existe una variación en el 2016 respecto a la participación de Colombia, aumentando al 16,6%, manteniéndose Corea como el principal país proveedor de vehículos, y el resto de los países mencionados anteriormente no experimentaron una variación significativa en comparación con el 2015.

Tabla 7:

Países de procedencia de las importaciones de vehículos 2014 -2017

País de procedencia	2014	2015	2016	2017
Corea	22,58%	25,02%	30,73%	21,37%
Japón	13,89%	20,85%	11,93%	9,47%
China	13,30%	12,88%	12,77%	15,88%
Colombia	11,11%	10,49%	16,52%	11,79%
México	12,92%	9,00%	4,54%	13,02%
Resto del mundo	26,20%	21,76%	23,51%	28,47%
Total	100%	100,00%	100,00%	100,00%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de AEADE 2018

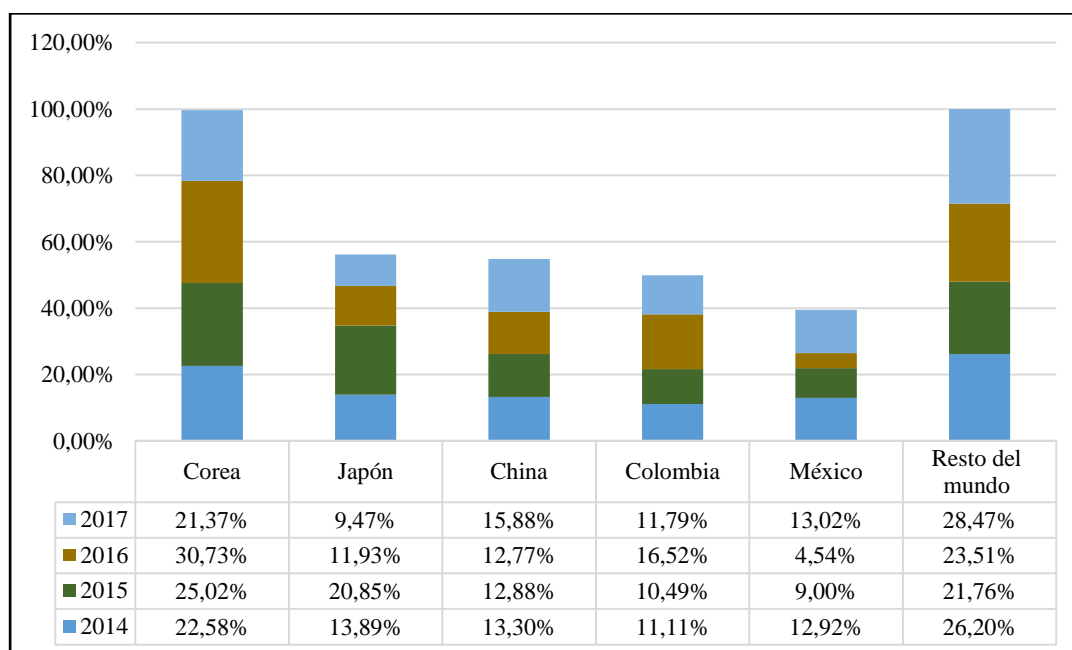


Figura 10: Países de procedencia de las importaciones de vehículos 2014 -2017

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de AEADE 2018

Los segmentos de la importación anual de vehículos en el país se clasifican en seis:

Tabla 8:

Segmentos de la importación anual de vehículos

1. Automóviles
2. Camionetas
3. S.U.V.: sus siglas en inglés significan Sport Utility Vehicle
4. Van o Furgoneta
5. Buses
6. Camiones

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de AEADE 2018

De acuerdo a los datos obtenidos del anuario del 2018 de la AEADE, en este lapso de tiempo, el año en que se generó la mayor cantidad de importación de vehículos fue el 2017, trayendo al Ecuador alrededor de 70,203 autos. Y a partir de la aplicación de las salvaguardas las cifras empiezan a decaer hasta el año 2016 según se muestran los datos en la figura 11, mostrando una recuperación para el año 2017, año en el cual ya no están vigentes las medidas arancelarias de las salvaguardas.

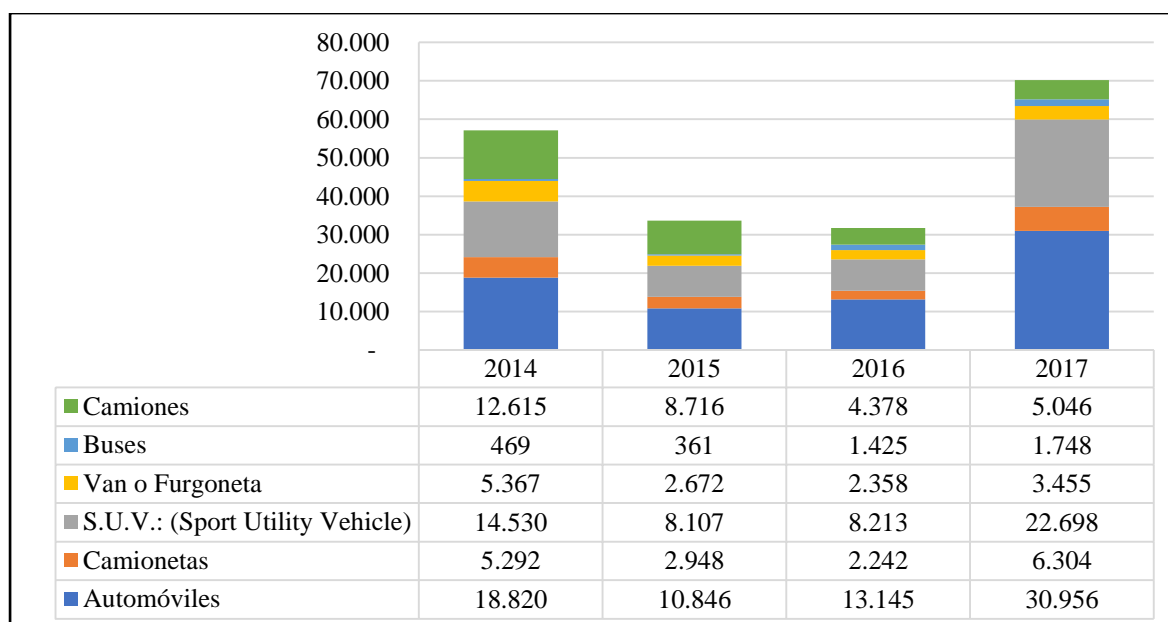


Figura 11: Importaciones anuales por segmento

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Anuario AEADE 2018

En este periodo de tiempo (2014 hasta el 2017), el segmento más demandado son los automóviles, que, de acuerdo al cuadro de Importación Anual de Vehículos por Segmento, muestra que en el 2015 y 2016 la tercera parte de la totalidad de importaciones anuales pertenecen a los automóviles.

Con la aplicación de las salvaguardas, el volumen de importación de vehículos durante el año 2015 se redujo en un 41,08% respecto de lo importado en el año 2014. Para el año 2016 la reducción de las importaciones fue de un 5,59% respecto del 2015, lo que significa que durante los años de vigencia de la medida arancelaria se cumplió el objetivo principal que fue reducir el nivel de importaciones, para el año 2017 aumenta de una manera acelerada en un 121,04% respecto del año 2016.

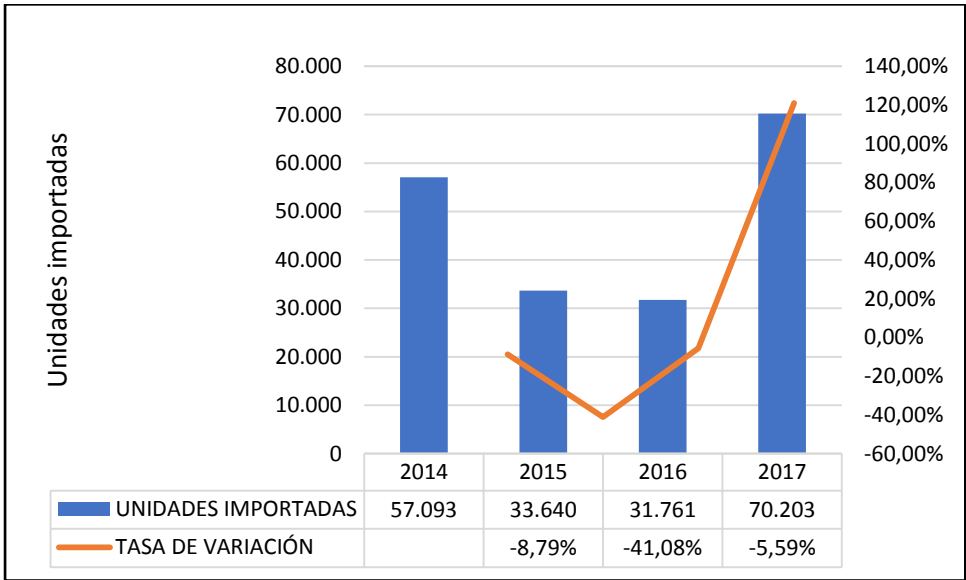


Figura 12: Tasa de variación de las importaciones
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de AEADE 2018

A efectos de las importaciones de automóviles en el periodo estudiado, tanto por segmento, como por país de procedencia se determina según datos del SRI, se generó en tributos para el Estado, los referidos a continuación en la figura 13.

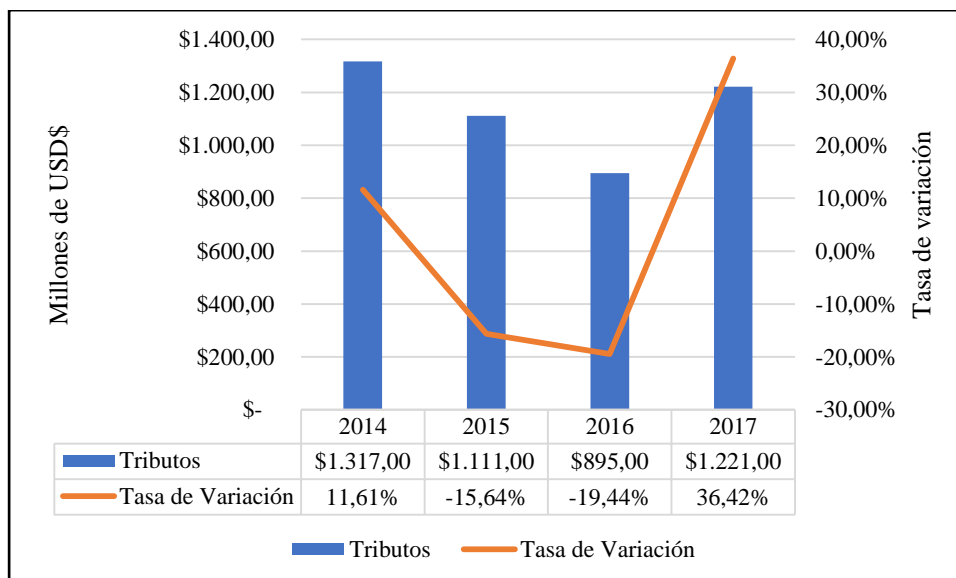


Figura 13: Tributos del sector automotriz 2014 - 2017

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de AEADE 2018

Respecto a los tributos en el año 2014, primer año de estudio, se recaudó \$1.317,00 millones de dólares; mientras que en el 2015 se generó \$ 1.111,00 millones de dólares; y en el 2016 \$ 895,00 millones de dólares; y en el 2017 cuando ya no estaban vigentes las salvaguardas la recaudación aumenta a \$ 1.211,00 millones de dólares.

Exportación del sector automotriz

En 1975 se inicia en Ecuador la ensambladora ÓMNIBUS BB liderado por joven húngaro Bela Botar, siendo pioneros y revolucionarios en el mercado de exportación del sector automotriz. Los primeros autobuses se fabricaban en el taller “Provedora Automotriz”, fue como inició el emprendimiento. En sus inicios se producía un vehículo al día, y al siguiente año la producción fue de 5 unidades por día hasta su producción máxima de 15 unidades. Para el año 1981 la compañía General Motors se convierte en accionista y a consecuencia de esta unión, surge una nueva etapa para sector automotriz en Ecuador (GM OBB, 2018).

Para el periodo de estudio, se toma de referencia la tasa de variación de las exportaciones desde el año 2014 (año sin salvaguardas) hasta el 2017 (año de la eliminación de las mismas). Cuya tasa de variación evidencia la reducción en el nivel de exportaciones de vehículos, producto del encarecimiento de los costos operativos del sector, a efectos de la aplicación de la medida arancelaria.

Tabla 9:

Tasa de variación de las exportaciones

Año	Unidades exportadas	Tasa de variación
2014	8.368	16,04%
2015	3.274	-60,87%
2016	716	-78,13%
2017	640	-10,61%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de AEADE 2018

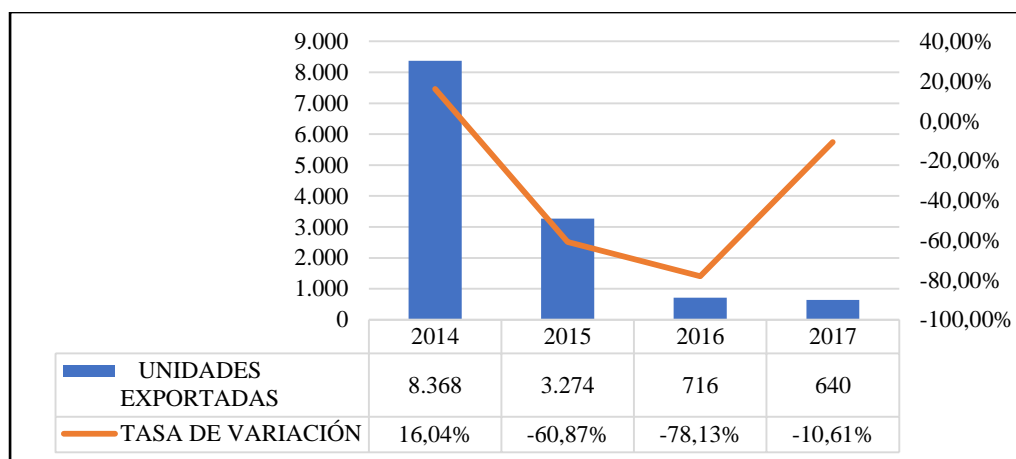


Figura 14: Tasa de variación de las exportaciones

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de AEADE 2018

En el año 2015 el sector de exportación de vehículos experimentó un decrecimiento del 60,87% comparado con el año inmediato anterior, 2014. Esta afectación se origina debido a que la aplicación de las salvaguardas incluyó a la gran mayoría de partes y suministros utilizados en la industria del ensamblaje automotriz. Para el año 2016 la tasa de variación continúa siendo negativa alcanzando un decrecimiento de un 78,13% con respecto al 2015, en este año se resalta que solo se exportaron camionetas y que la única compañía que logró exportar fue ÓMNIBUS BB.

En el año 2017 la tendencia de decrecimiento se mantiene, aunque la tasa de variación disminuye a un - 10,61%, comparado con el 2016.

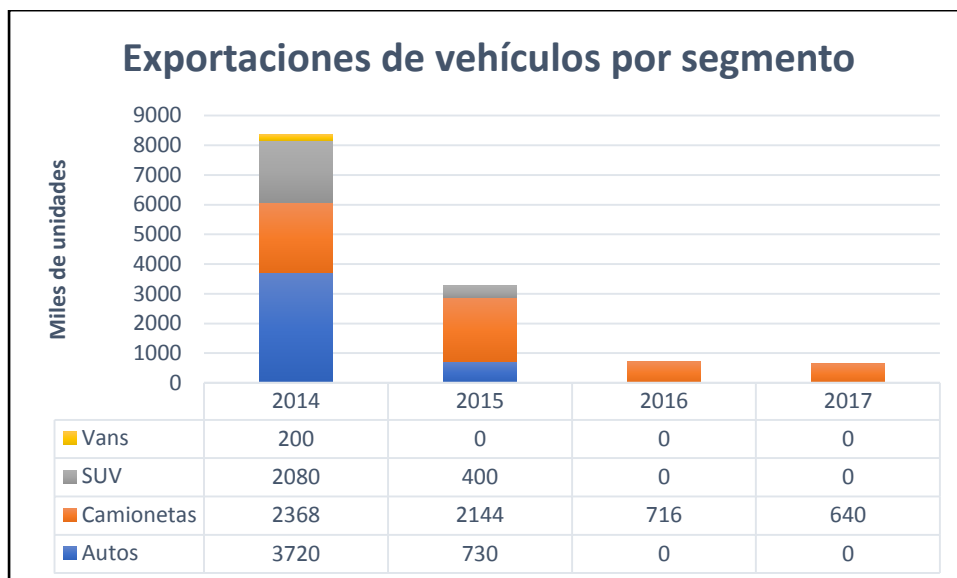


Figura 15: Exportaciones de vehículos por segmento

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de AEADE 2018

Las exportaciones de la industria automotriz en el periodo de estudio, en el año 2014 cuando no estaban vigentes las medidas arancelarias se exportaba 8.368 vehículos, disminuyendo en el 2015 que se logró exportar 3.274; y para el 2016 la situación disminuye a 716 unidades únicamente en el segmento de camionetas; para el 2017 año cuando se anuncia la eliminación progresiva de los aranceles las exportaciones fueron de apenas 640 vehículos, también del segmento de camionetas.

Según datos de la AEADE (2018), las dos empresas ensambladoras ecuatorianas lograron exportar, en el periodo de estudio, fueron AYMESA y ÓMNIBUS BB. Resaltando que ÓMNIBUS BB mantuvo exportaciones durante los cuatro años en mención, mientras que AYMESA no logró exportar durante los 2016 y 2017.

Tabla 10:

Cantidad de vehículos exportados

Empresa exportadora	2014	2015	2016	2017
AYMESA	6.000	1.130	0	0
ÓMNIBUS BB	2.368	2.144	716	640

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de AEADE (2018)

Respecto a los países de destino de las exportaciones existe un mercado cautivo para las exportaciones del sector automotriz ecuatoriano, como se aprecia en la figura 16 en los años

2014 y 2015, el 100% de las exportaciones fue destinado a Colombia; mientras que en el 2016 y 2017 se distribuye un pequeño porcentaje del mercado con Venezuela, el cual importó desde Ecuador en estos dos años el 8,20% de la producción. Como factor de análisis se considera a República Dominicana en virtud de que se registra importaciones hacia ese país en los años 2010 y 2011, con un total de 17 unidades exportadas.

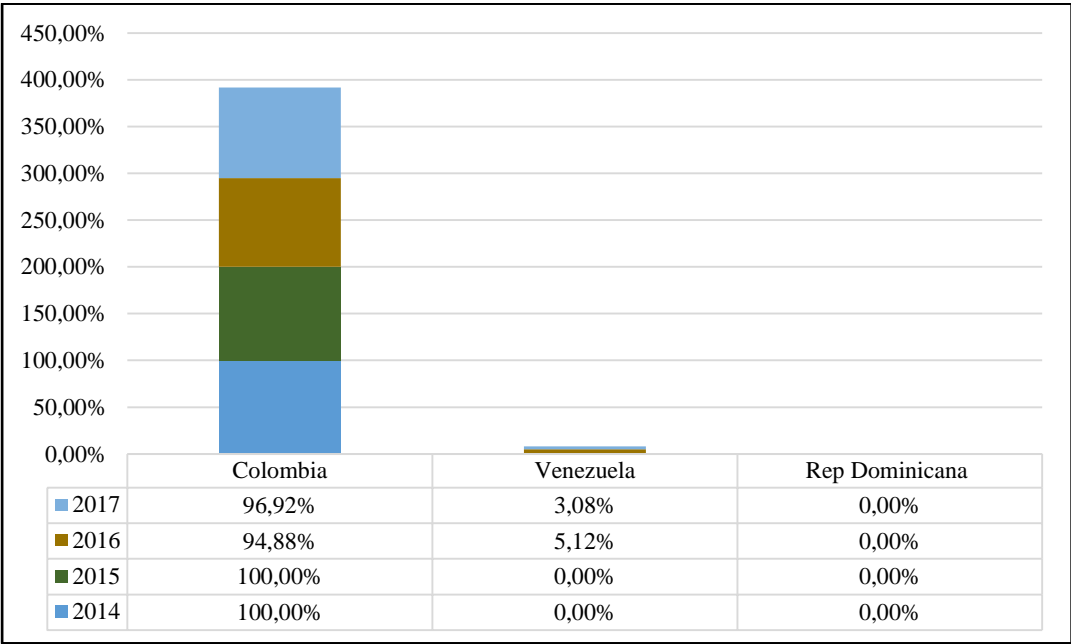


Figura 16: Unidades exportadas por país de destino 2014 - 2017
 Fuente: Elaboración propia a partir de datos de CINA E 2018

Durante el periodo de estudio las condiciones económicas desfavorecieron al sector exportador automotriz, una vez que se encarecieron todos los insumos y materias primas importadas para la fabricación de automóviles. Cuyos efectos se evidencian en el apartado de ventas y desempleo.

Ventas del sector automotriz

Las ventas del sector automotriz fue el principal indicador de la afectación de las salvaguardas en la industria ecuatoriana. Como se muestra en la tabla 11 en el año en que se implementó la medida, es decir 2015, las ventas cayeron en un 32,27% comparado con el año 2014, en números absolutos esto significó 38.748 vehículos menos vendidos. Para el 2016 se mantiene a tendencia y las ventas caen un 21,48% lo que representa 17.754 unidades menos que el 2015. En el año 2017 una vez eliminada la medida el sector muestra una recuperación y

alcanza un incremento en ventas el 65,33% respecto del 2016, pero aún no llega a los niveles de ventas alcanzados antes de la aplicación de la medida.

Tabla 11:
Ventas anuales de vehículos

Ventas totales	2014	2015	2016	2017
Unidades vendidas	120.057	81.309	63.555	105.077
% de variación		-32,27%	-21,84%	65,33%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de AEADE 2018

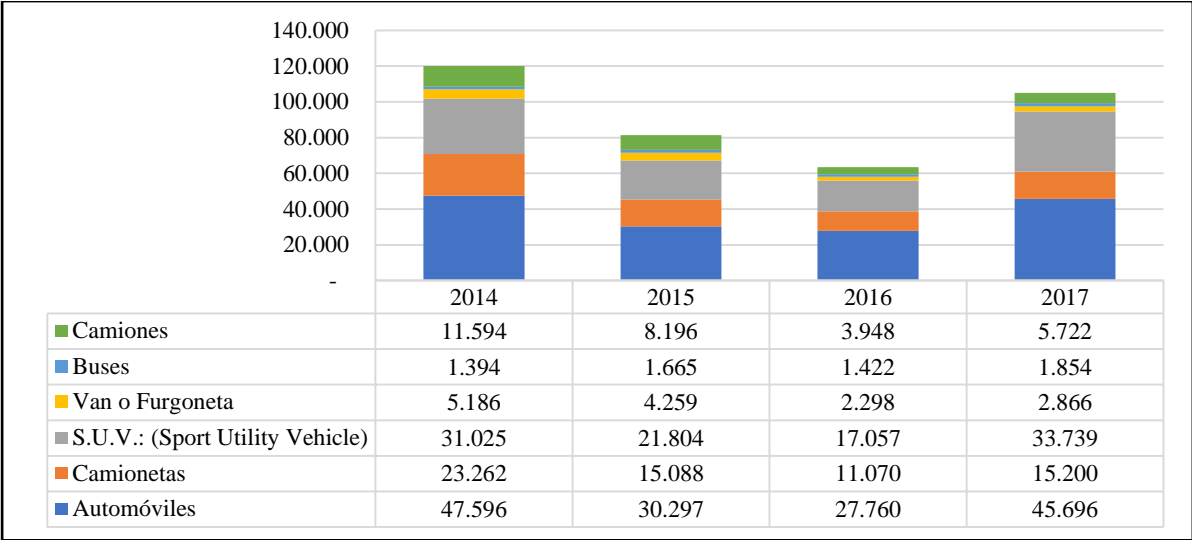


Figura 17: Ventas de vehículos anuales por segmento
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de AEADE 2018

Del total de las ventas que se muestran en la figura anterior la composición de sus ventas pueden ser por vehículos importados o producción nacional; siendo así que cuando se aplica la medida de salvaguarda en el 2015 y 2016 debido a la sobretasa arancelaria a los vehículos importados, este segmento bajó su participación en un 4,17% comparando el 2015 versus el 2014, mientras que en el 2016 las ventas en general disminuyen, y se mantiene en igual proporción tanto para los importados como los de producción nacional, es decir, comparten mercado de manera proporcional. Con la eliminación de las salvaguardas en el 2017 se evidencia un crecimiento importante en la venta de vehículos, siendo el segmento de automotores importados el que experimenta mayores ventas alcanzando un 61,80% del mercado con 64.939 unidades vendidas.

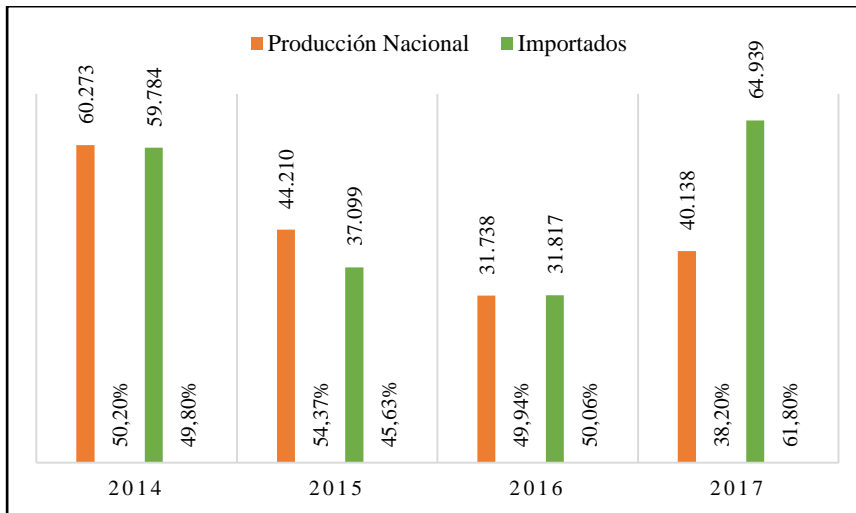


Figura 18: Composición de las ventas de vehículos- Según su origen
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de AEADE 2018

De acuerdo con la información disponible, dentro del periodo de estudio, se puede observar en la figura siguiente que el año 2014, antes de la aplicación de las salvaguardas, fue el más favorable para el sector automotriz, llegando a facturar en su conjunto 8.690,96 millones de dólares. Lo que posteriormente se vio afectado en los años 2015 y 2016, en plena vigencia de la medida arancelaria, con un decrecimiento del 20,72% y 18,50 % respectivamente.

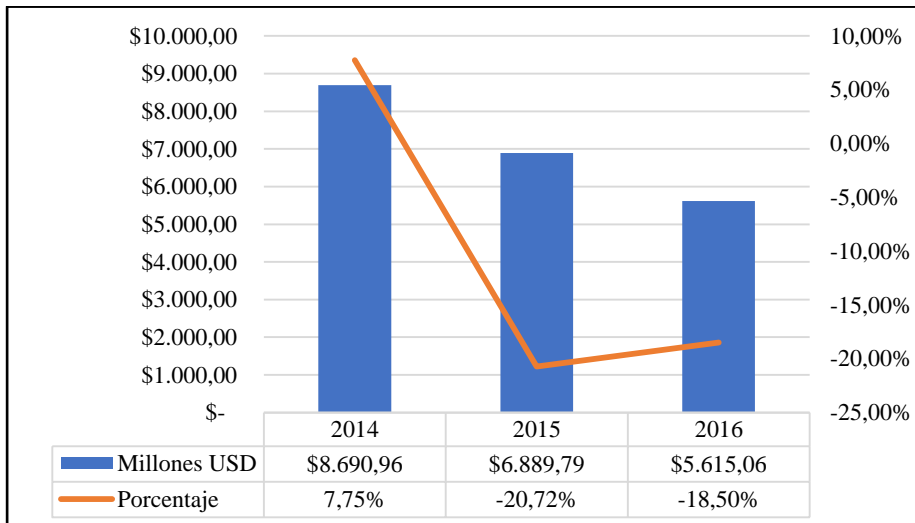


Figura 19: Ingresos por ventas del sector en millones de dólares
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Revista Ekos Negocios 2017

De acuerdo con la figura anterior se dejaron de facturar 3.075,90 millones de dólares durante los años 2015 y 2016. Dicha reducción en ventas obligó a la industria automotriz a reducir puestos de trabajo, lo que originó afectación a la tasa de desempleo.

Conclusiones

Esta investigación deja como primera conclusión que, la aplicación de las salvaguardas arancelarias a 2.961 partidas de importación tuvo efectos positivos mejorando el déficit de la balanza comercial no petrolera. La cual pasó de USD – 7.408 millones, a USD – 1.586 millones a finales el 2016, recalando que, si bien hubo mejora en el saldo deficitario de la balanza comercial no petrolera con la aplicación de la medida, también se afectó los valores totales de exportación e importación que disminuyeron con la aplicación de las salvaguardas. Al levantar la medida, se incrementan las importaciones aumentando el saldo deficitario, llegando USD – 3.464 millones.

Otra de las variables que se vieron afectadas con la implementación de la medida es el nivel de empleo en el sector automotriz cayendo de 59.197 empleos en el 2014, a 56.209 en el 2015, que representa un decrecimiento del 5,05%. Estos datos se corroboran con los datos del seguro general obligatorio en donde se evidencia también una reducción en el número de afiliados.

Referente a las importaciones de automóviles en el periodo estudiado, se concluye que hubo un impacto negativo, presentando una considerable disminución de las unidades importadas, pasando de 57.093 en el 2014, a 31.761 en el 2016. Al levantar la medida, en el 2017 la cifra es de 70.203 unidades importadas. Esta disminución en las importaciones se reflejó en la disminución de tributos del sector automotriz en la recaudación fiscal del país, cayendo de USD 1.317 millones en el 2014 a USD 895 millones en el 2016.

Así mismo las empresas exportadoras se vieron afectadas de forma negativa al reducir las unidades exportadas de 8.368 vehículos en el 2014 a 716 en el 2016. Este impacto se produce debido al encarecimiento de la gran mayoría d partes y suministros utilizados en la industria automotriz, los cuales son en su mayoría importados.

En cuanto a las ventas del sector automotriz se repite el comportamiento indicado tanto para las importaciones, como las exportaciones, es decir, el sector experimentó una caída en las unidades vendidas en el año 2014 de 120.057 a 63.555 a finales del 2016, disminuyendo en un 47%.

Con estos argumentos se evidencia que la aplicación de las salvaguardas durante del periodo 2015 – 2017, tuvo un impacto negativo en los principales indicadores de la industria automotriz ecuatoriana tales como: importación, exportación, y venta de vehículos, tasa de desempleo del sector automotriz y el nivel de aportación tributaria de esta industria a la economía del país.

Referencias Bibliográficas

- Acosta, A. (2006). Breve historia económica del Ecuador (Tercera ed.). Quito, Ecuador: Corporación Editora Nacional.
- ANDES. (Marzo de 2015). El Presidente Correa aclara que los nuevos aranceles no afectan ni a los más pobres ni a bienes de consumo masivo. Recuperado de: <http://www.andes.info.ec/es/noticias/>
- Asamblea Constituyente. Constitución de la República del Ecuador (2008). Ecuador.
- Asociación de empresas automotrices del Ecuador – AEADE. Anuario 2018. Ecuador. Recuperado de <https://www.aeade+anuario+2018>
- Asociación Latinoamericana de Integración -ALADI. (1987). Tratado de Montevideo, Uruguay. Recuperado de <http://www.aladi.org>
- Arroba, I.M. (2017). Los impuestos tributarios de las importaciones de vehículos y su incidencia en la rentabilidad del sector automotriz (Tesis de pregrado). Universidad Laica Vicente Rocafuerte, Guayaquil, Ecuador.
- Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. (2018). Sector Automotor en cifras. Ecuador.: *Recuperado de* <http://www.aeade.net>
- Banco Central del Ecuador. (2014-2017). Ecuador. Recuperado de <https://www.bce.fin.ec>
- Cámara de comercio de Guayaquil. (2019). Ecuador. Recuperado en <http://www.lacamara.org>
- Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana. (2015). Ecuador.: Recuperado de <http://www.cinae.org.ec>
- Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana. (2017). Ecuador.: Recuperado de <http://www.cinae.org.ec>
- Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana. (2018). El sector automotor prevé un mercado no mayor a 74.000 unidades en el 2017. Ecuador. Recuperado de <http://www.cinae.org.ec>

- Comité de Comercio Exterior. (2015). Resolución No. 011-2015. Ecuador.:
Recuperado de <http://www.comercioexterior.gob.ec>
- Dávalos, M. (2004). La Dolarización en Ecuador: Ensayo y Crisis. Quito: Editorial Abya-Yala.
- EKOS negocios revista. (2018). 2017 un buen año para el sector automotor. Ecuador, recuperado de: <https://www.ekosnegocios.com/>
- El sector mostró sus cifras del 2013. (7 de febrero de 2014). *El Comercio*.
Recuperado de <http://www.elcomercio.com/deportes/sector-mostro-cifras-del-2013.html>
- El peor año para el mercado automotor en la última década en Ecuador, según la AEADE. (9 de junio de 2017). *El Comercio*. Recuperado de <http://www.elcomercio.com/actualidad/ventas-baja-mercado-automotriz-ecuador.html>
- Garzón, A. C., y Simbaña, D.C. (2016). Efecto de las políticas a la restricción de las Importaciones en el sector automotriz, estudio de caso (Tesis de pregrado). Universidad Central del Ecuador. Ecuador.
- Henríquez, L. (2016). Impacto de las salvaguardas a las importaciones en el Ecuador periodo 2010 - 2015. Universidad de Guayaquil.
- Instituto Nacional de Estadísticas y Censo. (2018). Encuesta Nacional de Empleo, Desempleo y Subempleo. Ecuador. Recuperado de <https://www.ecuadorencifras.gob.ec>
- Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones. (2016). Ecuador. Recuperado de: <http://www.proecuador.gob.ec>
- León, J. (2016). Impacto de las Salvaguardas en Ecuador en la Industria de Cárnicos 2015-2016 (Tesis de pregrado). Universidad de Especialidades Espíritu Santo. Ecuador.
- Ministerio de Comercio Exterior. (2015).Salvaguada por balanza de pagos. <http://www.comercioexterior.gob.ec/boletin-de-prensa-salvaguada-por-balanza-de-pagos/>. Recuperado el 4 de abril de 2016.
- Ministerio de Comercio Exterior. (2016).Ecuador expuso en le OMC la evolución del programa de salvaguada. <http://www.comercioexterior.gob.ec/ecuador-expuso-en-la-omc-la-evolucion-del-programa-de-salvaguada-en-ecuador/>. Recuperado el 4 de abril de 2016.

- Moncada, J. (2001). Economía y globalización de menos a más. Quito: Abya-Yala.
- Muñoz, D. E. (2017). Valoración del impacto que tienen las salvaguardas, enfocado al sector automotriz (cd Chevrolet) en Quito periodo 2015-2016 (Bachelor's thesis). Recuperado de:
<https://dspace.ups.edu.ec/bitstream/123456789/14203/1/UPS-QT11667.pdf>
- Narváez, B. (2018). Incidencias de las salvaguardas arancelarias en el sector automotriz ecuatoriano año 2015-2017 (Tesis de pregrado). Universidad Laica Vicente Rocafuerte de Guayaquil. Ecuador. Recuperado de:
<http://repositorio.ulvr.edu.ec/bitstream/44000/2130/1/T-ULVR-1929.pdf>
- Ómnibus BB Transportes S.A. (2018). Ómnibus BB transportes S.A. 35 años impulsando la industria automotriz ecuatoriana. Recuperado de:
<https://media.gm.com/>
- Olarreaga, M. (2000). La nueva agenda del comercio en la OMC. Santa Fé de Bogotá: Centro Editorial Universidad del Rosario.
- Organización Mundial del Comercio. (22 de Octubre de 2009). La Organización Mundial del Comercio. Obtenido de
https://www.wto.org/spanish/res_s/doload_s/inbr_s.pdf
- Organización Mundial del Comercio. (2019). La Organización Mundial del Comercio. Obtenido de <https://www.wto.org/spanish>
- Organización Mundial del Comercio. (28 de Marzo de 1947). Acuerdo general sobre aranceles y aduaneros y Comercio. Obtenido de
https://www.wto.org/spanish/docs_s/legal_s/gatt47.pdf
- Organización Mundial del Comercio. (7 de Diciembre de 2000). Entendimiento Relativo a las Disposiciones del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994 en Materia de Balanza de Pagos. Obtenido de
https://www.wto.org/spanish/docs_s/legal_s/09-bops_s.htm
- Organización Mundial del Trabajo. (2014). Qué es el trabajo decente. Recuperado de
https://www.ilo.org/americas/sala-de-prensa/WCMS_LIM_653_SP/lang--es/index.htm
- Organización Mundial del Trabajo. (2017). Tendencias mundiales 2018. Recuperado de <https://www.ilo.org/>
- Proecuador. (2017). La industria automotriz. Ecuador. Recuperado de:
<http://www.proecuador.gob.ec/compradores/oferta-exportable/automotriz/>

- Proecuador. (2018). La industria automotriz. Ecuador. Recuperado de:
<http://www.proecuador.gob.ec/>
- Resolución N° 011 – 2015. Pleno del Comité de Comercio Exterior, Ecuador, 6 de marzo de 2015.
- Resolución N° 036 – 2015. Pleno del Comité de Comercio Exterior, Ecuador, 14 de septiembre de 2015.
- Revista EKOS (2018). Bajo desempleo y alta informalidad laboral en Ecuador. Sección Perspectiva. Recuperado de <https://www.ekosnegocios.com>
- Rojas, N. D. (2018). El sector automotriz en Ecuador y su afectación por los impuestos, periodo 2014-2016. Artículo académico previo a la obtención de título en: Ingeniería Comercial. Universidad Politécnica Salesiana de Ecuador. Sede Guayaquil, Ecuador.
- Servicio de Rentas Internas - SRI. (05 de noviembre de 2017). Obtenido de <http://www.sri.gob.ec/web/guest/isd>
- Servín-Flores, P. M. y Cázares-Garrido, I. V. (2017). Impacto de salvaguardas en el comercio exterior caso de estudio México-Ecuador en una empresa de electrodomésticos. Revista CEA, 3(5), 41-57.
- Sistema Integrado de Indicadores Sociales del Ecuador SIICE. (2018). Recuperado de: <http://www.siise.gob.ec/siiseweb/>
- Solís, N. V. (2018). Impacto económico y financiero del establecimiento de cuotas de importación de vehículos durante el periodo 2012 – 2016. Estudio de caso Eurovehículos S.A (Tesis posgrado). Universidad Católica de Santiago de Guayaquil, Ecuador. Empresarial. Recuperado de <http://repositorio.ucsg.edu.ec>
- Vargas, N. J. (2016). Análisis del impacto de las sobretasas arancelarias en la importación de partes y piezas para el sector automotriz de Ecuador año 2015. (Tesis posgrado). Universidad de Guayaquil, Ecuador. Recuperado de <http://repositorio.ug.edu.ec>

DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Yo, Montesdeoca Calderón, Alex Fabricio con C.C: # 1309537064 autor del componente práctico del examen complejo: Análisis del impacto económico de las salvaguardas en el sector automotriz ecuatoriano. 2014-2017, previo a la obtención del grado académico de **Magíster en Finanzas y Economía Empresarial** 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, 26 de febrero del 2020

f. _____

Ing. Montesdeoca Calderón, Alex Fabricio

C.C: 1309537064

REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA

FICHA DE REGISTRO DE TESIS/TRABAJO DE TITULACIÓN

TEMA Y SUBTEMA:	Análisis del impacto económico de las salvaguardas en el sector automotriz ecuatoriano. 2014 - 2017.		
AUTOR	Ing. Montesdeoca Calderón, Alex Fabricio		
REVISOR(ES)/TUTOR(ES)	Ing. Alcívar Avilés, María Josefina, PHD Ing. Homero Rodríguez Insuasti, PhD Ec. López Vera, Juan, Mgs.		
INSTITUCIÓN:	Universidad Católica de Santiago de Guayaquil		
FACULTAD:	Sistema de Posgrado		
CARRERA:	Maestría en Finanzas y Economía Empresarial		
TÍTULO OBTENIDO:	Magíster en Finanzas y Economía Empresarial		
FECHA DE PUBLICACIÓN:	26 de febrero del 2020	No. DE PÁGINAS:	37
ÁREAS TEMÁTICAS:	Finanzas, Economía, Administración		
PALABRAS CLAVES/ KEYWORDS:	Salvaguardas, Empleo, Importaciones, Exportaciones, Industria Automotriz, Balanza Comercial.		
RESUMEN/ABSTRACT:	<p>El presente ensayo analiza el impacto económico que experimentó el sector automotriz ecuatoriano con la aplicación de las salvaguardas, considerando un periodo de estudio del 2014 al 2017. Se analiza el contexto normativo sobre el cual se ampara el Gobierno Nacional del Ecuador para emitir la resolución No. 011-2015, yendo desde la fundamentación de la Organización Mundial del Comercio (OMC), hasta la legislación ecuatoriana que sirvió de base para la implementación de las medidas arancelarias.</p> <p>El principal objetivo que tuvo el gobierno para adoptar las medidas arancelarias de las salvaguardas fue equilibrar la balanza de pagos y mejorar el déficit en balanza comercial no petrolera que tenía al 2014 de USD – 7.408 millones. Con respecto a los indicadores analizados, se estudia el empleo y su disminución a efectos de las salvaguardas, las importaciones, las exportaciones y las ventas disminuyen durante los años 2015 y 2016, tomando como referencia el año 2014. Lo que permite evidenciar que aun considerando los ingresos por las exportaciones de crudo y a pesar de la aplicación de la medida, no se cumplió con el propósito de mejorar este indicador.</p>		
ADJUNTO PDF:	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	
CONTACTO CON AUTOR/ES:	Teléfono: +593-5-2622988/ 0999878376	E-mail: alexmontesdeoca@hotmail.com , amontesdeoca@grupolider.com.ec	
CONTACTO CON LA INSTITUCIÓN (COORDINADOR DEL PROCESO UTE)::	Nombre: Econ. Ma. Teresa Alcívar Avilés, PhD.		
	Teléfono: +593-4-3804600		
	E-mail: maria.alcivar10@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):			