



ESPE
UNIVERSIDAD DE LAS FUERZAS ARMADAS
INNOVACIÓN PARA LA EXCELENCIA

**DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ECONÓMICAS
ADMINISTRATIVAS Y DE COMERCIO**

CARRERA DE INGENIERÍA EN FINANZAS Y AUDITORÍA

**TRABAJO DE TITULACIÓN, PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL
TÍTULO DE INGENIERA EN FINANZAS Y AUDITORÍA, CPA**

**TEMA: AFECTACIÓN ECONÓMICA DE LAS REGULACIONES
Y SALVAGUARDIAS IMPUESTAS POR EL GOBIERNO
NACIONAL A LAS IMPORTACIONES, EN EL SECTOR
AUTOMOTRÍZ EN EL PERÍODO 2014-2016**

AUTOR: BENALCÁZAR VALENCIA, MARÍA CRISTINA

DIRECTOR: ECO. ZAPATA, JOSÉ

SANGOLQUI

2017



**DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ECONÓMICAS ADMINISTRATIVAS Y DE
COMERCIO**

CARRERA DE INGENIERÍA EN FINANZAS Y AUDITORÍA

CERTIFICADO

Certifico que el trabajo de titulación, “**AFECTACIÓN ECONÓMICA DE LAS REGULACIONES Y SALVAGUARDIAS IMPUESTAS POR EL GOBIERNO NACIONAL A LAS IMPORTACIONES, EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ EN EL PERIODO 2014-2016**”, realizado por la señorita **MARÍA CRISTINA BENALCÁZAR VALENCIA**, ha sido revisado en su totalidad por el software anti-plagio, el mismo cumple con los requisitos teóricos, científicos, técnicos, metodológicos, y legalizados establecidos por la Universidad de Fuerzas Armadas ESPE, por lo cual me permito acreditar y autorizar a la señorita **MARÍA CRISTINA BENALCÁZAR VALENCIA** para que lo sustenten públicamente.

Sangolquí, 01 de Febrero del 2017



Eco. José Zapata
DIRECTOR



ESPE

UNIVERSIDAD DE LAS FUERZAS ARMADAS
INNOVACIÓN PARA LA EXCELENCIA

DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ECONÓMICAS ADMINISTRATIVAS Y DE COMERCIO

AUTORIA DE RESPONSABILIDAD

Yo, **MARÍA CRISTINA BENALCÁZAR VALENCIA** con cédula de identidad No 1720673241, declaro que el trabajo de titulación, "AFECTACIÓN ECONÓMICA DE LAS REGULACIONES Y SALVAGUARDIAS IMPUESTAS POR EL GOBIERNO NACIONAL A LAS IMPORTACIONES, EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ EN EL PERIODO 2014-2016" ha sido desarrollado considerando los métodos de investigación existentes, así también como se ha respetado el derecho intelectual de terceros considerándolos en citas a pie de página y como fuentes en el registros bibliográfico.

Consecuentemente declaro que este trabajo es de mi autoría, en virtud de ello nos declaramos responsables del contenido, veracidad y alcance del proyecto en mención.

Sangolquí, 01 de Febrero del 2017

MARÍA CRISTINA BENALCÁZAR VALENCIA

Ci: 1720673241



ESPE

UNIVERSIDAD DE LAS FUERZAS ARMADAS
INNOVACIÓN PARA LA EXCELENCIA

DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ECONÓMICAS ADMINISTRATIVAS Y DE COMERCIO

CARRERA DE INGENIERÍA EN FINANZAS Y AUDITORÍA

AUTORIZACION

Yo, **MARÍA CRISTINA BENALCÁZAR VALENCIA**, autorizamos a la Universidad de la Fuerzas Armadas "ESPE" a publicar en la biblioteca virtual de la institución el presente trabajo, **"AFECTACIÓN ECONÓMICA DE LAS REGULACIONES Y SALVAGUARDIAS IMPUESTAS POR EL GOBIERNO NACIONAL A LAS IMPORTACIONES, EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ EN EL PERIODO 2014-2016"**, cuyo contenido, ideas y criterio son de mi autoría.

Sangolquí, 01 de Febrero del 2017

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Cristina Benalcázar'.

MARÍA CRISTINA BÉNALCÁZAR VALENCIA

Dedicatoria

Este gran esfuerzo está dedicado a mi hijo Adrián por ser mi más grande inspiración y motor para seguir luchando y ser mejor cada día ya que sin importar las horas que no pase con él siempre me recibe con una sonrisa alegrando mis días.

A mis padres Guillermo e Inés que supieron educarme con valores, siempre me brindaron apoyo incondicional y no permitieron que me rindiera.

A mi hermana Rosy ya que fue ella quien me dio las fuerzas para empezar esta carrera que ahora la estoy terminando.

María Cristina Benalcázar

Agradecimiento

Quiero agradecer a Dios por permitirme cumplir una meta más en mi vida

A mi querida y prestigiosa institución, por brindarme la oportunidad de ser una profesional de alta calidad

A mis profesores que han compartido sus conocimientos en beneficio de mi formación académica

A Carlitos, por ser parte muy importante en mi vida, por haberme apoyado en las buenas y en las malas, sobre todo por su paciencia y amor incondicional.

Le agradezco la confianza, apoyo y dedicación de su tiempo al Economista José Zapata por haber compartido conmigo sus conocimientos y brindarme su amistad.

A todas las personas que de alguna u otra manera formaron parte de este largo camino, que creyeron en mí y me alentaron a seguir adelante.

María Cristina Benalcázar

Índice

Certificado	ii
Autoría de responsabilidad	iii
Autorización	iv
Dedicatoria	v
Agradecimiento	vi
Índice	vii
Índice de Tablas	x
Índice de Figuras	xi
Resumen	xii
Abstract	xiii
Introducción	xiv
Planteamiento del problema de investigación	xvii
Problema macro	xvii
Justificación e Importancia	xvii
Objetivos	xviii
Hipótesis	xviii
CAPITULO I	1
Crisis financiera nacional 2008-2009: origen y causas	2
Antecedentes de la crisis en el Ecuador	2
Primeros Impactos de la crisis internacional en Ecuador	5
Inflación:	5
Desempleo	7
Remesas	8
Población Económicamente Activa	9
Ingresos Petroleros	9
Precio del Petróleo	11
Plan Nacional para combatir la crisis mundial y aplicación de medidas de regulación y Salvaguardias	12
Política Fiscal	13
La política monetaria y cambiaria	14
Otras políticas	14

Marco Teórico.....	15
La teoría de la ventaja absoluta de Adam Smith	17
La teoría de la ventaja comparativa de David Ricardo	17
Teoría del comercio internacional	18
Teoría del Equilibrio y el Comercio Internacional.....	18
Teoría Monetarista	19
Teoría Shumpeteriana	19
Marco referencial.....	19
Argumentos y resoluciones de Ecuador para aplicar salvaguardias.....	22
Crecimiento del PIB Ecuador.....	24
Monedas Mundiales	25
Precios.....	26
Mecanismos en contra del Comercio Exterior.....	29
Proteccionismo Administrativo.....	30
Cupos.....	30
Salvaguardias	30
AEADE.....	31
Salvaguardias	31
Pronunciamiento de la Secretaría de la CAN	32
CAPÍTULO II	36
Metodología de la investigación.....	37
Enfoque de investigación.....	37
Enfoque Cualitativo.....	37
Enfoque Cuantitativo	38
Enfoque de investigación Mixto	38
Tipo de investigación	39
Por las fuentes de información.....	39
Instrumentos de recolección de información.....	39
Por las fuentes de información.....	39
Por su finalidad Básica	40
Por las unidades de análisis Insitu	40
Por el control de las variables No experimental.....	41
Por el alcance Descriptivo.....	41
Procedimiento para el tratamiento y análisis de la información.....	41

CAPÍTULO III	43
Análisis histórico comparativo del impacto de las regulaciones y salvaguardias a la importación y venta de vehículos en el mercado automotriz ecuatoriano durante el periodo 2014-2016	44
Análisis Ventas año 2014	44
Producción local 2014 por tipo	51
Producción local por ensambladora	51
Resumen Industria Automotriz 2014.....	52
Composición de Ventas 2015.....	53
Ventas por tipo año 2015	55
Ventas por provincias 2015	56
Precio promedio 2015.....	57
Producción local.....	59
Análisis producción 2015	60
Resumen año 2016	62
Ventas mensuales 2016	63
Ventas por tipo 2016	64
Análisis comparativo 2000- 2016.....	66
Ventas mensuales 2014-2016.....	68
CAPÍTULO IV	72
Comprobación de la hipótesis	73
CONCLUSIONES.....	74
RECOMENDACIONES.....	76
Bibliografía	78

Índice de Tablas

Tabla 1 Indicadores Censo 2010.....	xv
Tabla 2 Indicadores Macroeconómicos	11
Tabla 3 Comparación de tasas impositivas	22
Tabla 4 Precio de la gasolina	23
Tabla 5 Comparación de monedas extranjeras	25
Tabla 6 Composición de ventas 2014	44
Tabla 7 Ventas mensuales por tipo 2014	45
Tabla 8 Ventas por provincia 2014	47
Tabla 9 Precio promedio de venta 2014.....	48
Tabla 10 Ventas por marca 2014	49
Tabla 11 Importación de vehículos 2014.....	50
Tabla 12 Producción local 2014 por tipo	51
Tabla 13 Producción local por ensambladoras 2014.....	51
Tabla 14 Resumen Industria Automotriz año 2014	52
Tabla 15 Composición de Ventas 2015	53
Tabla 16 Ventas mensuales 2015.....	53
Tabla 17 Ventas por tipo 2015.....	55
Tabla 18 Ventas por provincia 2015	56
Tabla 19 Precio promedio 2015	57
Tabla 20 Importación por tipo 2015	58
Tabla 21 Producción Local	59
Tabla 22 Producción por tipo 2015.....	60
Tabla 23 Composición de ventas 2016	61
Tabla 24 Resumen año2016.....	62
Tabla 25 Ventas mensuales 2016.....	63
Tabla 26 Ventas por tipo 2016.....	65
Tabla 27 Ventas Anuales de vehículos	66
Tabla 28 Ventas Mensuales 2014-2016	68
Tabla 29 Resumen de la Industria Automotriz 2000-2015	70
Tabla 30 Tributos 2015 (empresas importadoras y ensambladoras).....	71

Índice de Figuras

Figura 1. Negocios automotrices según CENSO 2010	xv
Figura 2. GINI Ecuador	5
Figura 3. Inflación Ecuador	6
Figura 4. Desempleo en Ecuador	7
Figura 5. Remesas	8
Figura 6. Precio del Petróleo.....	11
Figura 7. Crecimiento del PIB	24
Figura 8 Comportamiento del Dólar vs Otras monedas.....	26
Figura 9 Mecanismos que afectan al Sector Automotriz	34
Figura 10. Incidencias de la Políticas de Gobierno.....	35
Figura 11. Composición de Ventas 2014.....	45
Figura 12. Ventas por tipo 2014.....	46
Figura 13. Ventas mensuales 2014	46
Figura 14. Ventas por provincia 2014.....	48
Figura 15 Ventas por Marca 2014.....	49
Figura 16. Producción Local por ensambladoras 2014.....	52
Figura 17. Composición de ventas 2015	53
Figura 18. Ventas mensuales 2015	54
Figura 19. Ventas por tipo 2015.....	55
Figura 20. Ventas por provincias 2015	56
Figura 21 PVP automóvil económico	58
Figura 22. Producción Local por ensambladoras 2015.....	59
Figura 23. Conformación del Sector Automotriz 2016.....	61
Figura 24 Composición de Ventas 2016.....	62
Figura 25 Ventas mensuales 2016	63
Figura 26 Ventas por Marca (unidades).....	64
Figura 27 Ventas por tipo 2016	65
Figura 28 Ventas anuales 2000-2015.....	66
Figura 29 Ensamblaje local Vs. Importaciones	67
Figura 30 Ventas mensuales 2014-2016.....	68
Figura 31 Comparativo ventas por tipo.....	69
Figura 32 Tributos 2015 (empresas importadora y ensambladoras).....	71

Resumen

El presente estudio analizará el impacto de las afectaciones económicas de las regulaciones y salvaguardias impuestas por el gobierno nacional a las importaciones en el sector automotriz en el periodo 2014 – 2016, para lo cual se pretende realizar un aporte favorable para la sociedad y para el sector automotriz, planteando criterios que les permita afrontar situaciones futuras, generando estrategias exitosas en condiciones poco favorables para el sector; ya sea por temas políticos, sociales o económicos. La crisis financiera originada principalmente en EEUU ha impactado a nivel mundial, afectando al Ecuador, cuyo gobierno para combatir la crisis acompañada de la caída del petróleo, y la depreciación de las monedas vecinas lo llevaron a tomar medidas como la regulación de las importaciones para mejorar principalmente la balanza de pagos, en sectores que el gobiernos consideró que perjudican a la economía, por la finalidad de que se consuma la producción nacional con las afectaciones directas sobre el sector automotriz. El sector automotriz se ha visto en la necesidad de disminuir sus exportaciones para cumplir con los lineamientos impuestos por el gobiernos con las conocidas salvaguardias; estas medidas han afectado en vehículos completos o sus partes y piezas que las empresas requieren para ensamblar; como consecuencia de estas medidas se afectando en el precio del vehículo, que el consumidor final es quien los asume, y al reducir ventas las empresas ensambladoras o los concesionarios han adoptado medidas como reducción de personal para equilibrar sus finanzas.

Palabras claves:

- **SALVAGUARDIA**
- **SECTOR AUTOMOTRIZ**
- **INDICADORES ECONÓMICOS**

Abstract

This study will analyze the impact of the economic effects of the regulations and safeguards imposed by the national government on imports in the automotive sector in the period 2014 - 2016, for which it is intended to make a favorable contribution for society and for the sector Automotive, raising criteria that allow them to face future situations, generating successful strategies in unfavorable conditions for the sector; Whether for political, social or economic issues.

The financial crisis originated mainly in the US has impacted globally, affecting Ecuador, whose government to combat the crisis accompanied by the fall of oil, and the depreciation of neighboring currencies led him to take measures such as regulation of imports to improve Mainly the balance of payments, in sectors considered by the government to be detrimental to the economy, in order to consume domestic production with direct effects on the automotive sector.

The automotive sector has seen the need to reduce its exports to comply with the guidelines imposed by the governments with the known safeguards; These measures have affected in whole vehicles or their parts and pieces that the companies require to assemble; As a consequence of these measures affecting the price of the vehicle, that the final consumer is the one who assumes them, and by reducing sales the assemblers or dealers have adopted measures such as reduction of personnel to balance their finances.

Keywords:

- **SAFEGUARDING**
- **AUTOMOTIVE SECTION**
- **ECONOMIC INDICATORS**

AFECTACIÓN ECONÓMICA DE LAS REGULACIONES Y SALVAGUARDIAS IMPUESTAS POR EL GOBIERNO NACIONAL A LAS IMPORTACIONES, EN EL SECTOR AUTOMOTRÍZ EN EL PERÍODO 2014-2016

Introducción

En la década de los años 50 un hecho histórico surgió para el Ecuador con un hecho relevante relacionado con la producción automotriz, cuando empresas del sector metalmecánico y del sector textil comenzaron la fabricación de carrocerías, asientos para buses, algunas partes y piezas metálicas, generando nuevas industrias que aportaban con la economía nacional, con la creación de empleo y se iniciaba un proceso para desarrollar una gran industria automotriz con grandes proyecciones a largo plazo, siendo en la actualidad un importante aporte económico.

Para el año 1973 se daba inicio a la fabricación del único modelo conocido como Andino, con un número aproximado de 144 unidades ensamblado por AYMESA hasta el año 1980, con un gran optimismo se avizoraba una industria que para la década de los años setenta superaba las 5000 unidades. En 1988 al expedirse el llamado “Plan del Vehículo Popular” la producción se incrementó en un 54.21%, pasando de 7,864 vehículos en 1987 a 12,127 vehículos en 1988.

En el año 1992, se afinó la Zona de Libre Comercio entre Colombia, Ecuador y Venezuela, permitiendo que se pueda importar vehículos con las marcas Chevrolet, Kia y Mazda que conforman la cadena productiva ecuatoriana de al menos 14 ramas de actividad económica, de acuerdo con la clasificación CIIU, en la actualidad, la presencia de empresas multinacionales en Ecuador, han liderado la transferencia y asimilación de tecnologías en empresas de autopartes y de ensamblaje de automóviles, lo cual se ve reflejado en el desarrollo tecnológico alcanzado por la industria automotriz ecuatoriana. (PRO ECUADOR , 2013)

De acuerdo al Censo Nacional del 2010, existen 29.068 establecimientos cuyas actividades están relacionadas con el sector automotriz, donde se divide un 70% para locales de mantenimiento y reparación de vehículos automotores, mientras que el otro 30% está dedicado a la venta de partes y repuestos. (INEC, 2012)

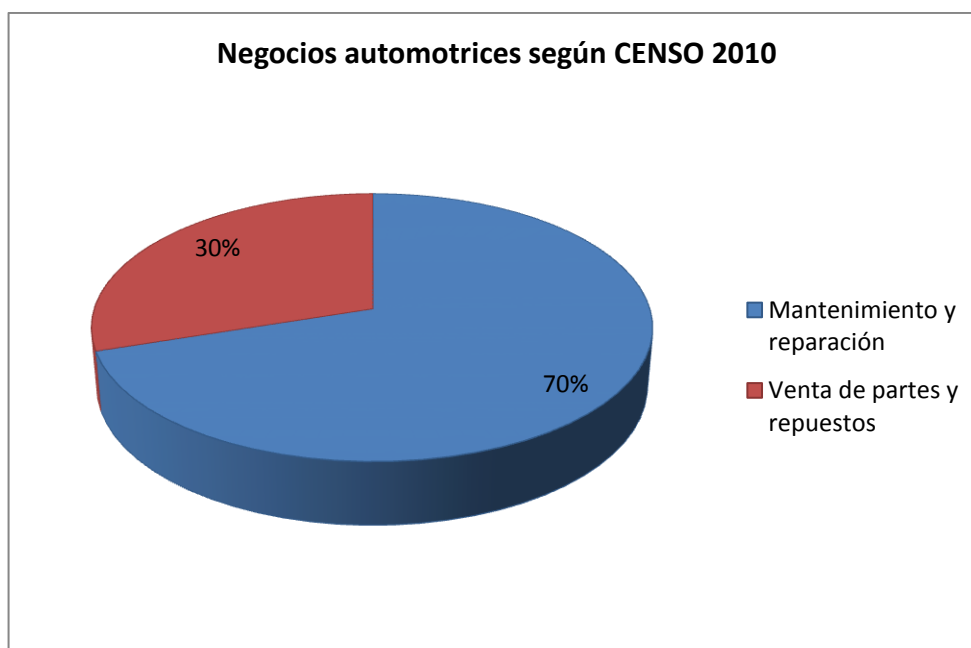


Figura 1. Negocios automotrices según CENSO 2010

Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas y Censos

Este sector económico, genera importantes plazas de trabajo, ocupando a gran parte de población, de aquí la importancia del análisis de la afectación de las regulaciones y salvaguardias impuestas por el gobierno nacional a las importaciones.

Tabla 1

Indicadores Censo 2010

Sector Automotriz				
	Manufactura	Comercio	Servicios	Total
Número de Establecimientos	401	29068	118	29587
Personal Ocupado	5194	84155	663	90012
Hombres	4756	69543	482	74781
Mujeres	438	14612	181	15231
Ingreso Total (Miles USD)	1104436	11252432	25811	12382679
Ingreso Promedio (Miles USD)	2754	396	219	3369
Inversión en Activos Fijos (Miles USD)	121311	964260	20317	1105888

Gastos de Inversión y Desarrollo (Miles USD)	3317	634	3	3954
Gastos en Capacitación y Formación (miles USD)	689	3766	11	4466

Fuente: INEC 2010

Como se puede observar en la tabla las cifras que arroja en el Censo Económico se puede notar y constatar que este sector juega un papel importante en la economía del país; a continuación el desarrollo de la investigación.

Planteamiento del problema de investigación

La crisis financiera mundial afectó a muchas economías, entre ellas el Ecuador lo que llevó al gobierno ecuatoriano a tomar ciertas medidas económicas que causaron impacto en varios sectores; especialmente al sector automotriz con las restricciones a la importación de vehículos, repuestos, normas técnicas e incremento de aranceles pertenecientes a los vehículos; lo que ha generado en el Ecuador una grave problemática debido a que los empresarios dedicados a este negocio se han visto obligados a reducir la venta de vehículos y por ende la reducción de personal generando así desempleo que afecta a la economía del país.

Problema macro

Disminución de ventas de vehículos en el mercado automotriz ecuatoriano debido a las regulaciones y salvaguardias aplicadas en el periodo 2014-2016.

Justificación e Importancia

El presente estudio analiza el impacto de las afectaciones económicas de las regulaciones y salvaguardias impuestas por el gobierno nacional a las importaciones en el sector automotriz en el periodo 2014 – 2016, para lo cual se pretende realizar un aporte favorable para la sociedad y para el sector automotriz, planteando criterios que les permita afrontar situaciones futuras, generando estrategias exitosas en condiciones poco favorables para el sector; ya sea por temas políticos o económicos.

Por medio de la presente investigación se busca conocer el impacto de las regulaciones y salvaguardias en la importación y venta de vehículos en el mercado automotriz ecuatoriano, por lo que se analizarán datos acerca de las últimas regulaciones y salvaguardias a las importaciones de vehículos impuestas por el gobierno, y datos de las ventas generales de concesionarios en el periodo 2014-2016 para obtener respuestas que favorezcan al sector automotriz.

Objetivos

Objetivo General

Conocer las afectaciones económicas de las regulaciones y salvaguardias impuestas por el gobierno nacional, en el sector automotriz en el periodo 2014-2016, mediante la revisión de reformas arancelarias y el análisis de datos de ventas e importaciones con la finalidad de generar un aporte positivo a la sociedad y a la industria automotriz del país.

Objetivos Específicos:

- * Analizar la crisis financiera nacional y las razones por las que se implantaron en el país medidas de regulación y salvaguardias.
- * Analizar el sector automotriz periodo 2014-2016.
- * Revisar las reformas arancelarias que afectan al sector automotriz.
- * Revisar las afectaciones económicas de las regulaciones y salvaguardias al sector automotriz.

Hipótesis

Las regulaciones y salvaguardias impuestas por el gobierno nacional afectaron a las importaciones del sector automotriz en el periodo 2014 – 2016.

CAPITULO I

Crisis financiera nacional 2008-2009: origen y causas

La crisis económica y financiera global, cuyas manifestaciones se hicieron visibles a partir de Septiembre de 2008, donde las economías más sólidas del mundo se deterioraron a tal punto de afectar a todo el mundo, dejando con serios problemas a los países en desarrollo; a esto se suma a una crisis previa que el Ecuador venía padeciendo desde hace 25 años y que obedece, en parte, a la adopción de medidas derivadas del Consenso de Washington donde las doctrinas que apadrinaban instituciones como FMI, Banco Mundial, Reserva Federal, entre otras, producen un lento crecimiento de los países que supuestamente se beneficiaban.

La principal razón para que se rechacen las reformas es la inestabilidad que demuestran las crisis posteriores ya que en la mayoría de casos se dieron por falta de supervisión de riesgos, mismos que trajeron consigo desequilibrios en variables macroeconómicas.

Una de las principales causas que ocasiono la crisis mundial fue que se dio rienda suelta al mercado de la vivienda y a las bajas tasas de interés ya que era muy fácil conseguir un crédito y lamentablemente otorgaron préstamos a persona que no podían pagarlos y cuando no podían pagar tomaban otros préstamos, hasta que llegó un momento en el que la gente simplemente no estaban en las condiciones de pagar los créditos recibidos y empezó la sobreoferta de viviendas y la falta de compradores hicieron que las instituciones financieras vayan a la quiebra.

La crisis internacional en el Ecuador, representados fundamentalmente en la disminución de los precios del petróleo y el desempleo, se agravan en el contexto de una economía dolarizada y de una ingenua apertura comercial. Para mitigar la crisis, resulta indispensable que el gobierno nacional adopte medidas capaces de reducir el déficit comercial, de garantizar el funcionamiento de la economía y de preservación de empleos. (Acosta, 2009)

Antecedentes de la crisis en el Ecuador

La crisis en nuestro país tiene diversos puntos de vista a favor y en contra de una política que para un sector ha sido beneficioso mientras que otros la consideran

deprimente, vamos a rescatar algunos aspectos que han transcurrido en estos últimos años.

El origen de la crisis que ha afectado al Ecuador se ha manifestado de forma local e internacional, siendo ésta difícil de controlar cuando el país depende de una moneda extranjera y uno de sus mayores ingresos enfocados en la venta del petróleo ha tenido en los últimos años precios por debajo de los proyectados por el gobierno de turno

Para el año 2009 el primer Plan del Buen Vivir se consideró la meta del “cambio del régimen de acumulación”. Esto consistía en abandonar el centenario régimen basado en la exportación de materias primas para sustituirlo con un régimen basado en la producción industrial local y en los servicios eco-turísticos y ambientales. Para ello se tenía que “producir distribuyendo y distribuir produciendo” mediante un ambicioso programa de distribución de activos que empezaría con la tierra y el agua; y una sustitución selectiva de importaciones con medidas planteadas durante desde esos años hasta la actualidad. Los sueños de embarcar al gobierno en la distribución de activos, de tierras y agua, se abandonaron rápidamente en 2011 y la sustitución del régimen de acumulación dio paso en 2013 al “cambio de la matriz productiva”

Para analistas como Boris Abad ingeniero en petróleos y consultor, explica que la caída de precios de hace seis años se dio por una reducción de la demanda de los grandes consumidores de crudo, mientras tanto en la actualidad la caída del precio del petróleo se ha dado desde su perspectiva por factores especulativos, a un exceso de oferta de países como EE.UU. Rusia y Brasil, que difícilmente pueden cambiar en el corto plazo. Ahora los precios del petróleo, que han perdido más del 50% de su valor desde julio del 2013, se han incrementado muy lentamente por lo cual medidas y restricciones se han mantenido hasta inicios del 2016.

Actualmente la situación presenta temas de interés para la sociedad como la no existencia de reservas disponibles considerando que la crisis a nivel local e internacional no deja ver mejoras a corto plazo, estos puntos como la revalorización del dólar, contracción del crédito internacional, la caída del precio del petróleo han

tenido incidencias en la balanza comercial y en el déficit fiscal relacionado con el gasto público, siendo un punto favorable el dinamismo del sector automotriz.

Las cifras que han provocado la crisis son preocupantes tomando en cuenta que los ingresos petroleros cayeron de 6 mil millones en 2013, pasando a un poco más de 2 mil millones en 2014 y en el 2015 los precios cayeron aún más siendo una alerta para las medidas adoptadas por el gobierno.

Para el 2013 el déficit de balanza comercial no petrolera superó los 9000 millones de dólares, habiendo una reducción para el 2014 a 7600 millones gracias al aumento de las importaciones mineras y camaroneras y las medidas que se adoptó con la restricción a las importaciones. Siendo estas analizadas por la Comunidad Andina y declararlas ilegales las salvaguardias impuestas a los países vecinos, Colombia y Perú

El precio del petróleo no ha sido la única razón por la que la crisis afectó a la economía, temas externos como la apreciación y depreciación del dólar y otras monedas fuertes a nivel mundial, la falta de una moneda nacional nos han convertido en dependientes de los cambios de la moneda extranjera que nos puede beneficiar o perjudicar, dependiendo de su comportamiento internacional.

El estudio de la CEPAL entre los años 2014 a 2016 se evidencia resultados que de conformidad con lo establecido por el gobierno cuyo objetivo ha sido invertir en la matriz productiva, han tenido resultados poco favorables para sus aspiraciones si los comparamos con las mediciones del Banco Central del Ecuador y del Instituto Nacional de Estadísticas y Censo INEC, para lo cual se han planteado algunos indicadores que permitan establecer un panorama global sobre la situación actual del Ecuador en su entorno social y económico.

Coeficiente Gini: El coeficiente de Gini es una medida que establece cómo se distribuye el ingreso per cápita entre los habitantes de la población ecuatoriana y mide el grado de desigualdad en la distribución del ingreso, para lo cual de acuerdo al BCE el índice de pobreza en relación a los años 2014 al 2016 han ido incrementando notablemente en las áreas rurales; pero en general los avances

realizados en el 2015 para disminuir este índice se han incrementado en este primer semestre del 2016.

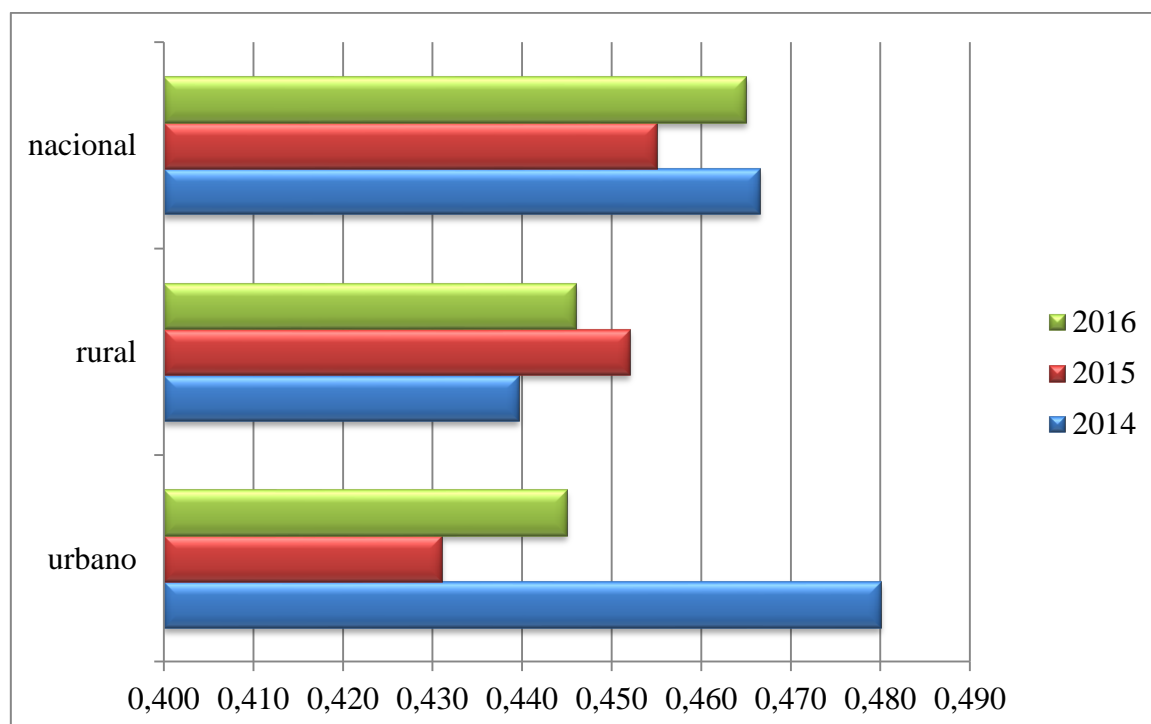


Figura 2. GINI Ecuador

Fuente: BCE

Primeros Impactos de la crisis internacional en Ecuador

Es importante analizar el impacto que ocasionó la crisis internacional en el Ecuador a través de los indicadores como:

Inflación:

Para dar a conocer este indicador en nuestro medio vamos a expresar las ideas que plantea el Banco Central del Ecuador, cuya interpretación hace referencia a un proceso económico que afecta a la producción y la demanda; provocando una subida continuada de los precios de la mayor parte de los productos y servicios, y una pérdida del valor del dinero para poder adquirirlos o hacer uso de ellos a través del Índice de Precios al Consumidor del Área Urbana.

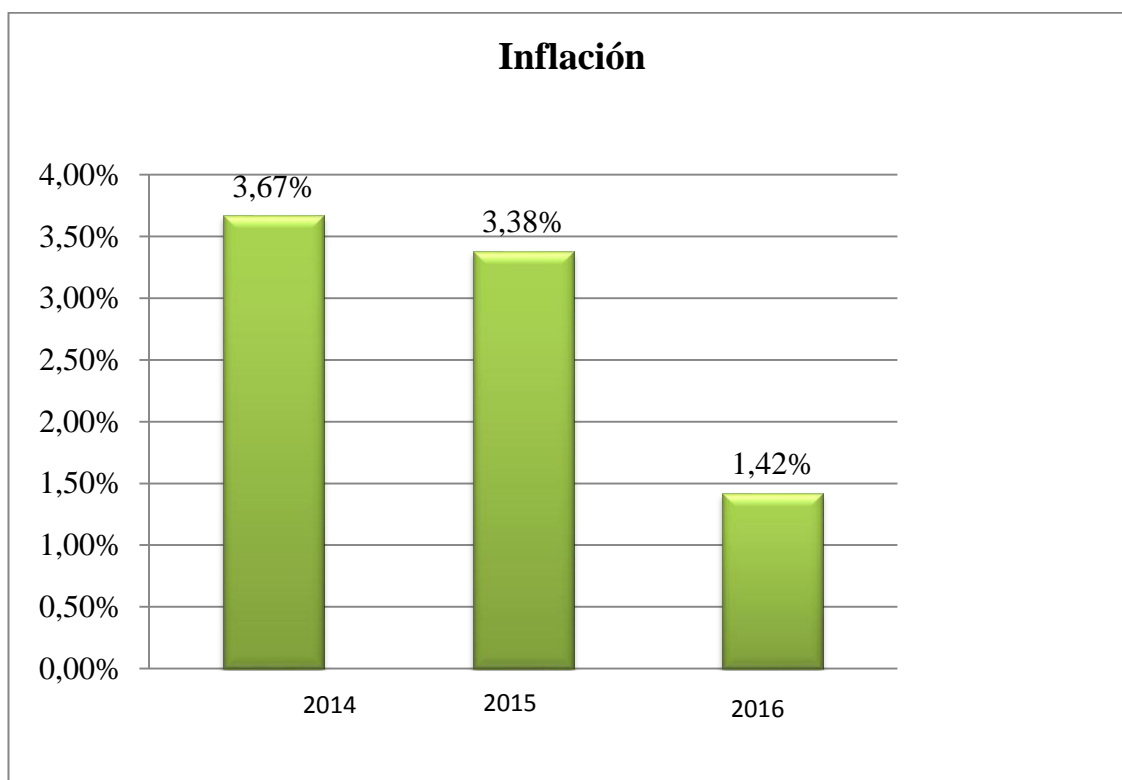


Figura 3. Inflación Ecuador

Fuente: BCE

De acuerdo a los resultados la inflación ha tenido tendencia a la baja, estas medidas se han reflejado hasta el primer semestre del 2016, siendo su característica el bajo consumo y una reducción de las importaciones, del gasto público y de la inversión a escala nacional, con estos antecedentes se debería tener precios más estables y lo sugerido sería que bajen.

Los compradores se volvieron más cautelosos a la hora de gastar o invertir, mientras que las empresas redujeron sus precios para responder a la menor capacidad adquisitiva de la población.

La menor inflación del Ecuador respecto a otros países de la región también ayuda a mejorar su competitividad, ya que los precios en el país crecen a menor ritmo que en el exterior, pero la influencia del dólar frente a monedas vecinas a implicado aplicar medidas más rigurosas en el ingreso de productos especialmente en las fronteras de Colombia y Perú.

La evidencia empírica señala que inflaciones sostenidas han estado acompañadas por un rápido crecimiento de la cantidad de dinero, aunque también por elevados déficit fiscales, inconsistencia en la fijación de precios o elevaciones salariales, y resistencia a disminuir el ritmo de aumento de los precios (inercia). Una vez que la inflación se propaga, resulta difícil que se le pueda atribuir una causa bien definida.

Desempleo

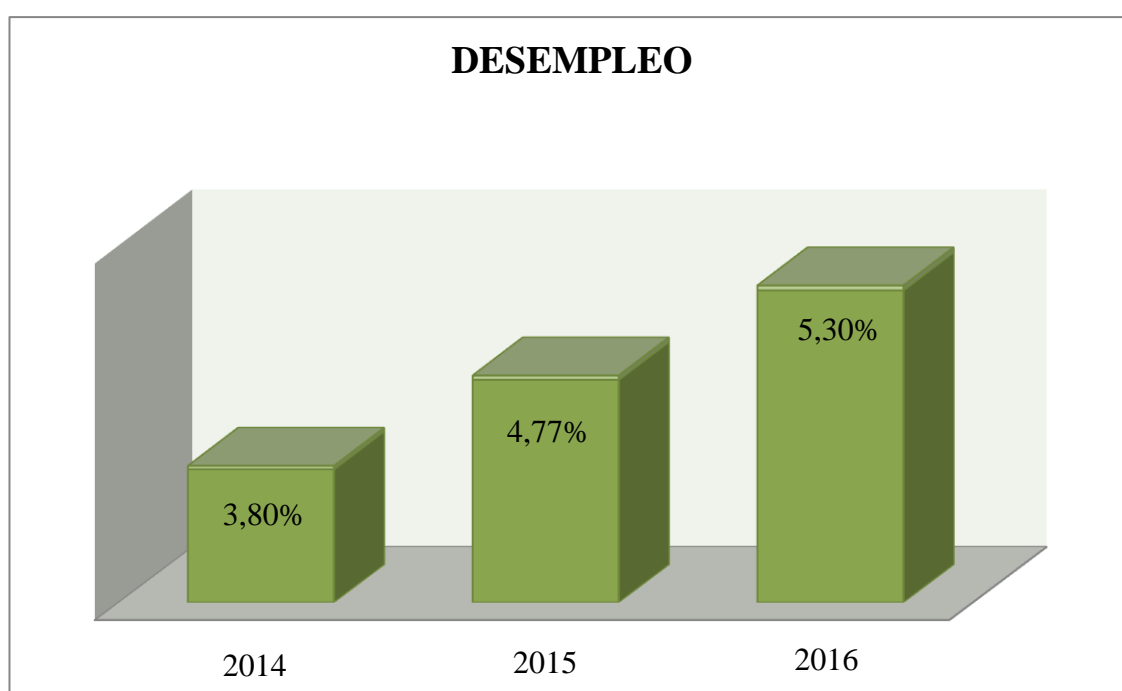


Figura 4. Desempleo en Ecuador

Fuente: BCE

Elaborado por: Cristina Benalcazar

De acuerdo al Banco Central del Ecuador en su medición de indicadores el desempleo nacional a partir de diciembre del 2009 presentaba una tendencia de reducción constante, hasta diciembre 2013 donde empieza un leve incremento. El desempleo nacional pasó de 3,91% en junio del 2013 a 4,65% en junio del 2014, llegando a 5,30% en el primer semestre del 2016. En el período de junio del 2013 a junio del 2014, el subempleo a nivel nacional presenta una disminución de 5,3 puntos porcentuales, pasando de 56,39% a 51,07% respectivamente. Por otro lado, la

ocupación plena aumenta 5,7 puntos porcentuales, pasando de 38,35% a 44,02% respectivamente.

Ecuador registró una tasa de desempleo nacional de 4,77% en diciembre de 2015 en comparación al 3,80% que alcanzó en diciembre del 2014, un incremento 0,97 puntos porcentuales, lo que representa una diferencia estadísticamente significativa, según la última Encuesta Nacional de Empleo y Desempleo (ENEMDU) del Instituto Nacional de Estadística y Censos. (INEC, 2016)

Remesas

El flujo de remesas recibidas en el país durante el primer semestre de 2016 sumó USD 1.264,2 millones, valor que representó un aumento de 1.0% con relación al segundo semestre de 2015 (USD 1.252,0 millones) y de 12.3% con respecto al primer semestre de 2015 (USD 1.125,8 millones). El número de giros enviados en el semestre enero – junio de 2016, sumó 4.265.273, superior en 2.9% al registrado en el segundo semestre de 2015 (4.144.410 giros) y en 13.2% a los remitidos en el primer semestre de 2015 (3.769.119 giros). (BCE, 2016)

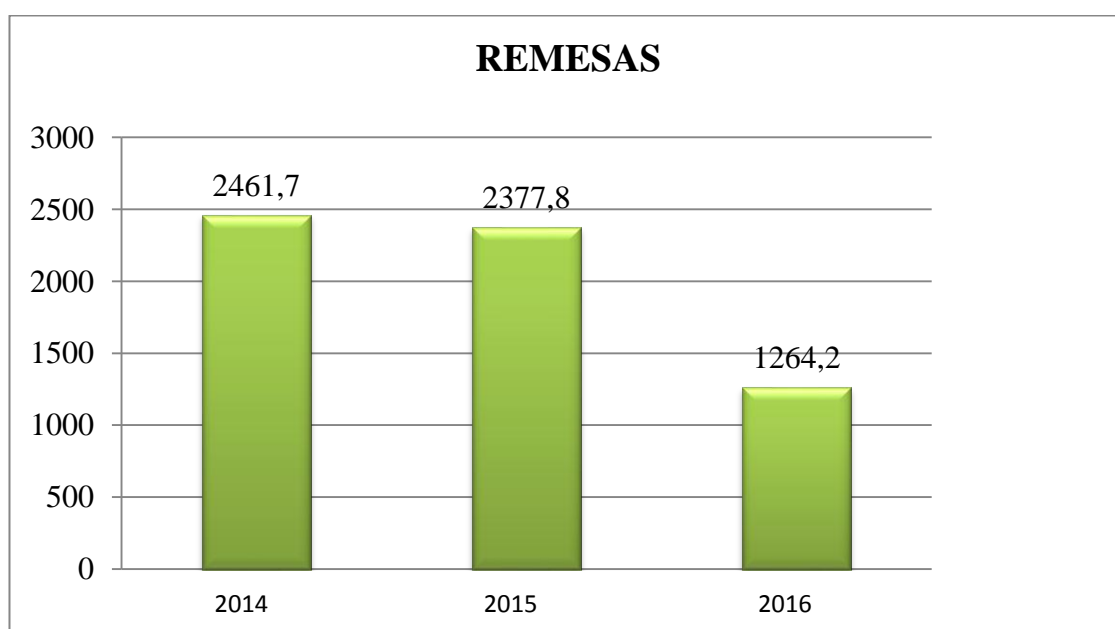


Figura 5. Remesas

Fuente: BCE

La remesas que arriban al Ecuador actualmente se posicionan en las proyecciones esperadas en relación al 2014, cuyos valor fue el más alto de los 3 últimos años debido a la desaceleración económica. Estos recursos subieron un 12,1% en el primer trimestre de este año con relación al mismo período del 2015, de acuerdo con los datos del Banco Central del Ecuador (BCE) y se acercan al monto del 2014. En el primer semestre del 2016 se alcanzó USD 1264,2 millones, superando los USD 1252 millones del primer semestre del 2015. De esa cantidad, el 55,8% provino de Estados Unidos, el 24,4% desde España y el 6,3% provinieron de Italia, que son los principales países donde residen los ecuatorianos. (El monto de las remesas creció en el primer trimestre, 2016)

Población Económicamente Activa

A nivel nacional, en marzo de 2015 el empleo adecuado representa el 43,7% de la Población Económicamente Activa; se observa una disminución de 1,8 puntos porcentuales con respecto al 45,5% de marzo de 2014. El empleo inadecuado nacional se encuentra en 52,1% en marzo 2015, a comparación del 49,4% del mismo periodo del 2014; por lo tanto un incremento anual de 2,65 puntos porcentuales. Finalmente, la tasa de desempleo nacional, a marzo 2015, se ubica en 3,8% frente al 4,9% del mismo periodo de 2014. La reducción del desempleo y el incremento del empleo inadecuado tienen un 95% de confianza en términos estadísticos.

En el mes de marzo 2015, la población en edad de trabajar (PET) a nivel nacional es de 11,2 millones de personas; en el área urbana es de 7,75 millones de personas (69% de la PET total), y de 3,45 millones de personas en el área rural (el restante 31%). La población económicamente activa a nivel nacional fue de 7,4 millones de personas; en el área urbana es de 4,9 millones de personas (66% de la Población Económicamente Activa total), y en el área rural fue de 2,5 millones de personas (el 34% restante).

Ingresos Petroleros

Desde enero de 2007 el precio del petróleo comenzó un crecimiento en su precio que le llevó a su máximo nivel en junio de 2008 con un precio de 121 dólares por barril. A partir de ese momento los precios se desplomaron. El Informe del

Banco Central indica que, en promedio, el precio del barril de crudo ecuatoriano fue de 29,8 dólares en el primer trimestre del 2009; lo que significa una importante reducción en comparación al mismo período del año 2008, que alcanzó 81,2 dólares por barril.

De acuerdo con datos del Banco Central y la Administración de Información Energética de Estados Unidos (EIA), el precio promedio del barril de petróleo tipo West Texas Intermediate (WTI), que sirve como referencia para el crudo ecuatoriano, bajó sostenidamente de USD 105,2 en junio de 2014 pasado a USD 93,12 en los primeros días de septiembre de 2015, como referencia se considera los cierres de cada año de los precios del petróleo.

Para el cierre del año 2014 el precio del petróleo cerró en \$51.60, teniendo valores muy similares para el 2015 que se cerró con \$49.30, y para el 2016 en su tercer semestre su promedio fue de \$45, pero siempre manteniendo los precios a la baja.

La caída de precios del crudo del petróleo es un indicador clave para comenzar a analizar las medidas económicas que se implementan en los países de nuestra región, sobre todo los que tradicionalmente han basado buena parte de su economía en esta fuente energética. En Ecuador, este bien continúa siendo de vital importancia en su economía, a pesar que en el año 2006 el sector petrolero representaba el 14% del PIB y actualmente es del 10% (El Telegrafo, 2016)

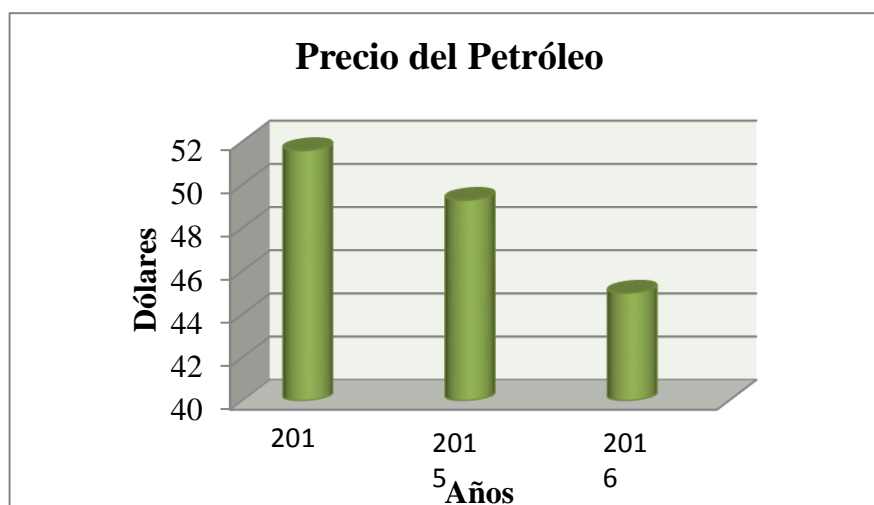


Figura 6. Precio del Petróleo

Fuente: BCE

Tabla 2

Indicadores Macroeconómicos

PIB	Ene-sep. 2015	Ene-sep. 2016
PIB Real (millones USD)	52696	51579
PIB Nominal (millones USD)	75417	72583
Inflación	nov-15	nov-16
Anual	3.40%	1.05%
Mensual	0.11%	-0.15%
Acumulada	3.28%	0.96%
Comercio Exterior		
Exportaciones (millones USD FOB)	Ene-nov 2015	Ene-nov 2016
Totales	16993	15210
Petroleras	6326	4899
No Petroleras	10667	10312
Importaciones (millones USD FOB)	Ene-nov 2015	Ene-nov 2016
Totales	19059	14050
Petroleras	36990	2216
No Petroleras	15360	11834
Balanza Comercial (millones USD FOB)	Ene-nov 2015	Ene-nov 2016
Totales	-2066	1160
Petroleras	2627	2683
No Petroleras	-4693	-1523
Petróleo	ene-nov 2015	ene-nov 2016
WTI (Precio Promedio)	49.79	42.41
Mercado laboral	sep-15	sep-16
Población en edad de trabajar	11318398	11639325

Población económicamente Activa	7599717	8057159
Población con Empleo	7274221	7637986
Empleo adecuado	3495965	3154513
Subempleo	1121988	1560342
Empleo no remunerado	655616	834147
Otro empleo no pleno	1961901	2063849
Empleo no clasificado	38751	25135
Desempleo	325496	419173
Población Económicamente inactiva	3718681	3582166

Fuente: Banco Central de Ecuador, Instituto Nacional de Estadísticas y Censos 2016

Plan Nacional para combatir la crisis mundial y aplicación de medidas de regulación y Salvaguardias

Con el análisis de estos índices se puede establecer medidas expuestas a continuación de parte del gobierno central para frenar la crisis internacional y sus efectos en la economía local.

De acuerdo a la Comisión Económica para América Latina y el Caribe en su informe 2015, frente a las situaciones adversas del 2014 se han tomado las siguientes acciones en el Ecuador:

El Ecuador cerró el año 2014 con un crecimiento del PIB del 3,8%, lo que supone 0,8 puntos porcentuales menos que en 2013. La desaceleración se explica en gran parte por la caída de los precios internacionales del petróleo y el consiguiente retroceso del gasto público debido a la contracción de los ingresos petroleros. Frente a esta situación, el consumo privado, con una expansión del 3,9%, fue el principal motor del crecimiento. (CEPAL, 2015)

El déficit de la cuenta corriente de la balanza de pagos se redujo al 0,6% del PIB en 2014, debido sobre todo a una disminución del déficit de la balanza de bienes y servicios. Por otra parte, las remesas de los trabajadores todavía no se han recuperado de la fuerte caída que sufrieron a partir de 2008, cuando estalló la crisis financiera internacional. Para 2015, se espera un aumento del déficit en función del

descenso del precio del petróleo y la apreciación del dólar mitigado por un conjunto de políticas comerciales.

Para enfrentar el deterioro de la balanza comercial y la reducción de las reservas internacionales observados en el cuarto trimestre, se aumentaron algunos aranceles y se introdujeron salvaguardias, entre otras medidas. Según cómo evolucione el sector exterior durante el resto del año, cabe esperar la aplicación de medidas adicionales para limitar los déficits y la salida de divisas.

Política Fiscal

Conforme a los ingresos petroleros en el 2015, la política fiscal cambió a ser austero en relación a los años anteriores. Los gastos del sector público no financiero se contrajeron un 12,8% en términos nominales, con lo que la participación del Estado en el PIB se redujo del 43,9% al 38,3%. La caída de los ingresos fue aún mayor, del 14,0%. El resultado primario se situó en el 3,7% del PIB, comparado con el 4,3% del año anterior, y el déficit global alcanzó el 5,0% del PIB (frente al 5,3% de 2014). (CEPAL, 2015)

Los ingresos petroleros se han mantenido bajos en relación con años anteriores, habiendo una reducción del 27,9% del 2014 a un 18,9% en el 2015 en la participación de los ingresos totales; estos inconvenientes han sido combatidos con el incremento de los ingresos tributarios ocasionando una alza del 13,8% en la recaudación de impuestos a la renta, además se debe considerar los efectos de la amnistía tributaria de abril de 2015, y por un incremento de los ingresos arancelarios del 49,3%, como resultado de las salvaguardias de importación que se introdujeron a partir de finales de 2014.

Producto del terremoto del 16 de abril, el gobierno adoptó medidas que servirían para reconstruir las zonas afectadas con lo cual la Ley Solidaria y de Corresponsabilidad Ciudadana prevé exoneraciones de impuestos para los damnificados y para las donaciones, así como sobretasas a varios impuestos para recaudar fondos.

Destacan el aumento del IVA de dos puntos porcentuales hasta el 14%, que se mantendrá un año; la contribución de un día de sueldo por una duración de entre uno y ocho meses, dependiendo del salario percibido; la entrega del 3% de las utilidades de las empresas en 2015; un 0,9% de contribución patrimonial por parte de las personas que tengan un millón o más de patrimonio, y el 1,8% sobre los bienes en Ecuador de empresas en paraísos fiscales (un 0,9% en el caso de otras empresas extranjeras).

Se espera que el conjunto de estas medidas genere una recaudación de aproximadamente 1.000 millones de dólares. Además, se pretende la venta de varios activos del Estado.

La política monetaria y cambiaria

Después del cambio de segmentación del crédito (y el ajuste de las correspondientes tasas máximas) que entró en vigor en agosto de 2015, no se produjo ningún otro cambio importante durante el resto del año, excepto el aumento de las tasas máximas de los segmentos de consumo ordinario y prioritario, que pasaron del 16,3% al 17,3%, y del segmento educativo, del 9,0% al 9,5%. A continuación, las tasas máximas se mantuvieron constantes hasta finales de mayo de 2016.

Durante los primeros meses del 2016 la tendencia de créditos tanto para el sector financiero público y privado ha ido decreciendo en un 35,9% y 15,9% respectivamente en relación al mismo periodo del 2015.

Otras políticas

La Ley Orgánica para la promoción del trabajo Juvenil, Regularización excepcional de la jornada de trabajo, cesantía y seguro de desempleo que entró en vigencia en marzo del 2016 busca reducir la pérdida de trabajos ocasionados por la crisis, para lo cual los despidos se han hechos evidentes y para contrarrestar esta medida se pretende reducir la jornada laboral con reducción del salario, buscando un mecanismo de seguro de desempleo.

La eliminación de las salvaguardias se ha extendido hasta junio 2016 cuya reducción ha sido realizada en porcentajes pequeños a partir de octubre, en el marco

de una continua apreciación del tipo de cambio efectivo real que sigue ejerciendo presión sobre la cuenta corriente. Por otro lado, la compleja situación fiscal hace de la salvaguardia una importante fuente de ingresos aduaneros.

Otras medidas

- Otorgamiento de crédito para funcionarios públicos con la finalidad de aumentar la demanda interna.
- Se fijó un impuesto al acervo de activos externos de los bancos y se aumentó del 0,5% al 1% el gravamen a la salida de capitales

En este capítulo podemos concluir que el Ecuador tuvo repercusiones como todos los países del mundo ante la crisis mundial que se desató en el año 2008, sin embargo las consecuencias se sintieron en el siguiente año 2009 hasta la actualidad; lo que llevó al país a tomar varias medidas importantes para contrarrestar los efectos negativos que amenazaban, y entre estas medidas se establecieron regulaciones para las importaciones con la finalidad de mejorar la balanza de pagos a través del establecimiento de salvaguardias.

En la actualidad el gobierno ha enfocado la inversión en la matriz productiva cuyo propósito ha sido transformar la materia prima en beneficio de la población, siendo sus principales proyectos la construcción de hidroeléctricas; entre las que figuran Coca Codo Sinclair cuya inauguración se llevó a cabo el 18 de noviembre del 2016.

Marco Teórico

La presente investigación se basará en las siguientes teorías, conceptos y referencias.

El comercio es la actividad en la que consiste el intercambio, compra y venta de bienes y servicios para satisfacer necesidades. Esta actividad ha servido además para extender algunas culturas. Antiguamente se realizaba el trueque: intercambio de una mercancía por otras, pero con la aparición de la moneda se le ha podido dar un valor más exacto a la mercancía.

El comercio internacional o mundial, es igual, el intercambio de bienes y servicios pero en esta ocasión, se realiza entre dos o más países. Esta actividad ha ido creciendo con el paso de los años y el avance tecnológico que presentan varias economías, mejorando las vías de comunicación y transporte.

Esta orientación puede ser utilizada por las empresas con el objetivo de penetrar en mercados internacionales, ya que se puede aumentar el rendimiento empresarial gracias a las exportaciones, también puede ser usado para conseguir suministros a un bajo costo a través de las importaciones.

Si consideramos este enfoque dado por el autor, se estimarían riesgos mínimos para la empresa, corporación multinacional o país, porque éstas frente a problemas de bajas exportaciones o altas importaciones, tienen la posibilidad de reducir o suspender esta parte de su negocio con un costo bajo. (Madura, 2001)

Dentro del estudio del comercio y el comercio internacional, es indispensable el estudio de la Balanza de Pagos ya que es una medición global de los movimientos y transacciones realizados entre residentes nacionales y extranjeros dentro de un período específico.

El registro de las transacciones se hace mediante la contabilidad por partida doble. Es decir, cada transacción se registra como un crédito y un débito. Por lo tanto, los totales de créditos y débitos de la balanza de pagos en conjunto para un país tienen que ser idénticos. (Madura, 2001)

La balanza de pagos está conformada por dos elementos principales que son:

- Cuenta corriente
- Cuenta de capital

La cuenta Corriente se compone principalmente de exportaciones e importaciones de mercancías y servicios. En esta cuenta podemos encontrar la balanza comercial, que es la diferencia entre las exportaciones e importaciones de bienes o servicios. (Madura, 2001)

Cuando el valor de las exportaciones sea menor a las importaciones, estamos hablando de un déficit. Mientras que al contrario, si las exportaciones son mayores a las importaciones tendremos un superávit.

La teoría de la ventaja absoluta de Adam Smith

Según la teoría absoluta la riqueza de las naciones se incrementa si se plantea un libre comercio con beneficios para los involucrados, como por ejemplo que Ecuador tenga que producir un producto más costoso que comprarlo fuera, permitiendo que mediante los acuerdos de un libre comercio el comprar o vender para un país sea beneficiosos pero no perjudique su economía local. (Chacholiades, 1980)

De esta manera se puede definir a la ventaja absoluta como la capacidad de producir un bien a un costo absolutamente menor medido en términos de unidades de trabajo.

La teoría de la ventaja comparativa de David Ricardo

Las ventajas comparativas expuesta por Ricardo plantean una hipótesis enfocada en el estricto proceso de producción entre países. Todo esto enmarcado en la época en la que este autor escribió, esta hipótesis era válida, pero él previó que en el caso en que la hipótesis no se cumpliera, especialmente si se realiza movimiento de capitales a nivel internacional, las empresas tendrían interés en des localizarse más bien que en producir en su propio territorio e intercambiaron el extranjero.

Estas ideas tendrían repercusiones cuando las economías desarrolladas pueden fluir sus capitales más rápido que la economía en desarrollo, en las cuales la tasa de beneficio es muy baja hacia los nuevos países en desarrollo que están en las primeras etapas de crecimiento. (Bolaños)

Para Adam Smith la idea de ventaja absoluta se le atribuye con un acercamiento a lo que con los años se irían refinando, donde un producto vendería su producto si este tiene el precio más bajo a nivel global, pero esta idea a sido replanteada por otro autor como David Ricardo quien menciona la ventaja comparativa, que hace referencia a que las fuerzas de mercado ofrecerán los recursos

para un país pueda obtener mayores beneficios de un producto por su situación geográfica, comercial, climáticas o algún factor que le permita diferenciarse de otros competidores. Por lo tanto un país puede importar un bien que podría ser el producto de más bajo costo, si todavía es más productiva en la producción de otros bienes.

De ésta manera los países podrán exportar aquellos otros que su trabajo produce de forma relativamente más eficiente e importarán los bienes que su trabajo produce de forma relativamente más ineficiente. (Porter, 1982)

Teoría del comercio internacional

La teoría ricardiana tiene su aplicación en economías internacionales. La política restrictiva del comercio para proteger la economía local, desde la concepción de la teoría era perjudicial, ya que la concepción de libre comercio tenía beneficios económicos para las economías internacionales y locales. Esta teoría mostraba argumentos que no mostraban todo la realidad del país de aplicación como por ejemplo que La argumentación en favor de esta posición está centrada en la famosa ley de las ventajas comparativas -cuando en Inglaterra cueste menos producir telas que trigo, en comparación con los costos de otros países, convendrá a los ingleses trasladar sus recursos hacia la manufactura de telas, exportar el producto e importar trigo de otros países. (Bolaños)

Teoría del Equilibrio y el Comercio Internacional

Esta teoría analiza el comportamiento del mercado y está basada en una marcada obtención de ganancias sin importar como se lo haga principalmente en los precios de las mercancías que decaen. Dado que los teóricos del equilibrio concebían a la economía en estado estacionario, enfocaron su atención en los precios y en las cantidades que permitieran un movimiento estable de los productos desde el lugar en donde se producían hasta los centros comerciales sin que las condiciones establecidas fueran alteradas. En este proceso el dinero solo cumple la función de facilitar la medición económica sin importar el nivel de precios. (Torres, 1972)

Teoría Monetarista

Esta teoría tiene enfoques que pueden ocasionar problemas futuros si no se los puede controlar conforme a la situación real de la economía nacional y las relaciones internacionales. Ya que se da una agresiva utilización de los componentes productivos, problemas en la distribución del ingreso, estímulos a la inversión especulativa permitiendo que no haya inversión productiva. Estos acontecimientos provocan la devaluación monetaria y finalmente conducen a la crisis. (Argandoña, 1990)

Teoría Shumpeteriana

Este modelo se basó mucho en el valor agregado que ofrecía la tecnología para una economía capitalista cuyos progresos se daban por la innovación. Parte del concepto neoclásico del equilibrio que supone pleno empleo de los recursos productivos. Cuando hay un desequilibrio, los empresarios no tienen incentivos para innovar. El crecimiento económico se da simplemente porque crece la población y se incrementa el capital pero sin innovaciones reales, pero si en un momento determinado los empresarios deciden hacer innovaciones tecnológicas con el objeto de obtener mayores ganancias, provoca que se dé el desequilibrio y a corto plazo haya un aumento en la demanda por equipo productivo, lo que estimula la producción y crea una sobreproducción, lo que provoca una baja en los precios y en las ganancias, precipitando las crisis, es decir, el auge dura un periodo corto, en lo que dura la innovación.

La teoría estructuralista de la industrialización mediante sustitución de importaciones es en esencia un modelo de acumulación en el sentido más amplio de que se preocupa del crecimiento, la inversión, el empleo y la distribución en el largo plazo, más que de la eficiencia estática como tal. Tiene también bases históricas claras.

Marco referencial

Mediante Resolución No. 466, con fecha 22 de enero del 2009, el Comexi adoptó la salvaguardia por balanza de pagos, para una lista de productos, en los

cuales se incluía vehículos y llantas. La medida, en términos generales pretendía rebajar las importaciones en aproximadamente 1.400 millones y así corregir la diferencia en la balanza de pagos, con el fin último de evitar la salida de divisas. La salvaguardia estableció cupos para ciertos productos importados, los cuales se habían fijado, de manera voluntaria, en un acercamiento de los importadores con el Gobierno, consagrado en el “Acuerdo Voluntario entre el Gobierno Nacional y los Importadores a fin de Salvaguardar la Balanza de Pagos”, firmado en el Palacio de Carondelet, el 16 de enero de 2009.

La Resolución 487 del COMEX el 22 de junio de 2009 resuelve que el Ecuador al ser miembro de la CAN y OMC debe cumplir las normativas donde se concluyó que se debía sustituir las restricciones cuantitativas por medidas basadas en precio con plazo hasta septiembre de 2009.

Para competir con Colombia con su devaluación monetaria, el 6 de julio de 2009 se planteó aplicar el arancel vigente a algunos productos provenientes del país vecino, por lo que no se dará preferencias arancelarias de la CAN.

Registro Oficial Suplemento Nro 730 del 22 de junio de 2012, aprobó una restricción cuantitativa anual a la importación de CKDs de vehículos, acto normativo que fue reformado con resoluciones del COMEX Nro 92 publicada en el Suplemento del Registro Nro 824 de 6 de noviembre de 2012; 49 publicada en el Suplemento del Registro Oficial Nro 426 del 28 de enero de 2015; y 009 publicada en el Registro Oficial Nro 463 de 20 de marzo de 2015.

Con la resolución Nro 66 del COMEX del 11 de julio de 2012, publicada en el Registro Oficial Suplemento Nro 725 del 15 de junio de 2012, se estableció una restricción cuantitativa anual a la importación de vehículos completamente armados (CBU).

El 9 de junio del 2014 entró en vigencia el instructivo para la obtención del registro de importadores, donde varios criterios de las partes gobierno y empresa no dio lugar a las sugerencias, estableciendo que los embarques realizados con licencias vigentes podrán ser nacionalizados.

Política automotriz que busca impulsar los siguientes puntos:

- Fomentar el uso de vehículos eléctricos con un PVP de hasta \$ 40.000
- Incremento de componentes ecuatorianos en el ensamblaje de vehículos
- Cupo de 55000 unidades de CKD's para el sector ensamblador y 60000 unidades para el sector importador
- Desgravaciones arancelarias en función de acuerdos comerciales que el gobierno busca alcanzar. (AEADE, 2014)

El Ministerio de Comercio Exterior ha publicado la Resolución 011-2015, El Pleno de Comité de Comercio Exterior resuelve establecer una tasa arancelaria, de carácter temporal y no discriminatoria, con el propósito de regular el nivel general de importaciones y, conforma al porcentaje ad valorem determinado para las importaciones a consumo de varias subpartidas; y establece salvaguardias arancelarias (que van del 5% al 40%) a las importaciones de 2.800 productos, por un lapso de 15 meses, con el objetivo de proteger la balanza de pagos, ante la caída de los precios del petróleo. (Comercio Exterior publica resolución de salvaguardias a importaciones, 2015) (COMEX, 2015)

La aplicación de medidas de salvaguardias en Ecuador fueron extendidas hasta Junio del 2017, ello como consecuencia de la continua apreciación del dólar, los bajos precios del petróleo y el terremoto que azoto al país, el pasado 16 de abril del 2016. El tener que expandir dicho plazo para el cobro de sobretasas radica principalmente, en que un elevado porcentaje del ya reducido presupuesto del estado será destinado a la reconstrucción de los sectores que fueron afectados como consecuencia del terrible desastre natural que se vivió en el país.

De acuerdo al informe de la AEADE las medidas mencionadas anteriormente afectaron al sector automotriz ya que se vieron en la lucha por mantener un negocio sostenible en medio de restricciones a las importaciones; preservar puestos de trabajo con limitaciones y cupos a las importaciones; mantener servicios, talleres, repuestos, en medio de salvaguardias e impuestos; además de cumplir con especificaciones y resoluciones que no siempre son similares a los países que se importa.

Argumentos y resoluciones de Ecuador para aplicar salvaguardias.

El gobierno de Ecuador argumentó que las circunstancias que obligaron al país a tomar “Providencias inmediatas” se resumen en los siguientes puntos:

La importante caída de las remesas de los inmigrantes (22% en términos anuales), registrada en el cuarto trimestre de 2008, las cuales han representado una importante fuente de divisas para la economía ecuatoriana en los últimos años.

La caída significativa del precio del petróleo que pasó de un promedio de USD 117.36 por barril en junio de 2008 a USD 26.09 en diciembre del mismo año, lo cual tiene impacto directo en los ingresos por exportaciones del país, y se traduce en una menor liquidez de la economía ecuatoriana.

Las exportaciones petroleras no volvieron a presentar los niveles de agosto de 2008, empezando a descender desde esta fecha y de manera más pronunciada a partir de diciembre de 2008, lo cual se agudiza en enero de 2009.

Las devaluaciones de varios socios comerciales que encarecen las exportaciones ecuatorianas y abaratan las importaciones provenientes de los mismos

Tabla 3
Comparación de tasas impositivas

País	Arancel	ICE	ISD	IVA	TOTAL	PIB per cápita precios actuales USD
ECUADOR	35% - 40%	5% - 35%	5%	14%	57% - 92%	\$ 6.346,00
COLOMBIA	0% - 35%	0%	0%	16% - 35%	16% - 70%	\$ 7.904,00
CHILE	0% - 6%	0%	0%	19%	19% - 25%	\$ 14.528,00
PERU	0% - 6%	0%	0%	18%	18% - 24%	\$ 6.541,00

Fuente: Banco Mundial, ANDEMOS-Colombia, CAVEM-Chile, APP Perú

Se puede ver que es notable la diferencia en tasas impositivas entre los países vecinos y que por más competitivos que sean los productos ecuatorianos, los

impuestos siempre serán un impedimento para que los inversores extranjeros elijan a nuestro país como un lugar apropiado para invertir.

Tabla 4

Precio de la gasolina

PAÍS	1998	2002	2006	2010	2016
BOLIVIA	2,12	2,76	2,16	2,80	2,80
COLOMBIA	0,96	1,76	3,92	5,64	4,32
ECUADOR	1,52	2,20	1,88	2,00	2,40
PERÚ	2,20	2,96	4,88	5,64	5,84
VENEZUELA	0,56	0,2	0,12	0,08	0,08

Fuente: Banco Mundial

En base a lo analizado anteriormente cabe resaltar algunos criterios que se deberían considerar ya que son ejes importantes que involucran directamente en temas económicos para los países donde la crisis financiera ha estado más ligada, estos puntos son los siguientes: El Crecimiento del PIB, las Monedas Mundiales y los Precios.

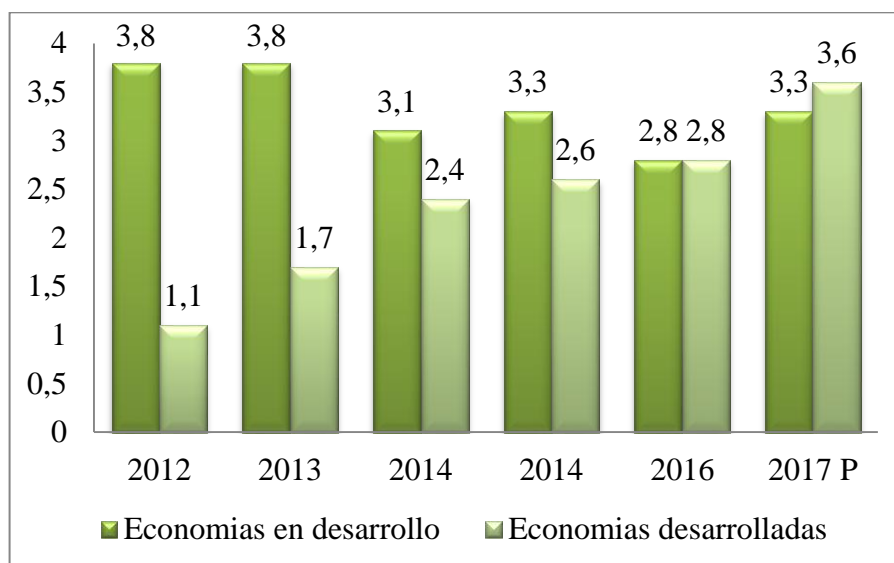


Figura 7. Crecimiento del PIB

En estos datos podemos ver que la situación general del crecimiento en el PIB en los años 2012 y 2013 las economías en desarrollo se mantienen sobre un 3% a diferencia de las economías desarrolladas que se mantienen dos puntos abajo de las economías en desarrollo lo que indica que estas han sido afectadas con mayor fuerza.

Un ligero crecimiento mundial de 3,1% en 2016, con una leve recuperación a 3,4% el año 2017 es la proyección según las Perspectiva Económica Mundial (Informe WEO, edición octubre 2016)

- El persistente estancamiento en las economías avanzadas podría estimular una actitud contraria al comercio y frenar el crecimiento
- Los países deben utilizar todas las herramientas de política económica monetaria, fiscal y estructural para mejorar sus perspectivas de crecimiento. (BCE, 2015)

Monedas Mundiales

Es necesario revisar las principales divisas a nivel internacional debido a que al contemplar un esquema monetario rígido no están sujetas a variaciones en la valoración de las monedas.

La depreciación de las monedas de los países vecinos, han llevado a la falta de competitividad del Ecuador en los mercados internacionales y locales, lo cual ha permitido que ciertos productos tengan mejores precios que productos nacionales, llevando a los pequeños empresarios a no poder competir, y permitiendo el ingreso de mercancías de forma ilegal, como resultado de manejar una moneda que no es propia de cada gobierno, llevando al Ecuador por ejemplo a adoptar medidas restrictivas para el ingreso de mercancías con mecanismos conocidos como salvaguardias con el propósito de prevenir desequilibrios de tipo de cambio o balanza de pagos.

Tabla 5

Comparación de monedas extranjeras

TRIMESTRE 2012-2016	EURO	LIBRA INGLATERRA	FRANCO SUIZA	YEN JAPONES	PESO COLOMBIANO
01 jul 2016 - 30 sep. 2016	0.896085	0.761518	0.975638	102.367	2,926.91
01 abr 2016 - 30 jun 2016	0.885373	0.697208	0.970566	107.939	2,969.57
01 ene 2016 - 31 mar 2016	0.90663	0.698069	0.993212	115.361	3,219.96
01 oct 2015 - 31 dic 2015	0.913199	0.658956	0.990242	121.397	3,036.11
01 jul 2015 - 30 sep. 2015	0.898925	0.645279	0.963883	122.201	2,909.36
01 abr 2015 - 30 jun 2015	0.903991	0.652793	0.94091	121.318	2,477.09
01 ene 2015 - 31 mar 2015	0.888269	0.660072	0.95242	119.155	2,445.10
01 oct 2014 - 31 dic 2014	0.801037	0.631849	0.964706	114.534	2,142.46
01 jul 2014 - 30 sep. 2014	0.754624	0.598982	0.914111	103.96	1,895.63
01 abr 2014 - 30 jun 2014	0.729066	0.594039	0.888816	102.098	1,911.83
01 ene 2014 - 31 mar 2014	0.729735	0.604136	0.892546	102.799	2,004.18
01 oct 2013 - 31 dic 2013	0.734563	0.617617	0.90298	100.459	1,912.39
01 jul 2013 - 30 sep. 2013	0.75471	0.645025	0.931281	98.869	1,908.89
01 abr 2013 - 30 jun 2013	0.765711	0.651046	0.942452	98.8054	1,862.44
01 ene 2013 - 31 mar 2013	0.757536	0.644518	0.930251	92.2822	1,790.66
01 oct 2012 - 31 dic 2012	0.770838	0.622683	0.930951	81.2239	1,804.44
01 jul 2012 - 30 sep. 2012	0.799372	0.632914	0.962076	78.6241	1,792.17
01 abr 2012 - 30 jun 2012	0.778989	0.63179	0.935841	80.0786	1,764.97
01 ene 2012 - 31 mar 2012	0.762722	0.636425	0.921334	79.3222	1,784.00

Fuente: Banco Mundial

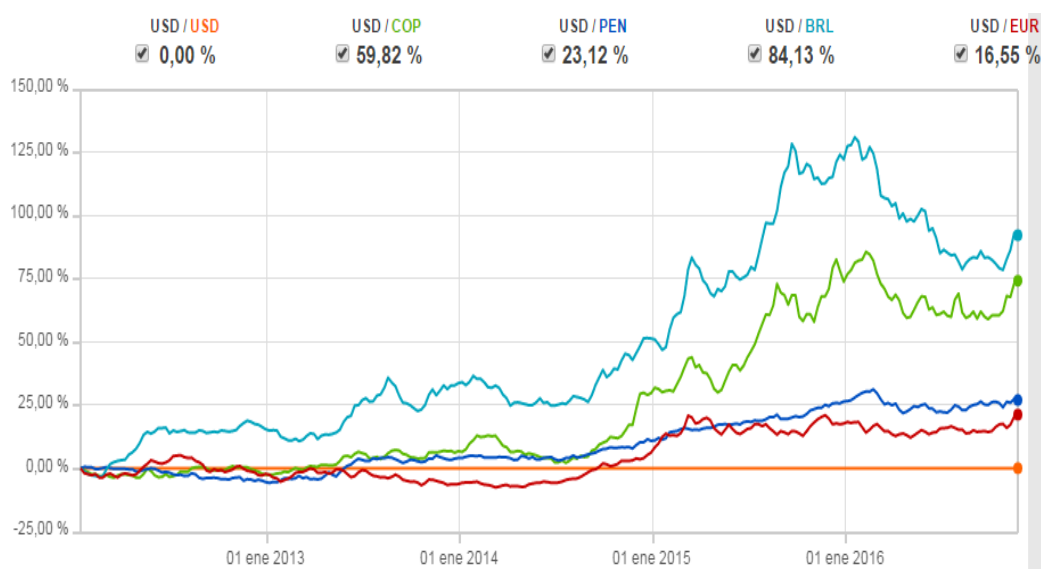


Figura 8 Comportamiento del Dólar vs Otras monedas

Precios

Los precios de los productos básicos como el gas y petróleo en la última década han tenido precios muy representativos que en promedio alcanzó los \$80 que benefició a los países exportadores especialmente de petróleo, pero a partir del último año la caída del precio del petróleo a un promedio de 30 dólares provocando que se reduzca la demanda de petróleo afectado por la crisis global, ha ocasionado que el comercio se vea afectado para países donde la crisis ha golpeado en mayor medida.

“Durante los últimos 20 años, el comercio internacional de servicios comerciales ha sido menos volátil que el comercio de mercancías, lo que sugiere que los servicios son más resistentes a las perturbaciones macroeconómicas mundiales”. (OMC, 2016)

“Las exportaciones de mercancías se recuperaron en 2010, año en que su volumen creció a una tasa del 14%. Sin embargo, el aumento de los precios del petróleo en 2010, debido en parte a la inestabilidad política en los países productores de petróleo (la denominada primavera árabe), obstaculiza la recuperación. De 2011 en adelante, la crisis de la deuda europea fue un pesado lastre para el crecimiento del comercio mundial.” (OMC, 2016)

El crecimiento del volumen del comercio mundial de las mercancías se ha mantenido con un ritmo de crecimiento lento desde el 2014 con un promedio del 2,8 % hasta el 2016, según la OMC.

Marco Conceptual

Comercio Internacional: este concepto va ligado directamente al ingreso de mercancías conocidas como importación y la salida de mercancías conocida como exportación entre dos o más países. Las relaciones internacionales, o acuerdos ya sean de índole comercial, político o cultural han llegado a convertirse no solo en intercambio de bienes sino en programas de integración. Cada necesidad de acuerdo a su situación geográfica, climática, ambiental ha permitido que el intercambio de mercancías sea un factor favorable para todas las naciones, que con el pasar de los años este intercambio se ha beneficiado con un mejor sistema de transporte que ha permitido llegar hasta zonas de difícil acceso.

Importación: Consisten en las compras realizadas por parte de un país en el extranjero, es decir, los bienes comprados en el extranjero y consumidos en el país en cuestión. Las importaciones restan en la balanza comercial. En economía, las importaciones son el transporte legítimo de bienes y servicios del extranjero los cuales son adquiridos por un país para distribuirlos en el interior de otro país.

De acuerdo al Plan del Buen Vivir 2013-2017 para el Ecuador es crítico que se tenga producción primaria con poco valor agregado, y se pueda ofrecer productos que no puedan competir cuando sean exportados, para lo cual será necesario establecer la política de “sustitución de importación”.

Exportación: Son los bienes o servicios producidos en un país que se venden y consumen fuera del país de origen. Las exportaciones suman dentro de la balanza comercial. En economía, una exportación es cualquier bien o servicio enviado fuera del territorio nacional. La exportación es el tráfico legítimo de bienes y/o servicios desde un territorio aduanero hacia otro territorio aduanero. Las exportaciones pueden ser cualquier producto enviado fuera de la frontera aduanera de un Estado o bloque económico. Las exportaciones son generalmente llevadas a cabo bajo condiciones específicas.

Balanza Comercial: También llamada balanza de mercancías; la balanza comercial es aquella parte de la balanza de pagos en la que se recogen los ingresos

por exportaciones y los pagos por importaciones. La que registra las transacciones de bienes con el resto del mundo por unidad de tiempo (no incluye transacciones de servicios, transferencias o movimientos de capital).

Dentro de la balanza de pagos, registra el intercambio de mercancías de un país con el resto del mundo. Su saldo es expresado como la diferencia entre los ingresos por exportaciones y los gastos por importaciones. Estado de la actividad de transacciones internacionales de bienes de un país - Saldo entre exportaciones e importaciones durante un período de tiempo que generalmente es de un año calendario.

Comercio exterior: Para referirse al comercio exterior se hace referencia a exportación e importación. Según la historia el Ecuador ha enfatizado su comercio exterior con la exportación de alimentos y materias primas, siendo beneficiado por la ubicación geográfica y una variedad de climas que permite que en un territorio pequeño como el Ecuador se pueda obtener productos que son exportados como el banano, palmito, balsa, rosas flores y una variedad de productos que han permitido alcanzar nuevos mercados en base al esfuerzo de la empresa pública y privada.

Mecanismos en contra del Comercio Exterior.

Barreras arancelarias: Las barreras arancelarias son tarifas oficiales que se fijan y cobran a los importadores y exportadores en las aduanas de un país, por la entrada o salida de las mercancías. En el caso de Ecuador no se cobra ninguna tarifa para cualquier producto que sea exportado, es decir por la salida del territorio nacional. (PRO ECUADOR , 2013)

Barreras no arancelarias: Se refiere a las disposiciones gubernamentales que obstruyen el ingreso libre de mercancías a un país determinado, poniendo requisitos de ingreso a los productos o servicios como: determinadas reglas o ciertas características.

Existen 2 tipos de Barreras no arancelarias:

- Barreras Sanitarias.
- Barreras Técnicas.

Barreras Sanitarias: Proponen evitar el ingreso a un país de aquellas mercancías que puedan dañar la salud de la población debido al posible contenido de elementos nocivos de tipo físico, químico o biológico.

Barreras Técnicas: Se refieren a los requisitos que debe reunir determinado producto en cuanto a su estructura en general y componentes para que pueda ingresar a un determinado mercado. (PRO ECUADOR , 2013)

Proteccionismo Administrativo

Son las disposiciones legales y administrativas impuestas por un país con el fin de dificultar las compras exteriores, centradas en los procedimientos y exigencias que deben cumplirse para que los productos puedan ingresar a su territorio.

Cupos

Es el monto de que una mercadería puede ser importada o exportada en condiciones especiales al resto de las importaciones o exportaciones de la misma.

Salvaguardias

Los salvaguardias son medidas de emergencia para proteger la industria nacional que se ve amenazada ante el creciente aumento absoluto o relativo de las importaciones. Estas medidas consisten en la restricción temporal de las importaciones que afectan con dañar o causar daño grave al sector nacional los cuales no están preparados para competir con los productos importados. El objetivo de las salvaguardias es fomentar el reajuste estructural por parte de las ramas de producción afectadas desfavorablemente por los aumentos de las importaciones, para potenciar de esa manera la competencia en los mercados internacionales.

Un Miembro de la OMC puede adoptar una medida de “salvaguardia” (es decir, restringir temporalmente las importaciones de un producto) para proteger a una rama de producción nacional específica de un aumento de las importaciones de un producto que cause o amenace causar daño grave a esa rama de producción. (OMC, 2016)

Las salvaguardias son medidas de defensa en caso de una emergencia atentatoria a la producción nacional, que pueda afectar la Balanza de Pagos de una

nación. Esta medida está en contra de las importaciones de ciertos productos independientemente de su procedencia. Existen varias formas en las que un país aplica las salvaguardias, como por ejemplo el aumento a las tasas arancelarias de importación, una limitación cuantitativa es decir, establecer un máximo de unidades ingresadas al país, y otras formas debidamente autorizadas por la autoridad competente

AEADE

“Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador”. Agrupa a un sector fundamental para el crecimiento y desarrollo de la economía nacional, representándolos frente a las distintas autoridades. Velando por los intereses de los asociados, fomentando el respeto a las normas legales, el diálogo y la innovación constante. (AEADE, 2014)

Tipo de salvaguardias y regulaciones impuestas a la importación de vehículos

Características de las medidas impuestas.

Para tener un panorama específico sobre lo que se pretende analizar es necesario establecer conceptos y criterios que vale la pena analizarlos y estos son:

Salvaguardias

Las salvaguardias son mecanismos contemplados en la Organización Mundial de Comercio, que pueden ser adoptadas por un país miembro, que cumpla los requisitos necesarios. En el caso ecuatoriano, se aplicaron dos salvaguardias: por balanza de pagos y cambiaria. Cada una tiene un proceso diferente en cuanto a su aplicación, calificación, además de atender a una problemática diferente.

Salvaguardia por balanza de pagos: En temas relacionados con exportación e importación entre países, las reglas entre los involucrados ya sean empresas o personas siempre van enmarcadas por los gobiernos. La apertura comercial y la búsqueda de arancel plano, que caracterizó la política comercial en regímenes anteriores, están cambiando con un tinte proteccionista que busca alentar la producción nacional con barreras efectivas de comercio conocidas como “las salvaguardias”. Se utilizan salvaguardias y aranceles como artificios para detener la

salida de dólares del país por importaciones, incluso estableciendo metas de montos de reducción de importaciones. Un ejemplo es la salvaguardia de balanza de pagos a las importaciones de todo el mundo.

Explicación de la medida.

Se estableció una salvaguardia por balanza de pagos, de aplicación general y no discriminatoria a las importaciones provenientes de todos los países, incluyendo aquellos con los que el Ecuador tiene acuerdos comerciales vigentes que reconocen preferencias arancelarias, con el carácter de temporal y por el período de un año y adicional al arancel nacional:

1. Se aplicó un recargo ad valorem a 73 partidas.
2. Se aplicó un recargo específico a 283 partidas.
3. Se establecieron cuotas de importación a 271 partidas. Posteriormente, el 22 de junio, mediante resolución 487, se reemplazaron los cupos de importación por recargo arancelario.

Pronunciamiento de la Secretaría de la CAN

Mediante resolución 1227 se autorizó al Ecuador a extender la salvaguardia de balanza de pagos al comercio intrasubregional de productos originarios de la Comunidad Andina, por motivos de desequilibrio de la balanza de pagos global, hasta el 21 de enero de 2010, y suspendió, para el comercio intrasubregional de productos originarios de la Comunidad Andina, la medida correctiva contenida en la resolución 466 del Comexi, obligando a que se restituyan las preferencias andinas.

Salvaguardia cambiaria: Este tipo de medida se la puede aplicar solo con un país, con el cual se logre demostrar que medidas monetarias, como una devaluación de su moneda, generan problemas para otro país. Ecuador la aplicó con Colombia, argumentando que las constantes devaluaciones del peso, generaban condiciones difíciles para el comercio de productos ecuatorianos.

Cupo: Este concepto hace relación al valor de una mercancía que para ser importado o exportado tiene límites establecidos. Este concepto asociado a la

realidad del Ecuador establece cuotas de importación a 271 partidas. Posteriormente, el 22 de junio de 2014, mediante resolución 487, se reemplazaron los cupos de importación por recargo arancelario.

Arancel Ad Valorem: Derecho de aduana calculado como porcentaje del precio de un bien. (PRO ECUADOR, 2013)

Continuando con el desarrollo del presente capítulo y una vez ya conociendo los conceptos y criterios mencionados anteriormente, se menciona las medidas expuestas por el COMEX podemos citar algunos puntos que han sido resumidos a continuación.

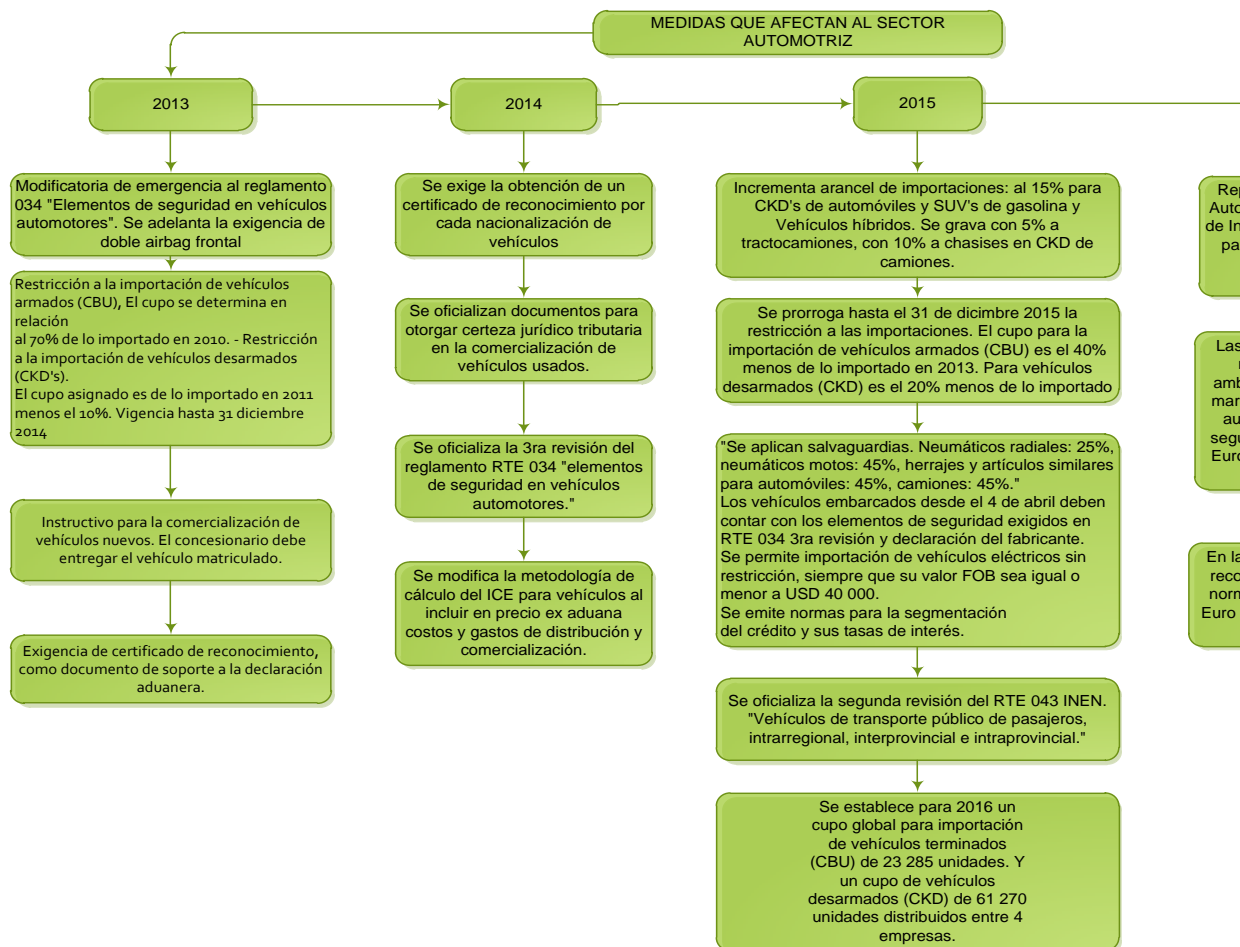


Figura 9 Mecanismos que afectan al Sector Automotriz

Fuente: (AEADE, 2015)

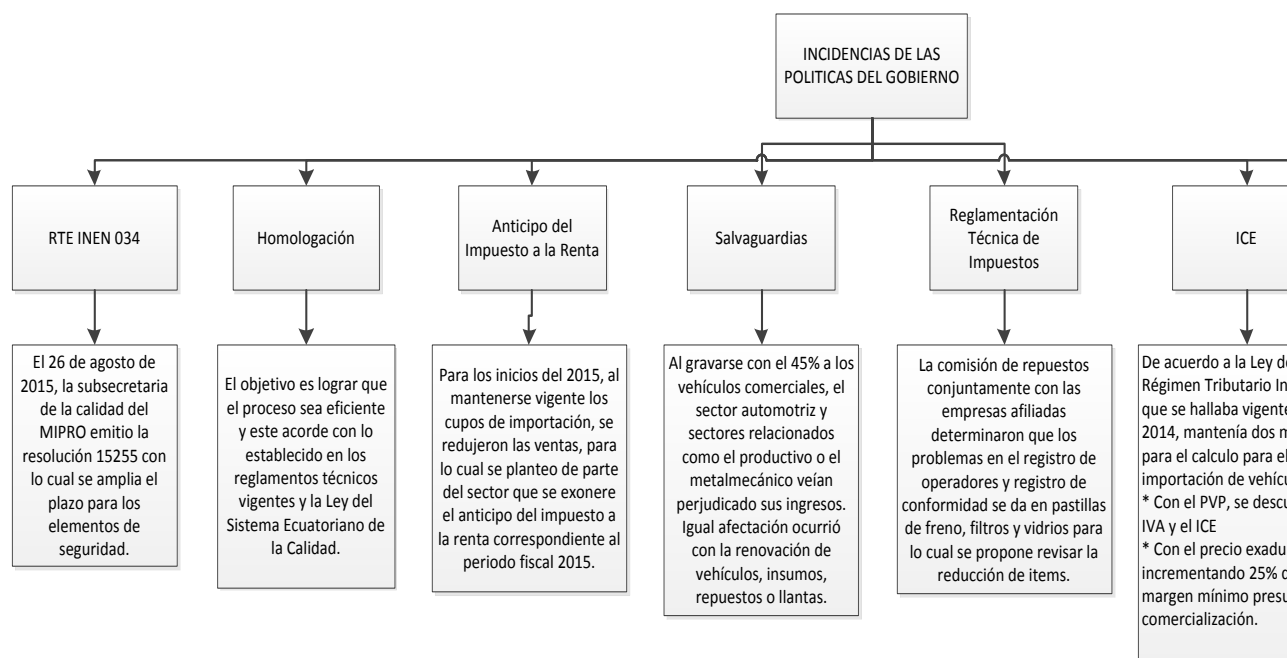


Figura 10. Incidencias de la Políticas de Gobierno

Fuente: (AEADE, 2015)

CAPÍTULO II

Metodología de la investigación

La investigación es una parte importante para el desarrollo de proyectos, considerando que es el conjunto de procesos sistemáticos, críticos y empíricos que se analizan y aplican al estudio de un hecho o fenómeno, al seguir un proceso adecuado brinda la posibilidad de buscar información relacionada con el tema del investigador y las teorías de aplicación al tema de manera clara y precisa (Sampieri, 2003)

Con el paso del tiempo, diversas premisas se sustentan con el enfoque cuantitativo, mixto y el cualitativo de la investigación. Esta serie de criterios han permitido establecer un proceso metódico y empírico los mismos que generan un conocimiento más amplio de la investigación desarrollada

Enfoque de investigación

A lo largo de la historia ha existido diversas corrientes de pensamiento tales como el empirismo, Materialismo Dialéctico, Positivismo, fenomenología, estructuralismo y diversos marcos de interpretación, ya sea la etnografía y el constructivismo dando como resultado diversas maneras de buscar el conocimiento.

Con el paso del tiempo, diversas premisas se sustentan con el enfoque cuantitativo, mixto y el cualitativo de la investigación. Esta serie de criterios han permitido establecer un proceso metódico y empírico los mismos que generan un conocimiento más amplio de la investigación desarrollada. (Sampieri, 2003)

Enfoque Cualitativo

El enfoque cualitativo utiliza la recolección de datos sin medición numérica para descubrir o afinar preguntas de investigación en el proceso de interpretación; busca principalmente dispersión o expansión de los datos e información y analiza múltiples realidades subjetivas. También podemos definirla como Descripciones detalladas de situaciones, eventos, personas, interacciones, conductas observadas y sus manifestaciones. (Hernandez, 2010)

Enfoque Cuantitativo

El Enfoque cuantitativo es un proceso secuencial, deductivo probatorio que analiza la realidad objetiva, que utiliza estadísticas, busca probar hipótesis, generalizar resultados y hacer un análisis causa- efecto. Cada etapa precede a la siguiente y no podemos “brincar o eludir” pasos, el orden es riguroso, aunque, desde luego, podemos redefinir alguna fase. Parte de una idea, que va acotándose y, una vez delimitada, se derivan objetivos y preguntas de investigación, se revisa la literatura y se construye un marco o una perspectiva teórica (Hernandez, 2010)

Enfoque de investigación Mixto

El enfoque mixto es un proceso que recolecta, analiza, combina y vincula datos cuantitativos y cualitativos en un mismo estudio, en una serie de investigaciones para responder el planteamiento de un problema, o para responder a preguntas de investigación de un problema. Se usan métodos de los enfoques cuantitativo y cualitativo y pueden involucrar la conversión de datos cuantitativos en cualitativos y viceversa. (Hernandez, 2010)

El presente trabajo tiene un enfoque cuantitativo y cualitativo; es decir un enfoque mixto con el afán de probar la hipótesis planteada en esta investigación por medio de cifras y datos estadísticos históricos y a través de los mismos determinar la afectación económica de las regulaciones y salvaguardias impuestas al sector automotriz.

Es importante analizar al sector automotriz en cifras en lo que se refiere a ventas, importación y exportación en comparación con años anteriores; de esta manera tenemos los datos cuantitativos que nos permitirán hacer un análisis cualitativo que reflejara el beneficio o perjuicio que las salvaguardias han ocasionado en el sector automotor; de esta manera podemos notar que la presente investigación tomara un enfoque mixto ya que posee un enfoque cuantitativo y cualitativo que nos permitirá demostrar la hipótesis planteada.

Tipo de investigación

Además es importante considerar la amplitud que toma la medición con respecto a los índices económicos que presenta el Ecuador y los factores que afectan a su economía, tanto para determinar las consecuencias ya mencionadas de las salvaguardias relacionadas con los índices como PIB, remesas internacionales, desempleo, precio del petróleo cuyos cambios extremos afectan al Riesgo País, la Balanza Comercial y el PIB; además se tiene que considerar la importancia de las empresas ya sea ensambladoras, concesionarios, locales de venta de repuestos de vehículos que han sido un sector muy importante para la generación de empleo directo e indirecto y como resultado el aporte a la economía del Ecuador. (Sampieri, 2003)

Por las fuentes de información

El presente trabajo es una Investigación documental ya que se obtiene la información por medios documentales como artículos, revistas, páginas web y documentos afines que nos proporcionen los datos requeridos para luego organizar la información recopilada y redactar un trabajo final.

Instrumentos de recolección de información

Es la condición que permitirá brindarle el mayor soporte para lo que se pretende investigar. El material de apoyo significa que el tema ha sido estudiado por otros autores, pero con variables distintas y de ser coincidentes deberá considerarlos en periodos de tiempo diferente o bien, con otros indicadores o referentes empíricos, dentro de las mismas variables. Esta revisión hará que el tema no sea igual a otras investigaciones y que estará con mayor conocimiento para abordar, desde todo punto de vista, la temática seleccionada en ese momento. (Graterol, 2010)

Por las fuentes de información

Para la recolección de información se utilizará las referencias bibliográficas utilizando la técnica documental de tal manera que se revisaron resoluciones del COMEX, estadísticas de importaciones y exportaciones tomadas de la SENA E para analizar los flujos del comercio exterior del sector automotriz , la producción local y

comercialización de vehículos en el país, los factores macroeconómicos fueron tomados de la página web del Banco Mundial y la información del sector automotriz fue tomada de los anuarios de la AEADE con el afán de utilizar diferentes alternativas que pueden ser métodos de medición, comunicación y la observación, lo que permitirá tener un enfoque global del estado del sector automotriz de documentos oficiales del país y de países que tengan relación con el tema planteado, además de documentación de estudios internacionales que a lo largo en los años han sido fuentes confiables para tener referencias en algún caso de estudio, además se han considerado entidades con el INEC, Banco Central del Ecuador, CEPAL, y otras que han permitido establecer un criterio más real sobre los resultados que pretendemos obtener.

Para la recolección de y análisis de las fuentes de información se utilizó la técnica documental de tal manera que se revisaron

Por su finalidad Básica

De acuerdo a la tipología de investigación y a su finalidad, la presente investigación es básica llamada también pura porque tiene como objetivo ampliar el conocimiento con respecto a la afectación económica de las regulaciones y salvaguardias impuestas por el gobierno nacional con el fin de con el objetivo de persuadir y analizar el impacto de las mismas para de esta manera generar incógnitas sobre este particular dando paso al tema seleccionado en la presente investigación.

Por las unidades de análisis Insitu

In Situ es una connotación que se refiere a la aplicación de una acción en un sitio determinado y señalado, tanto por quien la ejecuta como por el que la requiere; la presente investigación es in situ porque se va a realizar en las empresas ensambladoras certificadas en el Ecuador en un periodo de 3 años, a partir de los cuales se pretende analizar la afectación económica de las regulaciones y salvaguardias impuestas por el Gobierno Nacional. (Graterol, 2010)

Por el control de las variables No experimental

La investigación no experimental es aquella que se realiza sin manipular deliberadamente variables. Es decir, es investigación donde no hacemos variar intencionalmente las variables independientes. Lo que hacemos en la investigación no experimental es observar fenómenos tal y como se dan en su contexto natural, para después analizarlos.

Para tal efecto se analizará el ámbito económico del sector automotriz en los últimos 3 años, revisando políticas y varios temas que han afectado su crecimiento.

Por el alcance Descriptivo

Tipo de investigación que describe de modo sistemático las características de una población, situación o área de interés; se recogen los datos sobre la base de una hipótesis o teoría, exponen y resumen la información de manera cuidadosa y luego analizan minuciosamente los resultados, a fin de extraer generalizaciones significativas que contribuyan al conocimiento. Su objetivo es llegar a conocer las situaciones, costumbres y actitudes predominantes a través de la descripción exacta de las actividades, objetos, procesos y personas. Su meta no se limita a la recolección de datos, sino a la predicción e identificación de las relaciones que existen entre dos o más variables. (VariEduca, 2006)

El presente trabajo de investigación describe de modo sistemático las características del Sector Automotriz de manera cuidadosa y luego analizan minuciosamente los resultados, a fin de extraer generalizaciones significativas que contribuyan al conocimiento y a la comprobación de la hipótesis planteada.

Esta investigación busca analizar las causas y los efectos de una problemática que tiene mucho que ver en la economía, identificar las variables más importantes, reconocer otros cursos de acción, proponer pistas idóneas para trabajos posteriores y puntualizar las posibilidades que tiene el sector automotriz.

Procedimiento para el tratamiento y análisis de la información.

La recolección de datos se realizará de acuerdo a la información obtenida principalmente de las fuentes que permiten visualizar sus bases de datos en temas en

particular como el Banco Central, INEC, donde se ha permitido verificar como los índices financieros han cambiado en los últimos tres años y sus repercusiones positivas o negativas en el objeto de nuestro estudio enfocado en las salvaguardias principalmente del sector automotriz.

Para finalizar la presente investigación y procesar la información recopilada se utilizó un modelo verbal que nos permite llegar a un análisis, concluir y recomendar en base a las cifras estudiadas y de esta manera plasmarlas en el capítulo final de esta investigación.

CAPÍTULO III

Análisis histórico comparativo del impacto de las regulaciones y salvaguardias a la importación y venta de vehículos en el mercado automotriz ecuatoriano durante el periodo 2014-2016

Comportamiento de la importación y venta de vehículos durante los tres últimos años: 2014, 2015 y 2016

Los siguientes datos fueron obtenidos del Anuario 2014 de la AEADE. (AEADE, 2014)

Análisis Ventas año 2014

Tabla 6

Composición de Ventas 2014

Año 2014	Unidades vendidas	% Participación
Ensamblaje Local	62967	52,45%
Importaciones	57093	47,55%
Total	120060	100%

Fuente: AEADE, anuario 2014

En el año 2014 el sector automotriz fue abastecido con un 48% a través de importaciones; mientras que el ensamblaje local corresponde al 52%, llegando a completar en unidades en ventas durante todo el año la cantidad de 120060 vehículos.

En este año la composición de las ventas es evidentemente fortalecida por el ensamblaje local; lo que significa que las medidas tomadas están dando los resultados esperados y se están frenando las importaciones.

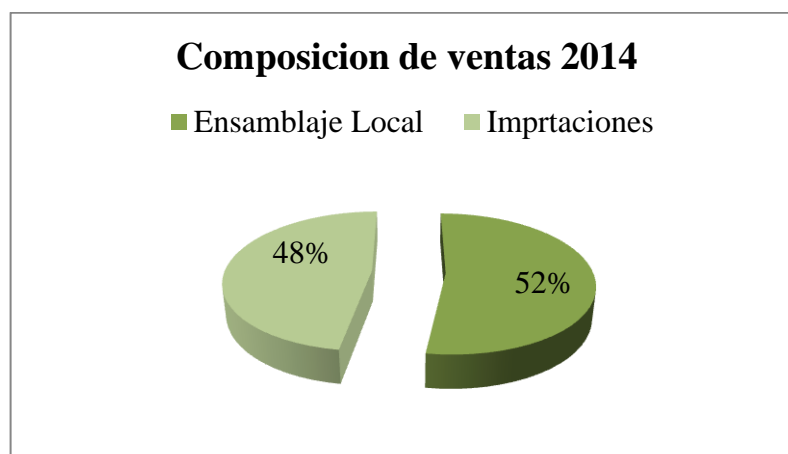


Figura 11. Composición de Ventas 2014

Fuente: AEADE, anuario 2014

Las importaciones de vehículos armados (CBU) del año 2014 registraron un total de 57.093 unidades, mostrando una reducción del 9% en comparación con las 62.595 unidades importadas en el año 2013. (AEADE, 2014, pág. 23)

Tabla 7

Ventas mensuales por tipo 2014

Mes	Automóviles	Buses	Camiones	Camionetas	SUVS'S	Vans	TOTAL
Enero	3646	93	978	1943	2398	344	9402
Febrero	3632	81	894	1642	2194	308	8751
Marzo	3831	86	787	1665	2266	309	8944
Abril	4476	57	869	1808	2205	363	9778
Mayo	4372	67	889	2037	2360	392	10117
Junio	3720	111	967	1770	2187	432	9187
Julio	3807	120	1004	1879	2450	574	9834
Agosto	3560	142	1019	2007	2478	473	9679
Septiembre	3952	113	1035	2149	2668	524	10441
Octubre	4308	154	1044	2130	2979	506	11121
Noviembre	4043	111	1080	2110	3186	482	11012
Diciembre	4504	168	1107	2104	3263	648	11794
TOTAL	47851	1303	11673	23244	30634	5355	120060

Fuente: AEADE, anuario 2014

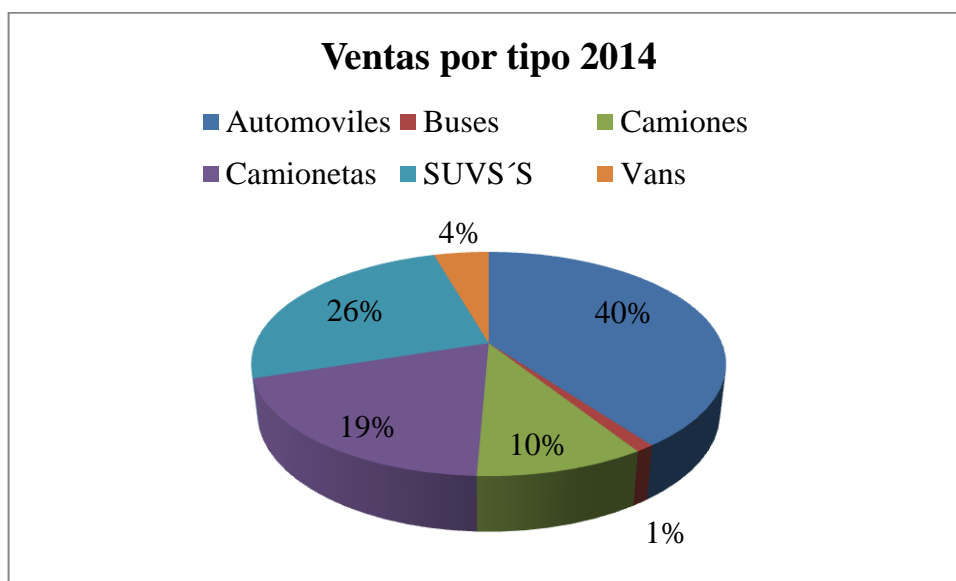


Figura 12. Ventas por tipo 2014

Fuente: AEADE, anuario 2014

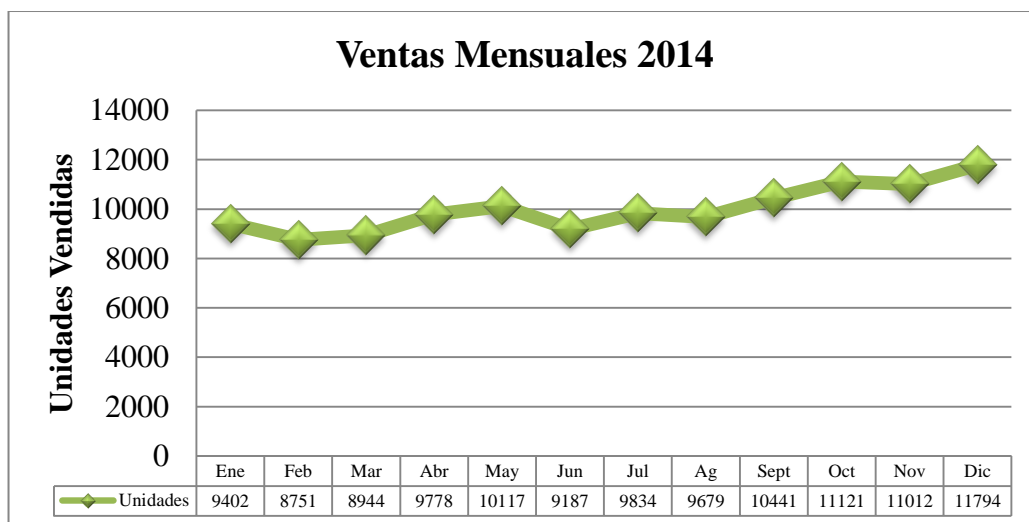


Figura 13. Ventas mensuales 2014

Fuente: AEADE, anuario 2014

Para el año 2014 los tipos de vehículos más vendidos fueron los automóviles, seguidos de los SUV's y camionetas; mientras que en menor cantidad de vendieron los buses y Vans.

El primer trimestre tuvo ventas de 27000 siendo el mes mas bajo febrero con 8751 unidades vendidas, el segundo y tercer trimestre alcanzaron las 29000 unidades vendidas siendo los meses de mayo y septiembre los de mayor número de ventas con 10117 y 10441 respectivamente; mientras que el último trimestre llegó a casi 34000 unidades vendidas con un total de 120060 unidades vendidas en el año 2014.

En cuanto al tipo de vehículos, los de mayor demanda fueron los automóviles porque eran los que menor precio tenían y los usuarios preferían adquirirlos por tema de movilidad y también como herramienta de trabajo, seguidos de los SUV's que a pesar de no tener un precio tan accesible como el de los automóviles y ser más caros que las camionetas y las Vans, ocuparon el segundo lugar ya que las personas que ya tenían un automóvil cambiaron a un vehículo más grande y moderno ya que por movilidad y seguridad familiar buscaron beneficiarse de las mejoras impuestas a los vehículos como por ejemplo la norma INEN 034.

Tabla 8

Ventas por provincia 2014

Provincia	Unidades	% Participación
Pichincha	49702	41,40%
Guayas	32373	26,96%
Tungurahua	8235	6,86%
Azuay	7114	5,93%
Manabí	4078	3,40%
Imbabura	3360	2,80%
El Oro	2752	2,29%
Loja	2281	1,90%
Otras	10165	8,47%
TOTAL	120060	100%

Fuente: AEADE, anuario 2014

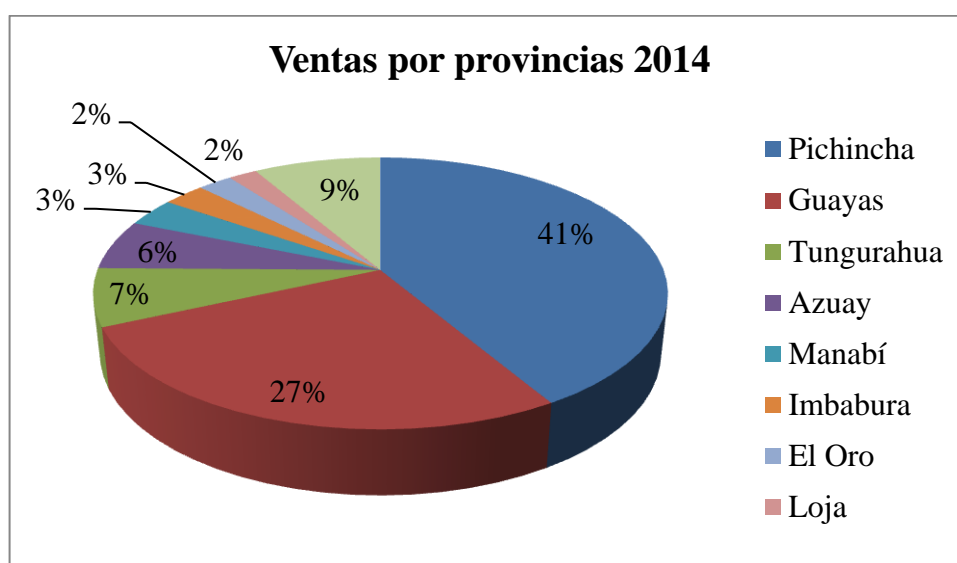


Figura 14. Ventas por provincia 2014

Fuente: AEADE, anuario 2014

En las ventas por provincias Pichincha predominó en ventas con un 49702 unidades vendidas, seguida por Guayas con 32373 unidades vendidas y las que les siguen son Tungurahua y Azuay; mientras que las que menos ventas tuvieron fueron El Oro y Loja ya que estas provincias aún no desarrollan concesionarios ni patios para la adquisición de vehículos y por lo general adquieren los vehículos en otras provincias que sí satisfacen su demanda.

Tabla 9

Precio promedio de Ventas 2014

Tipo	Dólares
Automóviles	19199
Camionetas	32371
SUVS'S	35387
Vans	24806
Camiones	57641
Buses	76822

Fuente: AEADE, anuario 2014

En cuanto al promedio de precios de ventas los vehículos más costosos fueron los buses seguido por los camiones y los Suv's; mientras que los más económicos fueron los vehículos tipo automóvil y las Vans lo que permite que la demanda y las ventas en este año se centren en los vehículos más económicos como los automóviles, seguido por los Suv's y ocupando un tercer lugar los vehículos de trabajo.

Tabla 10

Ventas por Marca 2014

Marca	Unidades	Participación
Chevrolet	53574	44,62%
Kia	12038	10,03%
Hyundai	10623	8,85%
Mazda	6916	5,76%
Toyota	6476	5,39%
Nissan	6019	5,01%
Hino	4578	3,81%
Ford	4164	3,47%
Renault	2587	2,15%
Great Wall	2160	1,80%
Volskwagen	1942	1,62%
Jac	1314	1,09%
Otras	7669	6,39%
Total	120060	100,00%

Fuente: (AEADE, 2014)

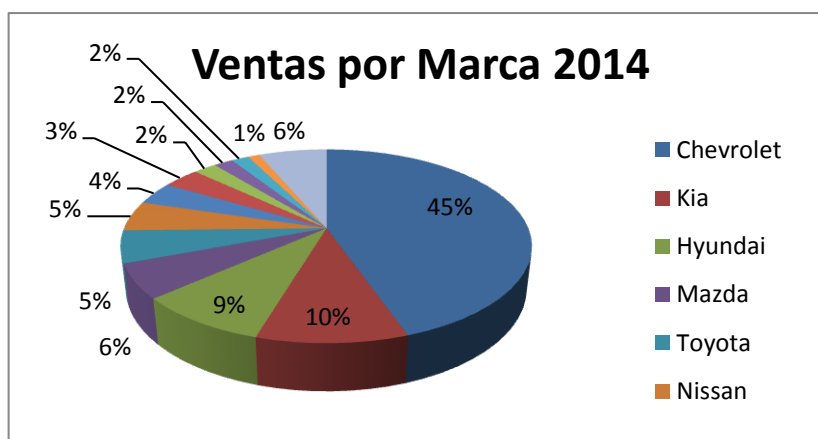


Figura 15 Ventas por Marca 2014

Fuente (AEADE, 2014)

Según las cifras de la tabla se puede notar que la marca Chevrolet es la marca más vendida ya que le corresponde el 44.62% del total de ventas por ser la marca con precios accesibles y comerciales; seguido por la marca KIA con el 10.33% y Hyundai con el 8.85%

Tabla 11
Importación de Vehículos 2014

Tipo	Unidades
Automóviles	18820
Camionetas	5292
SUVS'S	14530
Vans	5367
Camiones	12615
Buses	469
TOTAL	57093

Fuente: AEADE, anuario 2014

El total de unidades importadas en el 2014 fueron 57093 siendo los automóviles la mayor cantidad de vehículos importados seguidos por los SUVs y los camiones; los buses ocupan el último lugar con 469 unidades importadas.

Como consecuencia de la demanda antes mencionada los automóviles y los SUV's fueron los vehículos que en mayor cantidad se importaron, y a pesar de que no fue muy significativa la cifra de ventas de Vans las concesionarias también se abastecieron de este tipo de vehículos; además como existe producción nacional de camionetas su importación es mucho menor ya que la demanda de estos vehículos fue abastecida y no hay la necesidad de traer mayores cantidades al país.

También hubo la necesidad de importar aunque no en mayores cantidades buses y camiones ya que en el país no hay la producción necesaria para abastecer la demanda que hubo en este año.

Tabla 12
Producción local 2014 por tipo

Tipo	Unidades
Automóviles	28634
Camionetas	19457
SUVS´S	14398
Vans	200
Camiones	0
Buses	0
TOTAL	62689

Fuente: AEADE, anuario 2014

Una vez analizado los resultados, han reflejado que al ser los automóviles los más demandados la producción local ha abarcado el 46% en líneas de automóviles seguidos por las camionetas con el 31% y los SUV con el 23% de la producción local.

Tabla 13
Producción Local por ensambladoras 2014

Ensambladoras	Unidades
AYMESA	10075
MARESA	5990
OMNIBUS BB	46624
TOTAL	62689

Fuente: AEADE, anuario 2014

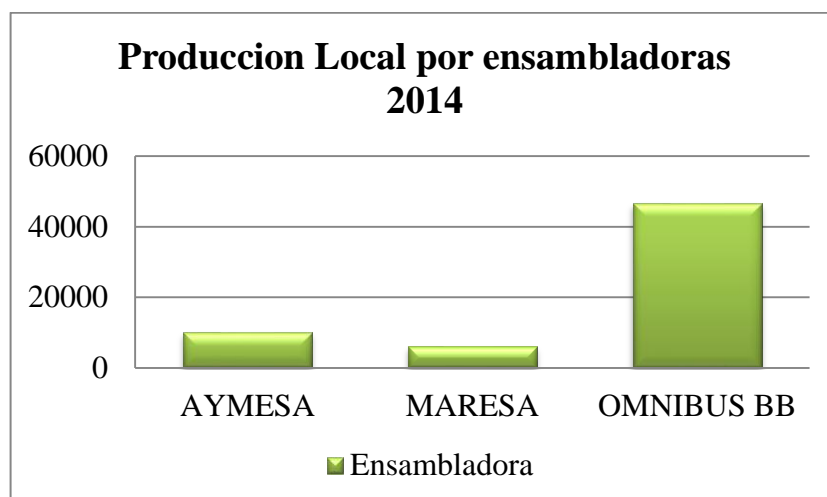


Figura 16. Producción Local por ensambladoras 2014

Fuente: AEADE, anuario 2014

En cuanto a la producción local casi se alcanzan las 63000 unidades; la mayor ensambladora fue Omnibus BB con el 74% quienes son la planta de General Motors con la marca Chevrolet que es la marca más vendida por precios accesibles y tener una alta gama de productos tanto en automóviles, camionetas, todo terreno y camiones, seguido por AYMESA con el 16% y MARESA con el 10%.

Tabla 14

Resumen Industria Automotriz año 2014

Resumen 2014	
Producción Nacional	62689
Exportación	8368
Oferta Producción Nacional	54321
Importación	57093
Ventas de Producción Nacional	61855
Ventas de Vehículos Importados	58205
Ventas Totales	120060

Fuente (AEADE, 2014)

Para el análisis del año 2015 se han tomado datos de la revista Anuario de la AEADE 2015 (AEADE, 2015)

Tabla 15
Composición de Ventas 2015

Año 2015	Unidades vendidas	% Participación
Ensamblaje Local	43962	54,07%
Importaciones	37347	45,93%
Total	81309	100%

Fuente: AEADE, anuario 2015

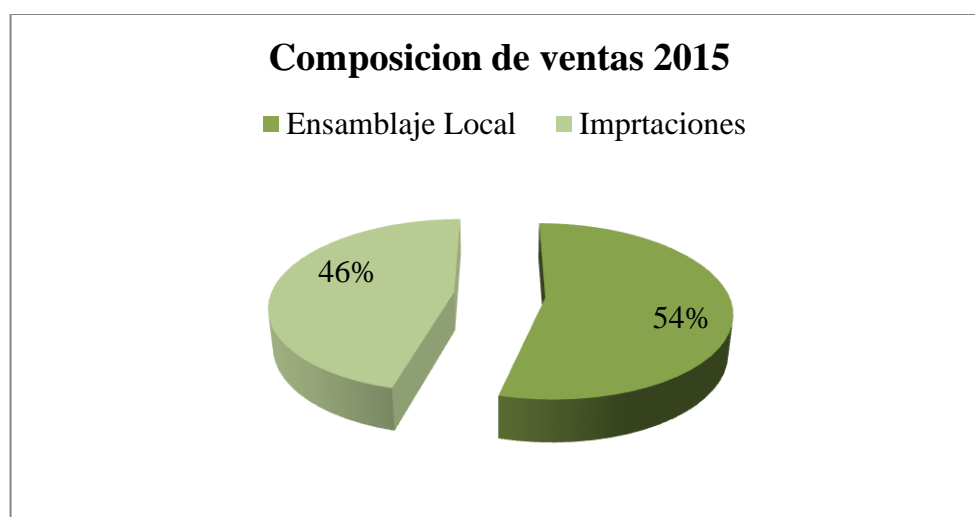


Figura 17. Composición de ventas 2015

Fuente: AEADE, anuario 2015

Para el 2015 las ventas estuvieron compuestas casi en porcentajes iguales llegando a un total de 81309 unidades vendidas y una disminución de 38751 vehículos lo que corresponde a un 32% menos con respecto al año anterior, lo que refleja una baja considerable.

Debido a la disminución en los vehículos importados, se pudieron vender más vehículos de ensamblaje local.

Tabla 16
Ventas mensuales 2015

Mes	Unidades Vendidas
Enero	8275
Febrero	7562
Marzo	9367
Abril	7783
Mayo	6945
Junio	6753
Julio	6569
Agosto	6139
Septiembre	5889
Octubre	5618
Noviembre	5079
Diciembre	5330
TOTAL	81309

Fuente: AEADE, anuario 2015

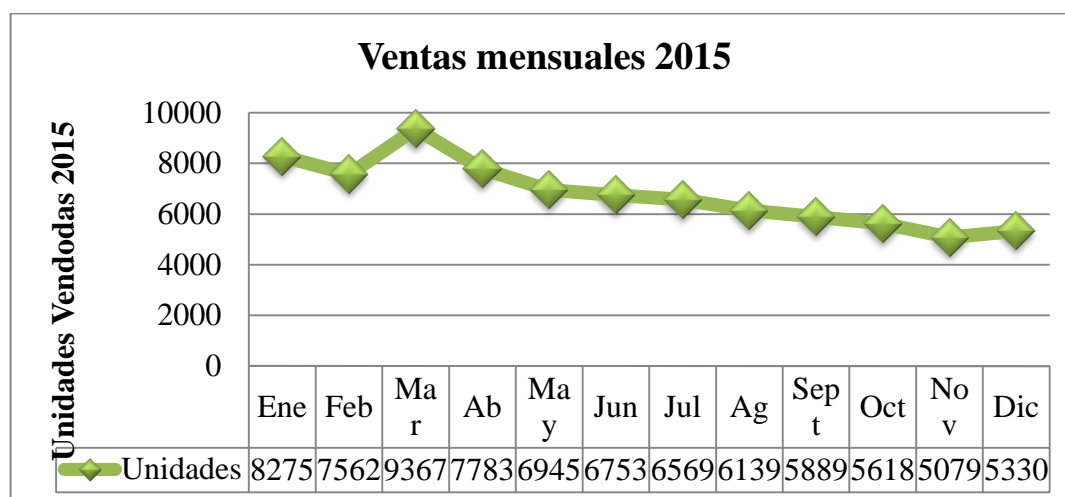


Figura 18. Ventas mensuales 2015

Fuente: AEADE, anuario 2015

En este año podemos notar que en el primer trimestre supero los 25000 siendo marzo el mes con mayor número de ventas pero en el segundo trimestre disminuyo en 4000 unidades y continuo en tendencia decreciente siendo el mes de

noviembre el mes con menor número de ventas hasta terminar el año hasta cerrar con un total de 81309 unidades vendidas.

Tabla 17
Ventas por tipo 2015

Tipo	Unidades
Automóviles	30344
Buses	1563
Camiones	8263
Camionetas	15071
SUV'S	21664
Vans	4404
TOTAL	81309

Fuente: AEADE, anuario 2015

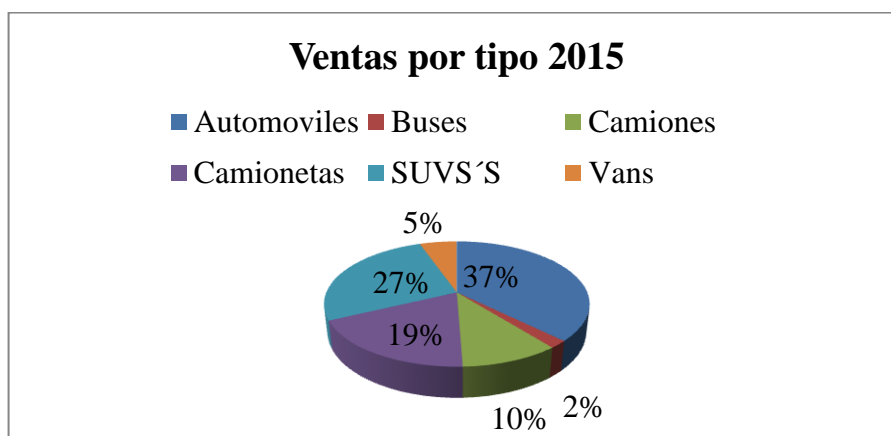


Figura 19. Ventas por tipo 2015

Fuente: AEADE, anuario 2015

Al igual que el 2014 en el 2015 los tipos de vehículos más vendidos fueron los automóviles, seguidos de los SUV's y camionetas ya que en este año el stock y el precio de las camionetas fue favorable para su compra; mientras que en menor cantidad se vendieron los buses y Vans a pesar de tener un precio inferior al de las camionetas, los camiones bajaron sus ventas porque su precio incrementó.

Ventas por provincias 2015

Tabla 18

Ventas por provincia 2015

Provincia	Unidades	% Participación
Pichincha	32566	40,06%
Guayas	22268	27,39%
Tungurahua	5495	6,76%
Azuay	4986	6,13%
Manabí	3108	3,82%
Otras provincias	12866	15,83%
TOTAL	81289	100%

Fuente: AEADE, anuario 2015

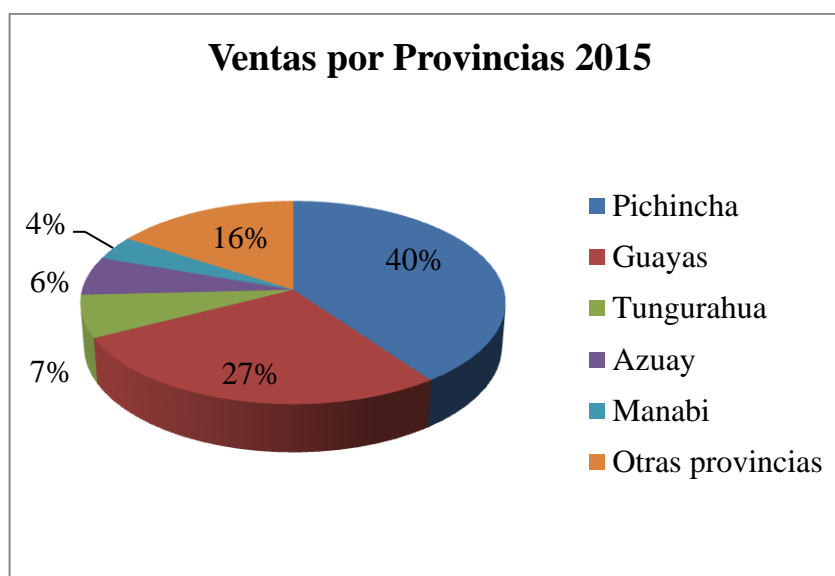


Figura 20. Ventas por provincias 2015

Fuente: AEADE, anuario 2015

Las ventas por provincias estuvieron concentradas en Pichincha con el 40% y Guayas con el 27% en donde hay un mayor número de concesionarios, la provincia que predominó en las ventas fue Pichincha con 32566 unidades vendidas, seguida por Guayas con 22268 y entre estas dos forman el 67.46% de participación en ventas. La provincia que menor concentración de ventas tuvo fue Manabí con el 3.82%.

Tabla 19
Precio promedio 2015

Tipo	Dólares
Automóviles	23965
Buses	58660
Camiones	63519
Camionetas	29029
SUVS´S	40188
Vans	28332

Fuente: (AEADE, 2015)

En el año 2015 los vehículos más costosos fueron los camiones y los buses por ser considerados vehículos de trabajo, seguidos por los SUV´S; mientras que los más económicos al igual que el año pasado siguen siendo los automóviles seguidos por las Vans y las camionetas.

La mayor demanda se inclinó una vez más hacia los automóviles, seguido por los vehículos todo terreno y las camionetas.

Un dato importante de los efectos es que los recargos arancelarios permitieron ofrecer al mercado vehículos más costos por lo que existió una inclinación a la venta de vehículos menos equipados en tecnología y seguridad así como también la rentabilidad de las empresas se vio afectada y muchas de ellas decidieron bajar sus márgenes de utilidad para no salir del mercado. (AEADE, 2009)

Precios de venta al público automóvil económico

En dólares, en el 2015

- Sedán 1,4 transmisión manual
- Sedán 1,6 transmisión manual



Figura 21 PVP automóvil económico

Fuente: (AEADE, 2015)

Tabla 20

Importación por tipo 2015

Tipo	Unidades
Automóviles	10846
Buses	351
Camiones	8716
Camionetas	2948
SUVS'S	8107
Vans	2672
TOTAL	33640

Fuente: (AEADE, 2015)

En cuanto a las importaciones del 2015 disminuyeron en 23453 unidades lo que representa un 41% con respecto al año anterior; los vehículos tipo automóvil siguen ocupando el primer lugar, seguido por los camiones y los SUVs, mientras que en menor cantidad se han importado los buses con únicamente 351 unidades.

Tabla 21
Producción Local

Producción local	
Ensambladoras	Unidades
AYMESA	6666
CIAUTO	1806
MARESA	5680
OMNIBUS BB	36580
Total	50732

Fuente: (AEADE, 2015)

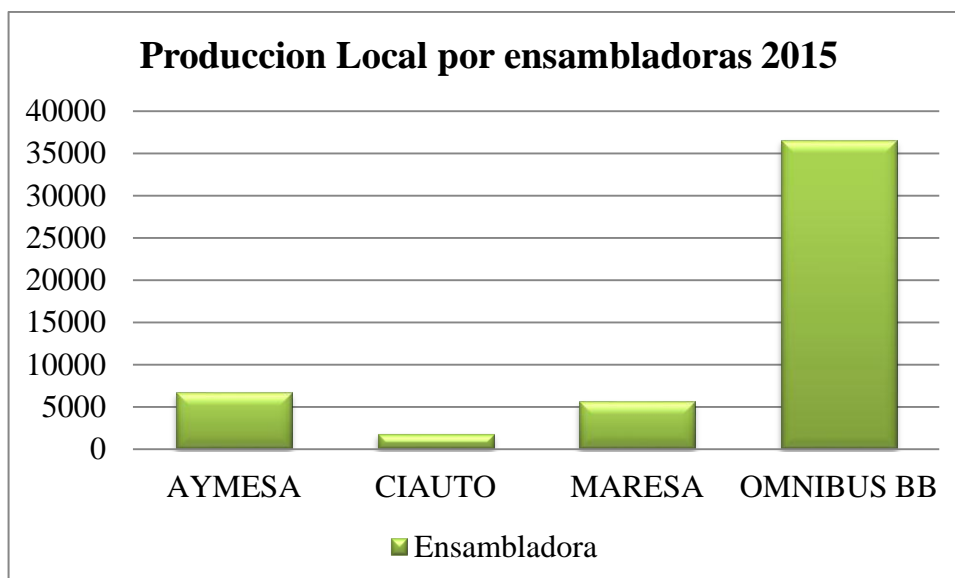


Figura 22. Producción Local por ensambladoras 2015

Fuente: (AEADE, 2015)

La producción local por ensambladoras al igual que el año pasado la sigue liderando la ensambladora OMNIBUS BB con un 72% seguido por AYMESA con un 13% y MARESA con un 11% y en este año con un 4% CIAUTO.

Tabla 22
Producción por tipo 2015

2015	Unidades
Automóviles	33794
Camionetas	15585
SUV's	1353
Vans	0
Total	50732

Fuente: AEADE, anuario 2015

La producción en el Ecuador en el año 2015 disminuyó en casi 12000 unidades con respecto al año anterior, siendo los más producidos los automóviles y las camionetas y en último lugar los SUVs, en este año no se produjeron Van's, camiones y buses.

Contrario a lo que buscaba con la medidas impuestas con el gobierno en este año disminuyó la producción nacional y no se logró incentivar lo suficiente la inversión en este sector como consecuencia de la contracción de la demanda que produjo la crisis mundial que como se indica en capítulos anteriores si afecta la economía ecuatoriana, además de que si existe menor demanda la producción no se ve incentivada.

Para realizar el análisis del año 2016 se han tomado datos de (AEADE, 2017)

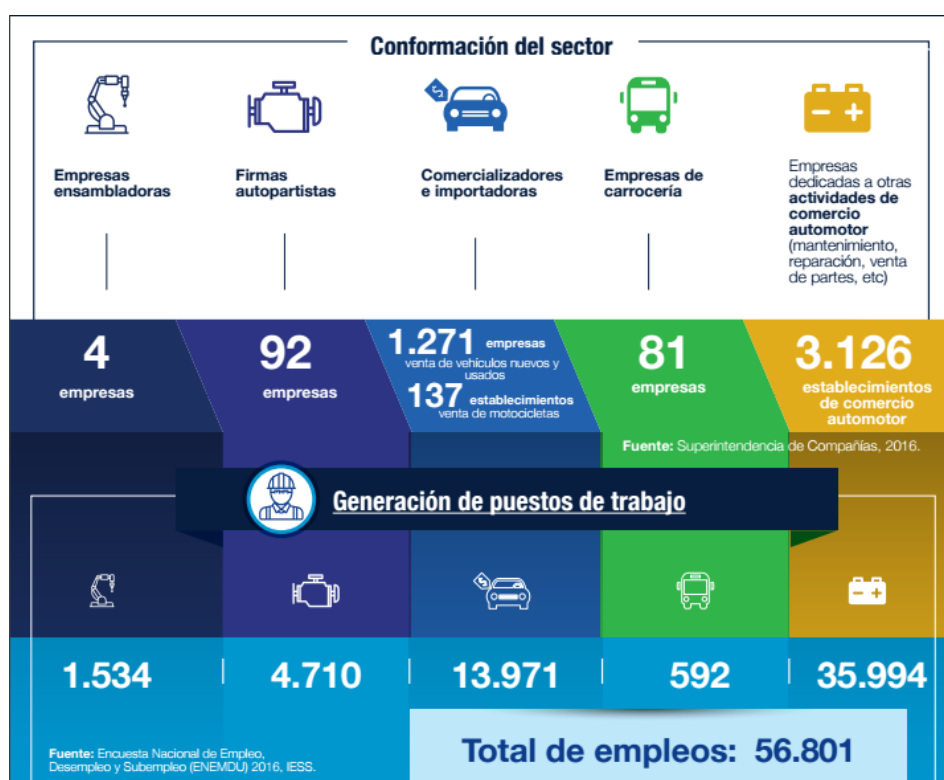


Figura 23. Conformación del Sector Automotriz 2016

Fuente: (AEADE, 2017)

Como se puede ver en la gráfica el Sector Automotriz está compuesto por varias empresas que se dedican a diferentes actividades relacionadas y a la vez generan puestos de trabajo y un total de 56801 en el año 2016

Tabla 23

Composición de Ventas 2016

Ene - Dic	Unidades vendidas	% Participación
Ensamblaje Local	31775	50%
Importaciones	31780	50%
Total	63555	100%

Fuente: (AEADE, 2017)

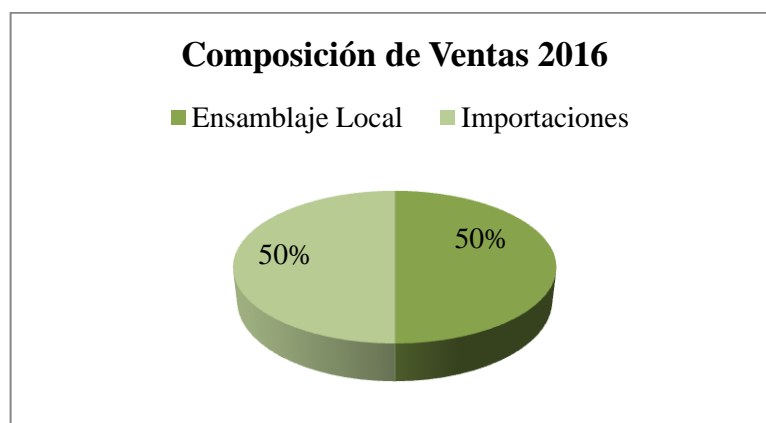


Figura 24 Composición de Ventas 2016

Fuente: AEADE, Boletín Sector Automotriz en cifras enero 2017

En el año 2016 podemos notar que tanto el ensamblaje local como las importaciones tienen cifras muy parecidas representadas en porcentajes iguales; y en comparación al año anterior hay una disminución de 17754 unidades vendidas lo que representa un decremento del 22% y en comparación con el año 2014 una disminución de ventas del 47%.

Resumen año 2016

Tabla 24

Resumen Año 2016

Ene - Nov	Producción	24147
Ene - Nov	Importación	30874
Ene - Nov	Exportación	671
Ene - Nov	Venta de vehículos Livianos	49953
Ene - Nov	Venta de vehículos pesados	6913

Fuente: AEADE, Boletín Sector Automotriz en cifras enero 2017

Tabla 25
Ventas mensuales 2016

Mes	Unidades
Enero	3821
Febrero	4089
Marzo	4313
Abril	4858
Mayo	6073
Junio	4288
Julio	5250
Agosto	5711
Septiembre	5741
Octubre	6165
Noviembre	6560
Diciembre	6686
TOTAL	63555

Fuente: AEADE, Boletín Sector Automotriz en cifras enero 2017

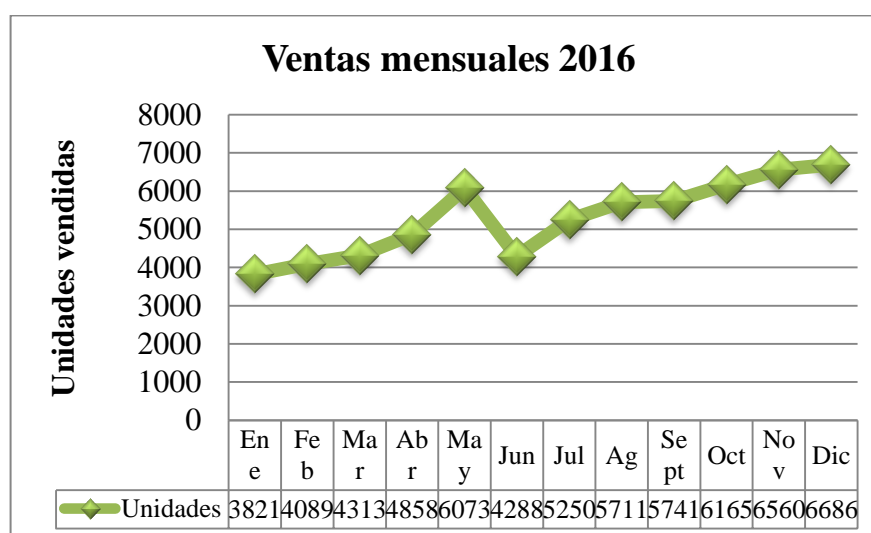


Figura 25 Ventas mensuales 2016

Fuente: AEADE, Boletín Sector Automotriz en cifras enero 2017

En el primer trimestre del 2016 se vendieron alrededor de 12200 unidades; el segundo trimestre incrementaron a 15000 y continuo la tendencia creciente con 16000 y 19000 en los dos siguientes trimestres hasta llegar a las 63555 unidades vendidas en este año que sería la mitad de vehículos vendidos en comparación a las ventas de hace dos años anteriores.

	2016 Ene	2016 Feb	2016 Mar	2016 Abr	2016 May	2016 Jun	2016 Jul	2016 Ago	2016 Sep	2016 Oct	2016 Nov	2016 Dic	2016 Ene - Dic	2015 Ene - Dic
CHEVROLET	1.749	1.866	2.038	2.205	2.474	2.149	2.239	2.505	2.890	2.702	2.770	2.788	28.375	40.265
KIA	501	386	460	503	640	632	759	891	808	849	1.056	1.001	8.486	7.647
HYUNDAI	295	416	375	393	569	350	351	420	288	486	472	515	4.930	5.678
TOYOTA	122	201	194	188	258	108	371	241	186	369	366	347	2.951	3.651
GREAT WALL	210	135	161	175	292	209	192	231	282	259	278	293	2.717	2.445
MAZDA	156	179	161	177	283	133	170	240	221	223	327	276	2.546	3.651
NISSAN	125	197	204	241	300	116	243	205	146	205	246	246	2.474	3.794
HINO	132	155	120	204	270	135	147	151	137	218	259	222	2.150	3.385
FORD	118	143	133	151	214	61	158	144	134	137	147	104	1.644	1.771
RENAULT	85	100	136	178	252	69	135	139	85	187	156	225	1.747	1.128
VOLKSWAGEN	71	57	79	63	125	54	73	70	75	127	78	103	975	1.105
CHERY	38	29	43	94	61	42	90	88	104	109	88	92	878	1.059
JAC	29	26	21	25	32	18	10	35	53	26	23	24	322	891
DFSK	23	37	25	34	27	23	29	22	25	14	28	34	321	558
ZOTYE	-	-	-	-	-	-	37	83	41	10	27	32	230	-
MERCEDES BENZ	24	12	8	16	20	16	20	16	24	27	13	19	215	316
HONDA	12	14	14	20	25	15	16	15	19	20	17	18	205	121
CITROEN	14	15	9	18	18	17	15	13	23	10	18	19	189	329
DONGFENG	10	7	2	5	22	24	26	16	18	12	15	8	165	216
BYD	7	-	-	23	9	1	27	20	27	19	22	13	168	171
OTRAS MARCAS	100	114	130	145	182	116	142	166	155	156	154	307	1.867	3.128
TOTAL	3.821	4.089	4.313	4.858	6.073	4.288	5.250	5.711	5.741	6.165	6.560	6.686	63.555	81.309

Figura 26 Ventas por Marca (unidades)

Fuente: AEADE, Boletín Sector Automotriz en cifras enero 2017

Tabla 26
Ventas por tipo 2016

Tipo	Unidades
Automóviles	27771
Buses	1422
Camiones	3948
Camionetas	11071
SUVS'S	17045
Vans	2298
TOTAL	63555

Fuente: AEADE, Boletín Sector Automotriz en cifras enero 2017

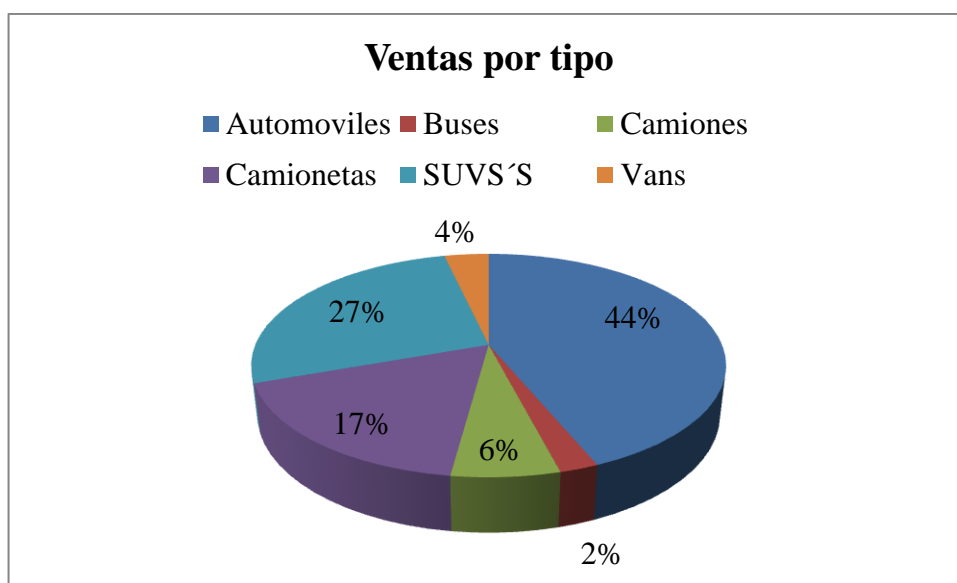


Figura 27 Ventas por tipo 2016

Fuente: AEADE, Boletín Sector Automotriz en cifras enero 2017

En cuanto a las ventas por tipo podemos notar que los automóviles siguen liderando la lista de vehículos más vendidos con el 44%, seguidos por los SUV's que ocupan el 27% y las camionetas con el 17%; mientras que los vehículos de menor salida fueron los buses, las Van y los camiones con el 2%, 4% y 6% respectivamente.

Según datos de la AEADE, los segmentos Vans y buses registraron sus niveles de ventas más bajos en los últimos cuatro años. (AEADE, 2017)

Tabla 27

Ventas Anuales de Vehículos

Años	Unidades Vendidas
2000	18983
2001	56950
2002	69372
2003	58095
2004	59151
2005	80410
2006	89558
2007	91778
2008	112684
2009	92764
2010	132172
2011	139893
2012	121446
2013	113812
2014	120060
2015	81309
2016	63555

Fuente: AEADE, Boletín Sector Automotriz en cifras enero 2017

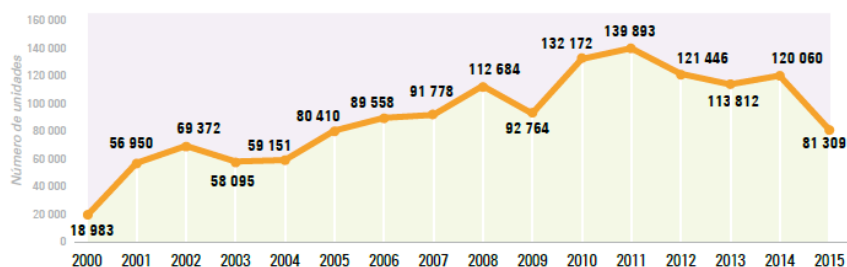


Figura 28 Ventas anuales 2000-2015

Fuente: AEADE, Boletín Sector Automotriz en cifras enero 2017

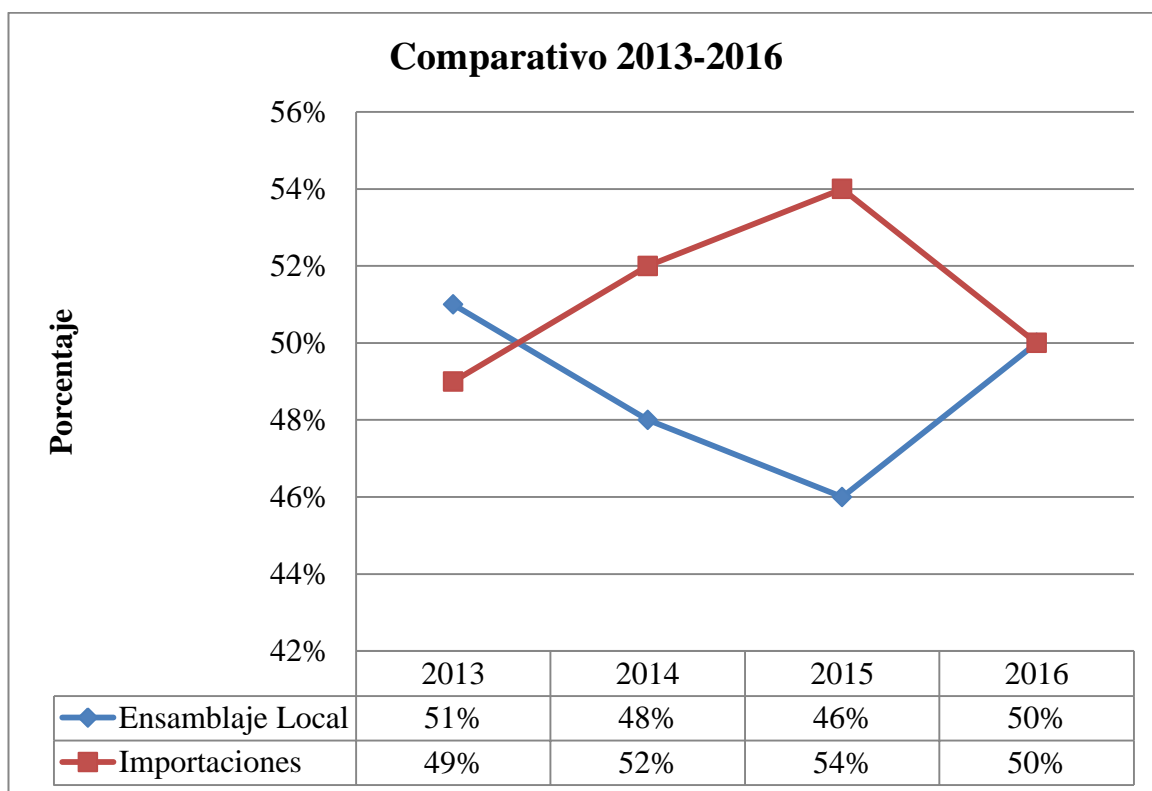


Figura 29 Ensamblaje local Vs. Importaciones

Fuente: AEADE, Boletín Sector Automotriz en cifras enero 2017

Las ventas en el Ecuador están dadas por las importaciones y por el ensamblaje local y de acuerdo a las gráficas se puede notar que en ensamblaje local se ha mantenido en porcentajes similares durante el periodo 2014-2016.

Tabla 28
Ventas Mensuales 2014-2016

Comparativo Ventas Mensuales			
Mes	2014	2015	2016
Enero	9402	8275	3821
Febrero	8751	7562	4089
Marzo	8944	9367	4313
Abril	9778	7783	4858
Mayo	10117	6945	6073
Junio	9187	6753	4288
Julio	9834	6569	5250
Agosto	9679	6139	5711
Septiembre	10441	5889	5741
Octubre	11121	5618	6165
Noviembre	11012	5079	6560
Diciembre	11794	5330	6686
TOTAL	120060	81309	63555

Fuente: AEADE, Boletín Sector Automotriz en cifras enero 2017

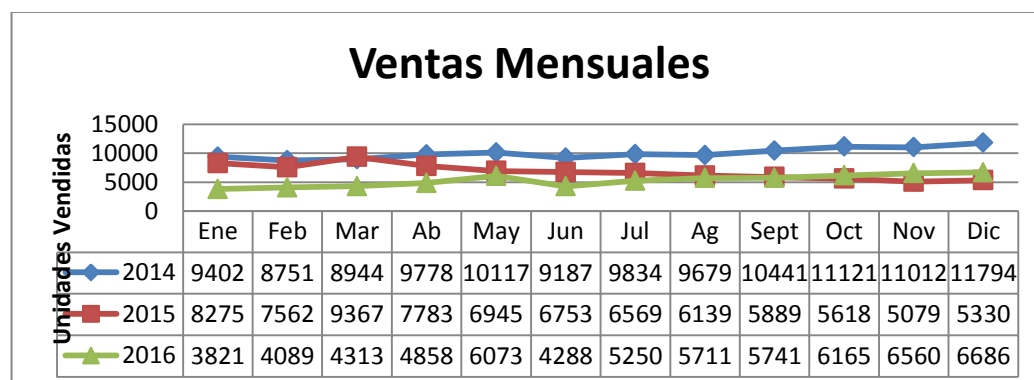


Figura 30 Ventas mensuales 2014-2016

Fuente: AEADE, Boletín Sector Automotriz en cifras enero 2017

En la gráfica podemos notar una diferencia notable en el año pasado a comparación con el 2014

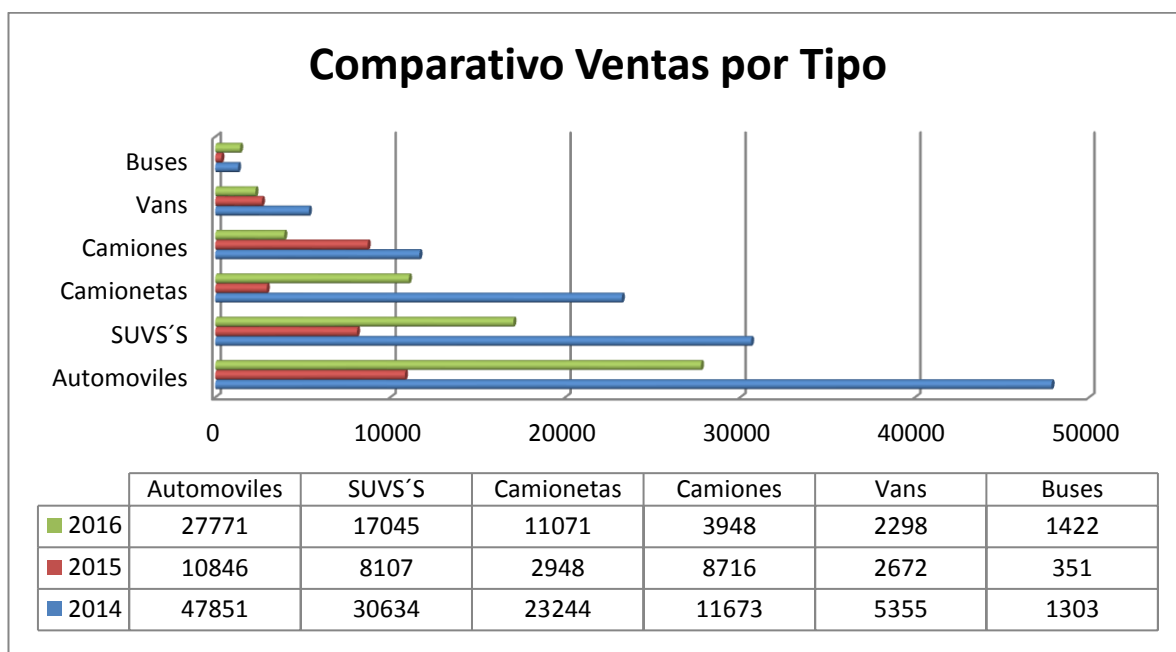


Figura 31 Comparativo ventas por tipo

Fuente: AEADE, Boletín Sector Automotriz en cifras enero 2017

Se puede notar que año tras año los vehículos de mayor demanda ha sido los automóviles, seguido de los SUV's y Camionetas; las razones ya se han mencionado en análisis anteriormente realizados.

Tabla 29
Resumen de la Industria Automotriz 2000-2015

Año	Producción Nacional	Exportación	Oferta Producción Nacional	Importación	Ventas de Producción Nacional	Ventas de Vehículos Importados	Ventas Totales
2000	13 076	5 012	8 064	8 019	10 441	8 542	18 983
2001	28 335	7 493	20 842	42 394	20 316	36 634	56 950
2002	27 931	5 077	22 854	49 093	21 047	48 325	69 372
2003	31 201	8 574	22 627	30 956	22 768	35 327	58 095
2004	31 085	9 308	21 777	38 248	22 230	36 921	59 151
2005	43 393	13 481	29 912	55 310	29 528	50 882	80 410
2006	51 763	20 283	31 480	57 476	31 496	58 062	89 558
2007	59 290	25 916	33 374	54 104	32 591	59 187	91 778
2008	71 210	22 774	48 436	70 322	46 782	65 902	112 684
2009	55 561	13 844	41 717	40 649	43 077	49 687	92 764
2010	76 252	19 736	56 516	79 685	55 683	76 489	132 172
2011	75 743	20 450	55 293	75 101	62 053	77 840	139 893
2012	81 398	24 815	56 583	66 652	56 395	65 051	121 446
2013	66 844	7 211	59 633	62 595	55 509	58 303	113 812
2014	63 872	8 368	55 504	57 093	61 855	58 205	120 060
2015	50 732	3 274	47 458	33 640	43 962	37 347	81 309

Fuente: AEADE, Boletín Sector Automotriz en cifras enero 2017

Tabla 30

Tributos 2015 (empresas importadoras y ensambladoras)

Año 2015	Millones USD
IVA	218
Advalorem	233
Ice Advalorem	132
ISD	74
Impuesto a la Renta	58
Salvaguardia	53
FODONFA	7
TOTAL	775

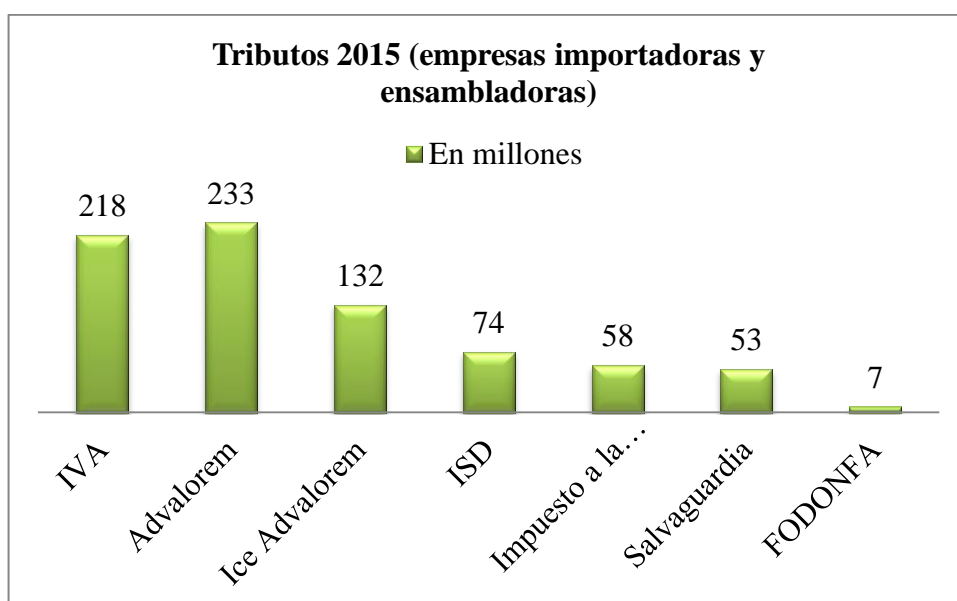


Figura 32 Tributos 2015 (empresas importadora y ensambladoras)

Fuente: Servicio Nacional de Aduana (SENAE); Servicio de Rentas Internas (SRI)

CAPÍTULO IV

Comprobación de la hipótesis

Mediante el análisis de teorías, artículos, las tablas y gráficos expuestos anteriormente se puede notar que la disminución en las ventas es notoria al igual que las importaciones en el sector automotriz; lo que comprueba la hipótesis planteada inicialmente “las regulaciones y salvaguardias impuestas por el gobierno nacional afectaron a las importaciones del sector automotriz en el periodo 2014 – 2016.”

CONCLUSIONES

- Frente a la crisis y sus repercusiones el gobierno ecuatoriano tomo acciones de política fiscal, cambiaria y de comercio exterior; pero se enfocó principalmente en la regulación de las importaciones para evitar la salida de divisas y estabilizar la balanza de pagos, de tal manera que se implementaron salvaguardias por balanza de pagos a través de cupos y porcentajes arancelarios, como también la salvaguardia cambiaria hacia Colombia.
- Según la AEADE en el año 2016 el sector Automotriz aporta con el 9% del PIB, esto es 775 millones de dólares por concepto de tributos según el SRI y la SENA y genera cerca de 14000 empleos de forma directa e indirecta con empresas con actividades relacionadas al sector automotor; lo que evidencia que este sector genera un gran dinamismo a la economía del país que se ha visto afectado por las regulaciones y salvaguardias impuestas por el gobierno.
- Las ventas en el 2015 se redujeron en un 32% con respecto al 2014 y para el 2016 hubo un decremento de 14% es decir una disminución total del 47% con relación al año 2014 es decir q las ventas en los últimos años han decaído notablemente lo que ocasiona disminución del impuesto al Valor Agregado (IVA) y junto con ello menos utilidades para el sector automotriz y por ende disminución del Impuesto a la Renta lo que demuestra que la aplicación de regulaciones y salvaguardias impuestas por el gobierno nacional han generado malestar no solo para el mencionado sector sino que también un impacto negativo para la economía del país..

- A pesar de que las salvaguardias buscan proteger la economía del país; en el sector de los vehículos el escenario fue opuesto, porque tanto los vehículos importados (CBU) o fabricados localmente (CKD) disminuyeron sus ventas ocasionando disminución de los ingresos de las empresas y de alguna manera afectaron a otros sectores relacionados como es el caso de las empresas importadoras de accesorios, autopartistas, aseguradoras, entidades financieras ya que los empleos se volvieron inestables, y menos rentables por ejemplo para los vendedores que se redujeron sus comisiones y en otros casos redujeron el personal.
- Por otro lado estas medidas permitieron aumentar la competitividad entre las empresas ofreciendo ventajas para el consumidor en la compra de vehículos, ya que aumento la gama de vehículos en lo que se refieren a marcas provenientes de Asia con precios más accesibles con mejores características que le permitieron al consumidor beneficiarse en este sentido.

RECOMENDACIONES

- Debido a la importancia y dinamismo del sector automotriz el Gobierno debería eliminar las salvaguardias o al menos buscar alguna medida que no afecte y busque incentivar la producción nacional de automóviles, partes y accesorios (CKD) por medio de Subsidios, reducciones de impuestos, facilidades de pago y otras medidas económicas ayudando a los importadores a compensar la disminución de ventas del 47%.
- En vista de la crisis y sus repercusiones el gobierno ecuatoriano se vio obligado a tomar acciones de política fiscal, cambiaria y de comercio exterior; pero se enfocó principalmente en la salida de divisas con el objetivo de estabilizar la balanza de pagos por lo que enfatizó el control de las importaciones, impuso cupos y porcentajes arancelarios y entre estos nuestro principal caso de estudio “las salvaguardias”, donde se pretendía mejorar la producción nacional con valor agregado para la economía local e internacional.
- Como solución a la disminución de las venta de vehículos en el Ecuador, se propone que se eliminen las salvaguardias y se reemplace esa medida por otra en otros tipos de bienes, de preferencia aquellos bienes nocivos o perjudiciales a la salud del pueblo ecuatoriano y/o que verdaderamente afecte a la industria nacional
- La disminución de empleo del Sector Automotriz y convexos responde a las salvaguardias, aranceles, impuestos promulgados por el Gobierno Nacional debe reactivarse mediante el incentivo a nuevas inversiones nacionales y

extranjeras generando estímulos atractivos de mediano y largo plazo que garanticen la permanencia y despegue de este sector en el país.

Bibliografía

- [VariEduca. \(2006\). Recuperado el 17 de 01 de 2017, de https://varieduca.jimdo.com/art%C3%ADculos-de-inter%C3%A9s/la-investigacion-descriptiva/](https://varieduca.jimdo.com/art%C3%ADculos-de-inter%C3%A9s/la-investigacion-descriptiva/)
- [Comercio Exterior publica resolución de salvaguardias a importaciones. \(08 de 03 de 2015\). La Republica.](#)
- [Acosta, A. \(2009\). Ecuador: ¿un país maniatado frente a la crisis? Friedrich Ebert Stiftung.](#)
- [AEADE. \(11 de 2014\). Recuperado el 02 de 02 de 2017, de http://aeade.net/wp-content/uploads/2016/11/ANUARIO-2014.pdf](http://aeade.net/wp-content/uploads/2016/11/ANUARIO-2014.pdf)
- [AEADE. \(16 de 01 de 2017\). Recuperado el 15 de 02 de 2017, de http://www.aeade.net/wp-content/uploads/2017/01/Sector-en-cifras-4_enero-2017-1.pdf](http://www.aeade.net/wp-content/uploads/2017/01/Sector-en-cifras-4_enero-2017-1.pdf)
- [Argandoña, A. \(1990\). El pensamiento economico de Milton Friedman. Barcelona.](#)
- [BCE. \(27 de 03 de 2015\). Recuperado el 19 de 01 de 2017, de https://www.bce.fin.ec/index.php/boletines-de-prensa-archivo/item/782-en-2014-la-econom%C3%ADa-ecuatoriana-creci%C3%B3-en-38-es-decir-35-veces-m%C3%A1s-que-el-crecimiento-promedio-de-am%C3%A9rica-latina-que-alcanz%C3%B3-11](https://www.bce.fin.ec/index.php/boletines-de-prensa-archivo/item/782-en-2014-la-econom%C3%ADa-ecuatoriana-creci%C3%B3-en-38-es-decir-35-veces-m%C3%A1s-que-el-crecimiento-promedio-de-am%C3%A9rica-latina-que-alcanz%C3%B3-11)
- [BCE. \(2016\). Evaluacion de las Remesas Nacional. Quito.](#)
- [Bolaños, E. \(s.f.\). DAVID RICARDO Principios de Economía, Política y Tributación.](#)
- [CEPAL. \(2015\). Estudio económico de América Latina y el Caribe.](#)
- [Chacholiades, M. \(1980\). Economía Internacional. Mexico: Edit. Mc Graw-Hill.](#)
- [COMEX. \(Noviembre de 2015\). Resolución N.- 011-2015. Quito, Pichincha, Ecuador.](#)
- [Hernandez, R. \(2010\). Metodología de la Investigación. Mexico: Mc Graw Hill.](#)
- [INEC. \(2012\). Análisis sectorial. Infoeconomía.](#)
- [INEC. \(18 de 01 de 2016\). Recuperado el 09 de 01 de 2017, de http://www.ecuadorencifras.gob.ec/ecuador-registra-un-desempleo-de-477-en-diciembre-de-2015/](http://www.ecuadorencifras.gob.ec/ecuador-registra-un-desempleo-de-477-en-diciembre-de-2015/)
- [Madura, J. \(2001\). Administración Financiera Internacional \(Sexta ed.\). Florida: International Thomson Editores.](#)
- [OMC. \(21 de 12 de 2016\). Organización Mundial del Comercio. Recuperado el 09 de febrero de 2017, de https://www.wto.org/spanish/tratop_s/safeg_s/safeg_s.htm](https://www.wto.org/spanish/tratop_s/safeg_s/safeg_s.htm)

[Porter, M. \(1982\). *La Ventaja Competitiva de las Naciones* . Mexico: Edit. Javier Vergara .](#)

[PRO ECUADOR . \(2013\). *Analisis del Sector Automotriz*.](#)

[PRO ECUADOR. \(04 de marzo de 2013\). Recuperado el 9 de 02 de 2017, de
<http://www.proecuador.gob.ec/glossary/arancel-ad-valorem/>](#)

[Torres, G. \(1972\). *Teoris del Comercio Internacional*. Mexico: Edit. Siglo XXI.](#)