



DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS

CARRERA DE CONTABILIDAD Y AUDITORIA

**TRABAJO DE TITULACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL
TÍTULO DE CONTADOR PÚBLICO AUTORIZADO CPA**

**TEMA: DETERMINACIÓN DEL IMPACTO ECONÓMICO EN EL
SECTOR AUTOMOTRIZ COMO RESULTADO DE LAS
LIMITACIONES DE CUPOS DE IMPORTACIÓN Y SOBRE TASAS
ARANCELARIAS A LOS VEHÍCULOS NUEVOS EN EL
ECUADOR.**

AUTOR: AIMACAÑA CELA JENNY ANDREA

DIRECTOR: ING. MORALES JOSÉ

SANGOLQUI

2017



**DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS
CARRERA DE CONTABILIDAD Y AUDITORIA**

CERTIFICACIÓN

Certifico que el trabajo de titulación, **“DETERMINACIÓN DEL IMPACTO ECONÓMICO EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ COMO RESULTADO DE LAS LIMITACIONES DE CUPOS DE IMPORTACIÓN Y SOBRE TASAS ARANCELARIAS A LOS VEHÍCULOS NUEVOS DEL ECUADOR”**, realizado por JENNY ANDREA AIMACAÑA CELA, ha sido revisado en su totalidad y analizado por el software anti-plagio, el mismo cumple con los requisitos teóricos, científicos, técnicos, metodológicos y legales establecidos por la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE, por lo tanto me permito acreditarlo y autorizar a las JENNY ANDREA AIMACAÑA CELA para que lo sustenten públicamente.

Sangolquí, 4 de Mayo de 2017

**ING. JOSÉ MORALES
DIRECTOR**



DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS

CARRERA DE CONTABILIDAD Y AUDITORIA

AUTORIA DE RESPONSABILIDAD

Yo, AIMACAÑA CELA JENNY ANDREA con cédula de identidad N°171742912-8, declaro que el presente trabajo de titulación **“DETERMINACIÓN DEL IMPACTO ECONÓMICO EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ COMO RESULTADO DE LAS LIMITACIONES DE CUPOS DE IMPORTACIÓN Y SOBRE TASAS ARANCELARIAS A LOS VEHÍCULOS NUEVOS DEL ECUADOR”**, ha sido desarrollado considerando los métodos de investigación existentes, así como también se ha respetado el derecho intelectual de terceros considerándolos en citas y como fuentes en el registro bibliográfico.

En virtud de ello me declaro responsable del contenido, veracidad y alcance del proyecto en mención.

Sangolquí, 4 de mayo 2017

AIMACAÑA CELA JENNY ANDREA
C.C. 171742912-8



DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS

CARRERA DE CONTABILIDAD Y AUDITORIA

AUTORIZACIÓN

Yo, AIMACAÑA CELA JENNY ANDREA, autorizo a la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE publicar en el Repositorio Digital de la institución el presente trabajo titulado **“DETERMINACIÓN DEL IMPACTO ECONÓMICO EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ COMO RESULTADO DE LAS LIMITACIONES DE CUPOS DE IMPORTACIÓN Y SOBRE TASAS ARANCELARIAS A LOS VEHÍCULOS NUEVOS DEL ECUADOR”**, cuyo contenido, ideas y criterios son de nuestra autoría y responsabilidad.

Sangolquí, 4 de mayo 2017

AIMACAÑA CELA JENNY ANDREA
C.C. 171742912-8

DEDICATORIA

A quienes me guiaron y colaboraron en el presente trabajo, en primer lugar agradezco a Dios por no soltar mi mano, fortalecer mi fe e iluminar nuestras mentes y por poner en el camino aquellas personas que han sido soporte y compañía durante mis estudios.

A la Universidad de las Fuerzas Armadas quien ha abierto las puertas para enriquecerme de todo el conocimiento que por medio de mis profesores adquirí tanto en conocimientos como experiencias personales, que me servirán a lo largo de mi vida profesional.

Jenny Aimacaña Cela

AGRADECIMIENTOS

Agradezco de una manera muy especial a Dios por bendecirme y haberme guiado a lo largo de mi carrera, sin él y sin su compañía no hubiera sido posible este gran logro.

A mi madre, por ser la persona más importante en mi vida por darme siempre su apoyo incondicional en cada una de las etapas de mi vida, que sin duda alguna en el trayecto de toda mi vida me ha demostrado su amor, corrigiendo mis faltas y celebrando mis triunfos, que con su ejemplo de madre luchadora me ha enseñado a no desfallecer, ni rendirme ante ninguna dificultad y ser una mujer perseverante, que durante todo este tiempo has trabajado arduamente, sin descansar para que no me faltara nada, dándome tu mano amiga a cada instante con una palabra de aliento para llegar a culminar mi profesión, que sin lugar a dudar no hubiera sido posible este logro sin tu ayuda y apoyo.

A mi padre y hermana quienes a lo largo de mi carrera profesional supieron darme el apoyo necesario para no desmayar en el paso de los días.

A mi hija Anahí porque es el pilar principal de mi vida que con su presencia es mi fuente de motivación para conseguir todos y cada uno de los objetivos que se pongan en el camino de la vida.

Jenny Aimacaña Cela

ÍNDICE DE CONTENIDO

PORTADA	i
CERTIFICACIÓN	ii
AUTORÍA DE RESPONSABILIDAD	iii
AUTORIZACIÓN	iv
DEDICATORIA	v
AGRADECIMIENTOS	vi
ÍNDICE DE CONTENIDO	vii
ÍNDICES DE TABLAS	ix
ÍNDICES DE FIGURAS	x
RESUMEN	xii
ABSTRACT	xiii
INTRODUCCIÓN	1
Importancia del problema	1
Aportes con respecto a obras anteriores	5
Objetivo general	5
Objetivos específicos	6
Implicaciones teóricas y prácticas del estudio	6
CAPÍTULO I	8
MARCO TEÓRICO	8
1.1 Teorías de soporte	8
1.1.1 Reseña histórica	8
1.1.2 Política Comercial	11
1.1.3 Restricciones a las Importaciones	16
1.1.4 EL arancel	17
1.1.5 La medición de la magnitud de salvaguardar	20
1.1.6 Usos del Arancel	21
1.1.7 Un arancel en un país pequeño	22

1.1.8 Instrumentos de la política comercial	23
1.1.10 Política Comercial y Fiscal	35
1.1.11 Otros instrumentos de la política comercial.....	36
1.1.12 Barreras Arancelarias.....	37
1.1.13 Salvaguardias	41
1.1.14 Impuestos	49
1.1.15 Industria automotriz ecuador.....	50
1.1.16 Parque automotor en el Ecuador Y Quito	50
1.2 Marco Referencial.....	53
1.3 Marco Conceptual.....	62
CAPÍTULO II.....	64
MARCO METODOLÓGICO.....	64
2.1 Enfoque de la investigación	64
2.2 Tipología De La Investigación.....	65
2.3 Hipótesis.....	66
2.4 Procedimiento Para Recolección Y Análisis De La Información.....	66
2.5 Instrumentos.....	66
CAPÍTULO III.....	68
RESULTADOS.....	68
3.1 Para investigación empírica: Demostración de hipótesis.....	68
3.2 Conclusiones	83
CAPÍTULO IV	85
DISCUSIÓN.....	85
4.1 Propuesta de mejora	85
4.2 Conclusiones	111
4.3 Recomendaciones.....	112
Bibliografía	113

ÍNDICES DE TABLAS

Tabla 1: Ventas anuales	2
Tabla 2: Porcentaje sobre tasas	26
Tabla 3: Sobre tasa abril, mayo, junio.....	30
Tabla 4: Cupo de importación.....	33
Tabla 5: Recaudación tributaria 2010-2014 (en miles de dólares)	38
Tabla 6: Exportación de vehículos por segmento en unidades 2011-2015.....	40
Tabla 7: Ensamblaje local e importaciones año 2011-2015.....	45
Tabla 8: Ventas anuales por tipo de vehículos en unidades (2011-2015).....	46
Tabla 9: Participación por marcas.....	52
Tabla 10: Matriz Impacto económico en el sector automotriz, limitaciones de cupos de importación y tasas arancelarias.....	67
Tabla 11: Exportación e importación balanza comercial.....	69
Tabla 12: Balanza comercial no petrolera.....	70
Tabla 13: Recaudación tributaria en millones de dólares 2011-2015	71
Tabla 14: Producción de vehículos en ecuador.....	72
Tabla 15: Vehículos con mayor producción	73
Tabla 16: Vehículos de mayor exportación	75
Tabla 17: Ventas Anuales por tipo de vehículo en unidades 2011-2015.....	76
Tabla 18: Venta de vehículos según principales provincias unidades	80
Tabla 19: Ventas de producción nacional y vehículos importados.....	81
Tabla 20: Estados financieros	86
Tabla 21: Evolución de los costos no producidos por la compañía	87
Tabla 22: Materiales.....	87
Tabla 23: Importación de materias primas e ingresos.....	88
Tabla 24: Comparación histórica de precio promedio de vehículos por tipo 2011-2015	89
Tabla 25: Nivel de producción.....	91
Tabla 26: Precios de venta al público automóvil económico.....	92
Tabla 27: Comparación de impuestos de vehículos.....	92
Tabla 28: Incremento neto de empleados.....	102
Tabla 29: Estados financieros proyectados	104
Tabla 30: Ingresos con y sin salvaguardias.....	108
Tabla 31: Utilidades 2013-201	109

ÍNDICES DE FIGURAS

Figura 1: Ventas anuales sector automotriz	2
Figura 2: Distribución provincial de establecimientos.....	10
Figura 3: recaudación por tipo de tributo año 2015	27
Figura 4: Recaudación por tipo de tributo año 2014.....	28
Figura 5: Recaudación 2014.....	28
Figura 6: Recaudación 2015.....	29
Figura 7: Recaudación por tipo de tributo año 2016.....	29
Figura 8: Recaudación tributaria 2010-2014 (en miles de dólares)	39
Figura 9: Balanza comercial.....	40
Figura 10: Exportación de vehículos por segmento en unidades 2011-2015.....	41
Figura 11: Ensamblaje local e importaciones	45
Figura 12: Ventas anuales por tipo de vehículos	46
Figura 13: Producción anual de vehículos por ensambladora y segmento	50
Figura 14: Importación por país.....	51
Figura 15: Ventas anuales por marcas	52
Figura 16: Exportación e importación.....	69
Figura 17: Balanza comercial no petrolera	70
Figura 18: Recaudación tributaria en millones de dólares	71
Figura 19: Producción de vehículos en Ecuador	72
Figura 20: Vehículos mayor producción.....	73
Figura 21: Exportación e importación de vehículos en unidades 2010-2016	74
Figura 22: Ventas anuales de vehículos en unidades 2011-2015.....	76
Figura 23: Ventas anuales por tipo de vehículo	77
Figura 24: Ensamblaje e importación de vehículos (Unidades).....	78
Figura 25: Importación de vehículos por segmento 2014-2015 (Unidades).....	79
Figura 26: Venta de vehículos según principales provincias unidades.....	81
Figura 27: Ventas de producción nacional y vehículos importados	82
Figura 28: Importación de materias primas e ingresos	88
Figura 29: Comparación histórica de precio promedio de vehículos por tipo	90
Figura 30: Nivel de producción 2013-2016	91
Figura 31: Precios de venta al público	92
Figura 32: Rendimiento sobre activos.....	94
Figura 33: Razón circulante	94
Figura 34: Razón de endeudamiento.....	95

Figura 35: Margen de Utilidad.....	96
Figura 36: ROE/ Rendimiento sobre capital	96
Figura 37: Rendimiento sobre activos 2013-2021	105
Figura 38: Razón circulante 2013-2021	105
Figura 39: Razón de endeudamiento 2013-2021	106
Figura 40: Utilidad bruta/ingresos 2013-2021	107
Figura 41: Utilidad bruta/patrimonio 2012-2021	107
Figura 42: Ingresos con y sin salvaguardias 2013-2017	108
Figura 43: Ingresos con diferencias	109
Figura 44: Utilidades con y sin salvaguardias 2013-2016	110

RESUMEN

Este trabajo se analizó la economía del país ya que estuvo pasando por tiempos difíciles, a resultado del descenso del precio del petróleo, lo que provoco el incremento arancelario el cual perjudica al precio de los automotores. El incremento de los aranceles causó diferenciaciones en la demanda de vehículos, así como pérdidas y ganancias para la corporación, con el propósito de estabilizar la balanza comercial, y con el fin de mantener el dinero dentro del país, se implanto cuotas de importación, ocasionando problemas en algunos sectores como el del sector automotriz que además tienen relación con negocios relacionados al mismo. También se analizó a la política arancelaria en puesta a la tasa de amparo seguro, además de dar prioridad a la política para la protección a la producción nacional. Así como en cada año fue aumentando el precio de los vehículos asimismo la demanda también subió. Los resultados por el incremento de los aranceles, cuotas de importación y salvaguardias han provocado que redujeran la demanda del consumidor y crearon una ineficiente distribución del ingreso. Igualmente, los productores nacionales están perjudicados esta política comercial.

PALABRAS CLAVES

- **SECTOR AUTOMOTRIZ,**
- **CUPOS DE IMPORTACIÓN**
- **MEDIDAS ARANCELARIAS**
- **ARANCEL**
- **SALVAGUARDIAS**

ABSTRACT

This work analyzed the economy of the country as it was going through difficult times, as a result of the decline in the price of oil, which caused the tariff increase which harms the price of motor vehicles. The increase in tariffs caused differentiation in the demand for vehicles, as well as losses and profits for the corporation, with the purpose of stabilizing the trade balance, and in order to maintain the money inside the country, import quotas were implanted, causing Problems in some sectors such as the automotive sector that also have a relationship with related businesses. It also analyzed the tariff policy in relation to the safe amparo rate, in addition to giving priority to the policy for the protection of domestic production. Just as each year the price of vehicles increased, so did demand. The results of increased tariffs, import quotas and safeguards have resulted in reduced consumer demand and created inefficient income distribution. Likewise, the domestic producers are prejudiced this commercial policy.

KEYWORDS

- **AUTOMOTIVE SECTOR**
- **IMPORT QUOTAS**
- **TARIFF MEASURES**
- **TARIFF**
- **SAFEGUARDS**

INTRODUCCIÓN

Importancia del problema

La presente investigación cuyo tema es “Determinación del impacto económico en el Sector Automotriz como resultado de limitación de cupos de importación y aranceles de vehículos en el Ecuador.”, se empieza investigando todo lo referente a la importancia de este sector como factor de equilibrio y posible eje de desarrollo, así como su alcance en diversas actividades empresariales, el sector se ha visto afectado por los cambios y escenarios del actual gobierno ha cambiado en los últimos años, además de la gran importancia que tiene el sector automotriz, ya que conforma una gran parte de ingresos para el Estado por los impuestos, aranceles y entre otras contribuciones.

En la actualidad las medidas arancelarias y cupos a las importaciones han estancados al mercado automotor. Según la página del Diario el Comercio: “Entre enero a septiembre se reflejó que para el 2012 la venta de autos progresó en un más del 1%, promovido por las ofertas que tienen como preferencia los automóviles. Mediante este progreso las intervenciones de las ventas fueron muy diferentes a las que fueron en el 2011, cuando progresaba en más de un 10% anual en intermedio” (Enríquez, s.f.).

Por otro lado según las ventas entre el año 2010 y el 2011 se extendieron en un 5,84% pero se debe recordar que para esos años en el tercer mes del 2010 entro en vigencia la reglamento del pico y placa, lo que el consumidor le llevo a su fin en cuanto a las personas que Btenían autos dejarlos en casas y para no dejar de, movilizarse el consumir se vio en la necesidad de comprar otro vehículo, esto fue beneficio para los concesionarios que elevaron sus ventas ya sea en comprar autos usados como nuevos.

La Asociación de Empresas Automotrices, ha expresado que el sector ha perdido eficacia y deduce que a la clausura del año, las ofertas están iguales a las del periodo anterior. El sector está pasando por una suspensión en las ventas desde el año 2012 por lo que se implanto la estrategia proteccionista de aranceles, cupos que ha creado una incertidumbre en la venta de vehículos y todas las partes relacionadas con el sector automotor. Lo indicado se demuestra en el siguiente cuadro:

Tabla 1:
Ventas anuales

AÑO	VENTAS ANUALES	VARIACION PORCENTUAL
2010	132172.00	
2011	139893.00	5.84%
2012	121446.00	-13.19%
2013	113812.00	-6.29%
2014	120060.00	5.49%
2015	81143.00	-32.41%

Fuente: El comercio (2017)

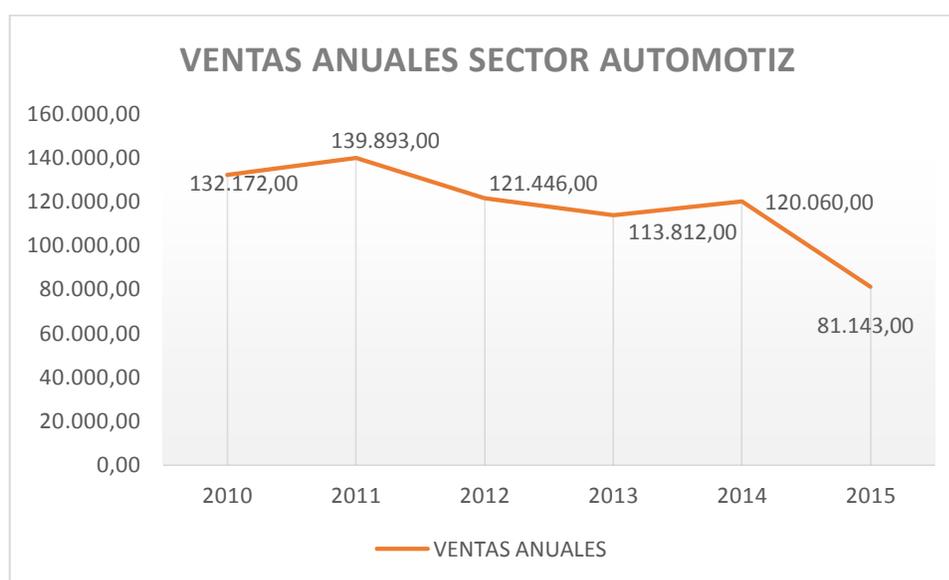


Figura 1: Ventas anuales sector automotriz

Fuente: Asociación De Empresas Automotrices

Según lo afirmado por la Asociación de Empresas Automotrices, los automóviles, VANS que son la furgoneta además de los buses reconocieron que sus índices de ventas en los últimos años han disminuido. Asimismo, la venta de camiones reconoció que su demanda en años anteriores como en el 2008, de 8.500 unidades de los nueve primeros meses del año. A la limitación que se agregaron y las dificultades que ha tenido que atravesar el sector para ubicar los automóviles en uno de los países que exportamos

como es en Venezuela desde el 2013 la cual surgió como una salida y subsistir en aquellos momentos.

Asimismo se puede observar que la variación entre los años 2013 al 2014 se debe en gran parte al progreso del poder adquisitivo de los consumidores que se conservó este año y la disponibilidad de crédito, lo que generó un buen desenvolvimiento del país.

En el mercado existen varias marcas de vehículos importados y las de ensamblaje nacional, pero a los que más perjudico este cambio de políticas. La prohibición está dirigida a aplacar el mercadeo de todo tipo de vehículos importados”. (Krugman, 2013)

La entidad de Industrias asigno que mediante una Ordenanza que maneja para vehículos ensamblados e importados en el Ecuador entrara en marcha posteriormente una vez ya se establezca la fecha de aprobación. La ordenanza dio parámetros para regularizar, los componentes como luces, barras para asientos de bebés y demás accesorios. Sin embargo el sector está de acuerdo con la medida, pero la Asociación De Empresas Automotrices le inquieta que los únicos escritos que certifica para ajustar la aprobación de una mejor eficacia y seguridad de los autos sean las ordenanzas de las Naciones Unidas, por ejemplo en otros estados industriales que entre los principales se encuentran Corea del sur, Brasil, Japón, Estados Unidos estas colocan la varias autorización de las casas principales, comentan que apenas el 3% de los vehículos que integran al país regularización de las Naciones Unidas.

En la actualidad el sector ha tenido que luchar con los ajustes que se emplearon por parte del diligente para poder restringir la salida de capitales del país y aplacar las importaciones por el argumento de detener la balanza comercial negativa y así mantener una estabilidad económica.

El incremento de los precios ha incidido en el tema de los aranceles e impuestos desde el 2009, y el implantar la limitación de cupos para la importación de vehículos terminados además de partes y piezas para el ensamblaje nacional (CKD). Estas causas han inducido mediante una disminución en la compra de autos frente a consumidores

que van en aumento incitado que los precios suban y no puedan trabajar con tranquilidad.

El gerente de la marca insignia de la GENERAL MOTORS (GM) CHEVROLET, en el ranking de marcas antes durante y luego de las medidas siempre ha mantenido como uno de los numero uno en ventas que en los años 2012 y 2013 tiempo donde más se reflejaba las molestia en el sector CHEVROLET se elevaba con un total de ventas de 54.947 y 50.195 equitativamente, siendo así entre los dos años con estrategias de mercado se mantuvo con el 45% y 44% en general vendido por el sector.

Igualmente en estos años ya surgían las marcas asiáticas presentando modelos y combinaciones de motor y chasis gustosas en un período donde las marcas resultaban más caras.

Entre el 2015 se desarrolla la limitación de traer vehículos del exterior mediante importaciones implantando la medida de cupos para adquisición automotores, partes, piezas y accesorios por lo que se muestra una descenso en los importadores de carros, en un intermedio del 52,00% y al ensamblador del 22,00% en relación al 2014.

La fabricación y venta de vehículos es para el país un factor muy relevante porque es uno de las actividades industriales más primordial, por el alto porcentaje de ventas que obtiene ya que influye directamente en la contribución de ingresos fiscales por ingreso de impuesto arancelarios, además que genera más compromiso. Otro segmento importante son los automotores pesados que también son parte elemental para la comercialización, la agricultura y para todas aquellas actividades económicas en general. A pesar del aporte de trabajo, esta área se localiza altamente regularizada, por la situación actual se evidencia que la situación financiera ecuatoriana se halla perturbada por el descenso del costo del crudo que es general a nivel mundial, lo que impacta negativamente en el entorno exterior del país.

La oferta de vehículos ha disminuido, por lo que la perspectiva de los administradores del sector para el 2015, es que los costos vayan subiendo, por el completo a que extienden los cupos de importación restringidos, lo cual se vuelve en la mayor diferenciación con relación al año 2014 que fue del 32,41%.

El país en los últimos tiempos ha hecho más énfasis para controlar las importaciones en automóviles nuevos.

Las últimas medidas que realizaron las compañías que se dedican a la compra y venta vehículos que traen del exterior han tenido bajas ventas por la limitación de cupos. Tomaron la decisión de compra vehículos armados en el Ecuador que además han desarrollado otros servicios.

Existe inseguridad en el mercado automotor, el gobierno ecuatoriano no tiene determinado ajustes claros. Esto, paraliza y no se puedan cumplir con una proyección empresarial estable.

Aportes con respecto a obras anteriores

Con respecto al tema del sector automotriz y su discusión ante las restricciones al comercio en el ámbito nacional se ha lidiado mucho, de tal manera que consta información importante, desde estudios descriptivos hasta estudios casuísticos, donde se utiliza métodos estadísticos al estudio de la economía que enfrenta el sector para ver la interrelación entre variables como son entre las variables de respuesta del consumo y las ventas de este sector conjuntamente con variables de causa como pueden ser nivel de cuotas de importación, aranceles, entre otras.

Por otro lado el aporte personal al estudiar este tema es tratar de dar una visión de solución al problema del sector especialmente al verse disminuido su nivel de ventas por temas de restricciones al comercio y limitación de cupos.

Objetivo general

Determinar del impacto económico en el Sector Automotriz como resultado de limitación de cupos de importación y aranceles entre 2011 al 2015 de vehículos nuevos en el Ecuador

Objetivos específicos

- Identificar los efectos sobre la oferta y la demanda por el aumento de aranceles a este sector
- Determinar los factores que han afectado a la industria nacional
- Identificar la diferenciación de la demanda de vehículos como consecuencia del aumento a los impuestos a los vehículos
- Elaborar una propuesta de opciones que regulen para el desarrollo del sector automotriz

Implicaciones teóricas y prácticas del estudio

Para muchos expertos el comercio internacional tiene sus fundamentos en la teoría ricardina y en la teoría mercantilista, en la una se plantea de que las lucros dependen de las ventajas comparativas entre dos países y la segunda plantea que la acumulación de metales preciosos a través de las exportaciones como superávit para el Estado y la disminución de importaciones por tratarse de una salida de metales preciosos, para conseguir se comenzó con la establecieron la limitación del intercambio mediante la exigencia de arancelares a las importaciones y subsidios a las exportaciones, posteriormente dentro de la teoría Keynesiana el Estado toma un papel predominante en la economía; como reformador de esta y en específico del comercio internacional, por otro lado también es importante implantar los argumentos de Paúl Krugman (Krugman, 2013), “acuerda que los rendimientos descendientes de la determinación se forman por las economías de escala, es decir de aquellos países que desarrollan sus innovaciones y la capacidad del gobierno y de ahí la explicación al proteccionismo, subsidios, aranceles, cuotas de importación, salvaguardias ”.

En el Ecuador al hablar de la política económica actual utilizada por el gobierno se tiene el generalizado uso del proteccionismo al mercado interno, restricciones a las importaciones, que se cree que no están mal dirigidas siempre y cuando sea el objetivo máximo el mantener una economía estable, y además no estén restricciones a las materias primas y costos para transformar diferentes tipos de productos, ya que esto es negativo frente a la representación principal de cambiar la matriz productiva y de crear productos con mayor valor agregado.

La metodología a utilizar será un estudio de tipo de estudio mixto, exploratorio y descriptivo y se utilizarán los métodos deductivo e inductivo.

Los instrumentos a utilizar serán la recopilación de información a través de fuentes secundarias (bibliográficas, panfletos, trabajos realizados anteriores).

CAPÍTULO I

MARCO TEÓRICO

1.1 Teorías de soporte

1.1.1 Reseña histórica

En el Ecuador alrededor de en la década de los años 50 entra el dinamismo automotor y metalmecánico, iniciando la producción de carrocerías, asientos además de repuestos y piezas metálicas además de accesorios, desde ese instante comienza la nueva era de la producción automotriz en el país.

Mediante la ejecución de la Ordenanza de Fomento que fue por los 60, en donde surge la elaboración de otros instrumentos de uso cotidiano para los vehículos además que entre de esta acción existe una variedad de marcas y modelos de autos que se hallan en el mercado que son innovadores para el consumidor.

En el año de 1973 se estableció la primera y principal ensambladora en el país llamada Autos y Maquinas del Ecuador S.A. (AYMESA).

Este sector automotor a partir del emprendimiento con la elaboración de vehículos ha tenido una contribución significativa en la riqueza del país por ser la entrada que concierne varias acciones comerciales que envuelve este sector muy significativo.

Para el año 2013 se observó una recaudación para el país de 400 millones de dólares, el cual generó más fuentes de empleos en las distintas acciones que va desde el ensamble a la distribución hasta la venta de vehículos.

En el año 1973 cuando se inició la fabricación de vehículos por la ensambladora AYMESA comenzó con un aproximado de 144 unidades con el conocido modelo Andino que se fabricó hasta el año 1980, para los posteriores años en los 70 en la manufactura se destacó con 5000 unidades anuales (PRO ECUADOR, 2013)

Para el desarrollo del sector se consideró el acuerdo del libre comercio que era conformado entre Colombia, Ecuador y Venezuela en donde hubo muchos avances en el año 1992, así fue como se di la gran oportunidad de llegar a importaciones y exportaciones de vehículos en el Ecuador, mediante este acuerdo que fue un gran apoyo para el desarrollo del país.

Mediante varios cambios y llegar a concretar otros convenios en los años 1993 y 1999 en el sector Automotor firmados se cambiaron y modificaron en la política nacional para el adelanto y progreso de la industria de ensamblaje, además de ser un gran desarrollo para comenzar con la producción de autopartes.

En la actualidad la producción Ecuatoriana se encuentra establecida y formada por tres principales e importantes ensambladoras de vehículos que cuenta con las modelos destacados como son Chevrolet, Kia y Mazda que producen una cadena productiva en la que participan distintas ramas de actividades económica, que mediante sus adelantos y progresos ha permitido que la industria Automotriz cree e innove plataformas tecnológicas para la fabricación de productos, accesorios, herramientas, partes y repuestos.

El desarrollo tecnológico del sector automotriz se va mostrando en cada una de las características de los automóviles y su particularidad, el cual se compone con patrones de seguridad, por medio de la producción de elementos, partes, piezas y accesorios lo que abarca nueva e transformadas tecnologías avanzadas de maquinarias y herramientas para la fabricación de otros productos y sea un productos nacional de calidad e innovador.

Según el INEC se realizó un censo en el 2010, donde se verificó que se encuentra alrededor de 29.068 establecimientos económicos que se dedican visiblemente a la actividad de comercio de los que corresponde el 70% a establecimientos que realizan mantenimiento y reparación de los automotores y la diferencia que representa el 30% se dedica al negocio de accesorios, repuestos, accesorios y demás fragmentos, el cual refleja la comercialización de microempresarios en la oferta de combustibles además de la venta de varios modelos y marcas de vehículos. (INEC, 2012).

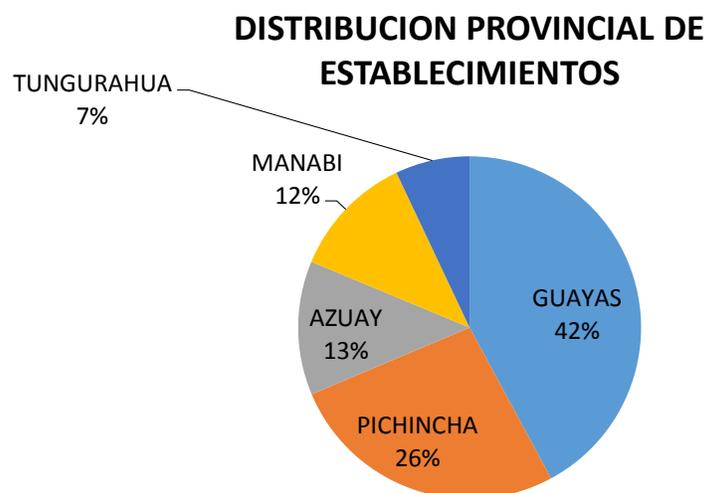


Figura 2: Distribución provincial de establecimientos
Fuente: Asociación De Empresas Automotrices

La representación de una gran parte de empresas multinacionales en el país, han liderado el cambio y aprovechamiento de tecnologías en empresas autopartistas en lo que se ha destacado poco a poco y beneficiarse de las oportunidades del mercado, por lo que gestionar y examinar la política comercial detenidamente es de gran importancia para conservar y mantenerse líder en el mercado nacional y el adelanto económico, además que el actual gobierno busca proteger este segmento y salvaguardar las mercancías nacionales.

1.1.2 Política Comercial

Adriana Yépez (2015) habla del comercio internacional de la Pontificia Universidad Católica Del Ecuador, manifiesta:

La conducta de la venta de carros en el país y el resultado de la demanda mediante el acrecentamiento arancelario que perjudicó al precio de los de distintos vehículos, a través de variadas herramientas de estudios económico, el aumento de los tasas se originó diferenciaciones en la venta de coches en diferentes tiempos, a modo que se obtuvo pérdidas y ganancias para la población.

La política internacional tiene como objetivo: modificar la asignación de los recursos en la economía, además incrementar la recaudación fiscal y perjudicar la no repartición de las entradas, algunos de estos instrumentos no permite un libre ingreso de bienes importados mediante una carga de impuestos o la limitación de cantidades importadas, tratando de favorecer a los exportadores nacionales frente a los exportadores de otros países, una manera de ayudar sería considerando poniendo atención a la exoneración total de tributos a la salida de mercaderías. (Yepez, 2015)

Es importante mantener siempre un soporte tanto individual como conjunto con otros países en proyectos de que ayuden a la reducción arancelaria, además de integrar estrategias oportunas que vaya de la mano para incrementar las ventas, tomando en cuenta que por medio de las organizaciones que normaliza el sector automotor, pueden regular, asesorar y guiar de la mejor manera y sacar ventajas de las transacciones comerciales.

Todo instrumento de política económica que separa a los bienes y servicios por hecho que de donde son origen son elaborados, tiene un resultado de que fue aplicado por una política comercial. Los objetivos con que se busca al utilizar la política comercial, es variar la concesión de capitales en el país, acrecentar la de manera más eficaz el cobro de impuestos. El manejo de esta medida acomoda una cadena de

efectos que alcanzan lo antes mencionado. Algunos instrumentos lo que buscan entorpecer la entrada de productos internacionales implantando así valores o condiciones cuantitativas. Estas decisiones asisten de favorecer a los exportadores locales frente a los mercados internacionales, como mediante la aplicación de subsidios a las exportaciones. (Yepez, 2015, pág. 14)

Para la política comercial los instrumentos más necesarios son los siguientes: los aranceles, restricción a las importaciones, subsidios a las exportaciones, limitación de cupos y salvaguardias, las que se consideró para proteger la industria nacional.

Para poder tener un conocimiento más claro la política comercial es un conjunto de reglas o condiciones sobre el comercio exterior, ya sea para conservar, alterar o cambiar las negociaciones fructuosas de una nación con otros países, eso indica que tienen un papel significativo, ya que influye en el comportamiento de diversas variables económicas dentro del sector automotriz que han hecho énfasis en la amparo de la manufactura.

El comercio internacional accede que varios productos pedidos en un país obtengan los distintos habitantes. Sin el peligro de que este intercambio se de manera tranquila sin muchos requisitos, ya que ningún país está en la capacidad de compensar a toda la demanda interna de bienes o productos, otro punto clave es que si no se negocia y origine de manera independiente obstaculiza la prosperidad de las poblaciones. El bosquejo más relevante es el no intervencionismo que lo dijo. Arrow y G. Debreu en el año 1951 en donde se manifestaron la presencia e importancia de la armonía comercial. Por eso la presunción habitual de comercialización testifica que la compraventa del exterior crea un progreso el prosperidad universal.

- Otra de las políticas es el desarrollo industrial se inició por la intervención gubernamental, que se conforma a través del reemplazo de productos importaciones, incentivos de créditos accesibles además pago de impuestos, entre otros. Impulsar un desarrollo en la manufactura automotriz origina eficacia en la

riqueza de la patria, al formar una transformación de inversión grande, en esta área la relación que existe con los procesos e intervención eléctrica y metalmecánica como son indicadores primordiales hacia su progreso. La manufactura automotriz introduce varias plazas de trabajo como además de estar relacionada con varias actividades que va desde el armado de los vehículos, seguido de oferta de autos de distintas marcas hacia los compradores finales, por todos estos factores se quiere un progreso en este sector.

El desenvolvimiento más trascendental en el sector automotriz fue aplicado en países como Corea Del Sur además de Taiwán el cual se promovió por el desarrollo económico, que mediante el establecimiento de salvaguardar la industria implantó medidas que son limitar la importación de vehículos, que obstaculizo el libre paso al mercado de materias primas y herramientas, además de no pagar ciertos impuestos a los ensambladores, por lo tanto ellos debían contratar proveedores locales, para ayudar a reemplazar la demanda de partes y repuestos y así ensamblar vehículos con un alto porcentaje de producción nacional que debe tener cada vehículo.

El gobierno es aquel que motiva y lidera que mediante incentivos las empresas sean más competitivas, puedan desarrollar, adquirir e implantar nuevas tecnologías para poder lograr los niveles superiores. Lo contrario sucede cuando no existe un compromiso del sector privado como del gobierno para mejorar la industria local, estas medidas impuestas pueden ser negativas y los patrocinadores de este sector todos los esfuerzos sean inútiles.

Actividades Del Sector Automotor

El Sector Automotriz existe algunas ramas en que se desarrollan:

- Importadores
- Compañías ensambladoras
- Distribuidores de Autopartes

Actividades relacionadas

- Talleres
- Venta repuestos y llantas
- Lubricantes y lavadoras
- Otros negocios relacionados seguros, dispositivos de rastreo, combustible

El salvaguardar la industria ha hecho que se aumente e implantes aranceles, creando subsidios, empleando tácticas como la de reemplazar las importaciones permitiendo a largo plazo la alcanzar y fomentar industrias más competitivas y crecer en el mercado, el proteccionismo es necesario para comenzar la industrialización y animar el desarrollo del país que logre así beneficios y sea más dinámico.

La información de países a partir de los 70, se ha visto influenciado por el alcance, avances y habilidades destacadas por estos países desarrollados, como también en los países subdesarrollados, en estos países desarrollados ha creado progresivamente más beneficios para los fabricantes tomando en consideración la rebaja de costos, mediante un aumento de técnica que sea más eficiente en los procesos de ensamblaje. Lo contrario se observa en los subdesarrollados que son afectado directamente en costos de bienes de envío ya que estos consideran la diferencia que pagan en cuanto a sueldos que son altos por las condiciones de cada país, creando un nivel bajo de pago salarial y formando inseguridad. Por esto motivo se da que la compra de estos bienes va en aumento, pero en los ingresos no se reflejado.

Por lo que se ocasiona a que los países en desarrollo enfrenten una creciente competencia entre sí por los mercados, a través de la reducción de precios, que se

hace posible no únicamente por el aumento de la productividad, sino también por el problema presentado para adueñarse localmente de esos aumentos de productividad a través el aumento de salarios y la captación Estatal (Yepez, 2015, pág. 27).

En la década de los ochenta se produjo un profundo cambio de perspectiva en las políticas estructurales. El modelo de desarrollo fundamentado en la protección de los mercados nacionales y la intervención del estado, fue sustituido por un conjunto de políticas orientadas obligatoriamente para mejorar la eficiencia, a través de un mejor funcionamiento de los mercados y reduciendo los efectos negativos de la intervención del estado en las actividades económicas. En análisis previos, existía una ausencia de mediciones sobre el avance de las reformas estructurales. Como se argumentaba entonces, la inexistencia de mediciones directas de las políticas estructurales impidió evaluar apropiadamente los efectos de las reformas en el crecimiento económico y demás variables (Yepez, 2015) .

Otro punto importante, que se tomar en cuenta para proteger la industria nacional y que es inevitable es proponer las barreras arancelarias que corresponde a los impuestos a las importaciones. Entre los que encontramos, los aranceles de fronteras que es un tributo indirecto que ingresa por los productos importados, el cual tiene el objeto de aumentar el monto del bien que se importa, para así lograr menos competencia con el producto nacional del país, el tributo igualmente constituye un incremento en los ingresos del Ecuador en la actualidad.

La Política Comercial origina que se fortalezca la industrialización que acceda a patrocínios como dar uno la vuelta ante una ventaja comparativa detenida y así poder lograr un dinamismo en el sector. Asimismo la protección atributiva por los aranceles va evolucionando a disposición que cada estado prospera en este cambio importante. Los impuestos son claves para la mejora de la industrialización, y posteriormente la fabricación de bienes que va corrigiendo el proceso actual, por eso es inevitable acudir a

la implementación de la protección arancelaria para estimular a los inversionistas a integrar nuevas e innovar los procesos.

1.1.3 Restricciones a las Importaciones

Es una medida que se ajusta a las normas de la Organización Mundial de Comercio además cumple y busca resguardar a la fabricación nacional de vehículos, además de impedir que el dinero del Ecuador se marche hacia el exterior. Esto viene siendo el primer punto alentador de esta medida, ya que por ser legal y conjuntamente un derecho reconocido por la Organización Mundial de Comercio, impide que tengan represarías, sino que esta restricción afecta al mercado ya que el precio del producto indirectamente incrementa con respecto a los productos importados, la tarea de las cuotas de importación está conformada para cada nivel de cupo consta una tarifa.

Por el encontrado, la mayor discrepancia entre las restricciones y los aranceles es que para este tributo existe una tarifa que se encarga de recoger por medio del estado, mientras que a las cuotas de importación se permite a través de documento como es una aprobación de intercambio, los encomendados se arreglan la ganancia causada por los cupos que se forman por la diferencia que hay entre el costo que fabrican y los cupos de importación al subir los precios.

La diferencia que consta entre los aranceles es la desigualdad que se forma a través de la barrera arancelaria, son aquellas que se impone de un país a otros países por medio de tarifas de importación que mediante los aranceles o impuestos a las mercancías. Quiere controlar la entrada y salida de productos que van de un país a otro, esto ya sea para fines proteccionistas o regulatorios. Como primer punto busca que la entrada de productos se le obstaculice a otro país o quiera salvaguardar los productores locales, y otro punto que se implementó es la recaudación de los impuestos que le permita lograr mejorar los escenarios económicos o comerciales con todos los países que se encuentren vinculados.

1.1.4 EL arancel

Generalmente los aranceles se manejan sobre las importaciones, para proteger los negocios, el empleo que se genera en el país en frente a la competitividad internacional en todo el mercado.

“Un arancel es la más común de las estrategias comerciales, es aquel gravamen impuesto cuando ingresa un bien del exterior, es el perfil más viejo de capacidad comercial, las que han sido manipulando como una partida de entradas fiscales para el país, no únicamente provee utilidades, además salvaguardar los sectores nacionales determinados y fundamentales para el desarrollo de la industria” (Krugman, 2013, pág. 190)

El arancel y sus características

Un arancel es un gravamen indirecto que se impone a los bienes que entra país de mercado extranjero y que asume planes, para ayudar a salvaguardar los productos locales, además de usarse como principal recaudador de ingresos. Arancel se muestran como un decreto obligatorio de todas las retribuciones de frontera. Además de tener una lista que representa e indica cada uno de los productos específicos, asimismo cada uno de hechos cuenta con sus respectivo impuesto a consecuencia de ingresas productos del exterior y viceversa.

En el mismo texto y citado Osorio (2006) “cuando muestra que es donde se localizan relacionados todas las retribuciones de fronteras, transformado totalmente en una ordenanza, se lo reconoce como un arancel”.

Mediante lista que representa e indica cada uno de los productos específicos, cuenta con sus respectivo impuesto a consecuencia de ingresas productos del exterior y viceversa. En este caso se visualiza que cada categorización y verifica por conjuntos de bienes, de carácter que consigan interceptar consecutivamente productos

diferentes. Además a cada artículo se le concede una numeración y posteriormente con su nombre que determine a que grupo pertenece. Por lo General las tarifas arancelarias se utilizan en las importaciones, para preservar las actividades comerciales como primordial se considera, la agricultura y la mano de obra frente a la competitividad extranjera de todos los sectores involucrados, otros países más se preocupan más en aumentar los ingresos fiscales que se generado por los manejos y limitaciones de comercialización de diferentes estado.

El arancel ayuda para salvaguarda el empleo y la reserva del sector, se conocía que comienzo cuando se estableció la tasa se conseguía por fondos por las riquezas, pero con el paso del tiempo cambió, convirtiéndose en un instrumento de política económica muy importante para cada país que lo manejaba.

- Como el fin de recaudación: el arancel es presentado como un impuesto, que beneficia es un fundamental para los ingresos para el Gobierno. El cual debe ser módico para no limitar por completo las importaciones el cual es un eje importante para los comerciantes y productores de vehículos, y así pueda componer entradas significativas.
- Como plan protector: este gravamen se convierte en protector del sector industrial nacional contra la competencia internacional, los que se encuentran traídos a precios más bajos. La fabricación nacional se salvaguarda mediante un impuesto artificial que mediante el costo del producto importado sea más caro y que, en consecuencia, sea menos competitivo. (Gestiopolis)

Clasificación de aranceles

Existen diferentes tipos de aranceles los más típicos que son recaudados por el Estado para las exportaciones e importación entre los que encontramos los siguientes:

- Arancel ad-valorem: son impuestos que son representados en términos de porcentajes que están sobre el valor del producto importado,

es decir que se calcula un porcentaje del precio de los productos, esto aumenta el precio del bien y son los que más se manejan en la actualidad para que los bienes ingresen al país.

- Arancel específico: es un monto fijo que se impone en términos de cargas o recaudaciones monetarios determinados por unidad, cantidad o volumen de mercancía importada. Por ejemplo, a un importador de vehículos debe cancelar \$800 por cada automóvil importado; es un desembolso determinado por cada unidad de medida del bien interesado.
- Arancel mixto: se trata de un arancel ad-valorem y el arancel específico es una tarifa incorporada que incluye ad-valorem como un máximo y fijando como un mínimo específico.

Los países desenvueltos la buscan mediante el arancel es frenar las importaciones y que los consumidores de productos internacionales consuman los productos nacionales que de esta modo refleja salvaguardar a los productores de este sector. Por lo que incorporar un arancel se beneficia al productor y artesano nacional. Los que resultan afectados son los compradores que tendrá que costear más valor por el original producto y así poder sustituir por otro y consumir más productos nacionales.

Las consecuencias principales de un arancel

- Sube los precios a las mercancías importadas
- Forma un declive del consumo de productos tradicionales de importaciones

La caída de las importaciones, favorece a la producción nacional, que mediante los tarifas protege la industria y desarrollar nuevas técnicas de producción que les permita ser competitivos con los artículos del exterior, resultando que esta tarifa cree una modificación en la paga de capitales.

- Amplía la recaudación fiscal (efecto ingreso).
- Beneficia una igualdad de riqueza entre los compradores que traslada a los fabricantes

Estos instrumentos son manejados por diferentes países para salvaguardar los productos nacionales, para poder aplicarlos es justo todas las regularizaciones arancelarias que se encuentran involucradas para un mejor desarrollo.

1.1.5 La medición de la magnitud de salvaguardar

Una tarifa arancelaria que se le asigna a un producto importado hace que incremente el costo para los productores nacionales de dicho producto o bien. Esta dificultad es, a menudo es el primordial objetivo del arancel, salvaguardar a los productores nacionales con referencia a los precios bajos proveniente de la competitividad de la importación. Al considerar y poner en marcha esta política comercial, es importante investigar el nivel de protección que efectivamente facilita una tasa arancelaria u otro manejo comercial. La refutación se enuncia regularmente en una participación porcentual del costo que estaría con la libre comercialización.

La medición de la protección se deduce inmediata como es el caso del arancel, si la tarifa del gravamen ad-valorem va siempre acorde a la cuantía de las operaciones, que es equivalente según el ejemplar arancelario debe comprometerse evaluar el costo de la protección; si el arancel es un valor fijo, partiendo la tarifa entre el costo, nos da el semejante ad-valorem.

Al calcular la tasa de protección encontramos dificultades. Se inicia en un estado pequeño no es un buen acercamiento, ya que un segmento de esta resolución es implantar un de manera adecuada un arancel es para la disminución de los precios del exterior, mas no acrecentar los importes nacionales.

El resultado de las políticas comerciales que se da sobre los costos extranjeros de exportación es, a veces, significativo.

Para fomentar una industria nacional equitativa en el sector, se debe primero establecer un país un aproximado del 25% a los autos del exterior, reconociendo a los que armas vehículos nacionales establecer un precio de 11.000 dólares en vez de

9.000. En este caso, no es verdad indicar que los que arman autos acogen únicamente el 25% de resguardo. Antiguamente el tributo solo socorría a la producción de autos nacionales exclusivamente si está en el margen de poder ajustar por un aproximado de US \$2.000 dólares, el contraste clara es entre el precio del automóvil completo, 9.000 dólares, y el coste de los componentes, 7.000 dólares o menos; ahora funcionará incluso si cuesta 5.000 dólares, asimismo la diferencia entre el precio de 11.000 dólares y coste de los equipos. Esto quiere demostrar que el 25% arancelario resguarda a los fabricantes con un ajuste de resguardo real del 100%. (Krugman, 2013, pág. 195)

1.1.6 Usos del Arancel

Para que se efectúe o se exija la implementación de un arancel se debe manejar como instrumento arancelario, para así lograr proteger el sector nacional y que su eficacia económica tienda a disminuir las importaciones gradualmente. Los aranceles como instrumento de amparo a la manufactura nacional en la lucha contra las importaciones, tienen como objeto promover bienes que anteriormente no se importaban, que es apreciado como una fuente de ingresos para el gobierno a través de los diferentes países.

A partir de cómo lo ve un comerciante, el arancel siempre se debe considera como un precio de transporte. Por ejemplo se impone un gravamen de 10 dólares por cada kilo de cacao importado, los vendedores no accederán a trasladar el cacao, ya que el costo entre los dos compradores sea igual a los 10 dólares. Los efectos de un arancel fijo se ven reflejado por cada tonelada de cacao. En el momento de no tener una tarifa, el precio del cacao será igual en cualquier nación, como se observa muestra en el mercado mundial.

En el caso que tenga un impuesto los negociantes no trasladarán el cacao del extranjero al país, a no ser que el costo sea más elevado, además si no se despacha el cacao, constará un amento en la demanda de cacao en nuestro país y un desproporción

de oferta en el exterior. Así que el costo en el país incrementa así se pretende que en el extranjero que la incompatibilidad de costos sea lo más pequeño. Por lo cual, está comprobado que al implementar un arancel induce una diferencia del precio entre dos mercados que se encuentran relacionados.

Las tasa arancelarias dan como resultado que se eleve el precio y reduce el precio en el extranjero

1.1.7 Un arancel en un país pequeño

“El país produce menos del bien que exporta y más del bien que importa. El consumo también se distorsiona. El resultado es una reducción tanto del bienestar como del volumen de comercio del país” (Krugman, 2013, pág. 214)

Se ha visto que cuando en un país pequeño impone un arancel, de ninguna manera se verá afecta los precios en el mercado internacional. Por lo que el precio interno de la mercancía importada aumentará por el monto del arancel indicado los efectos será tanto para los productores y consumidores particulares.

Tanto el aumenta del precio de los productos importados como por el monto de la tarifa arancelaria los productores y consumidores particulares en un país pequeño, su precio persistirá constante para la nación pequeña considerada como un total, puesto que el país es el principal recaudador del arancel.

La tarifa a los bienes traídos del exterior en cuanto a los fabricados en el mercado nacional son más elevados, que aquellos partes y piezas que conformante parte fundamental para ensamblar los vehículos y hablamos de los CKD estos son manejados específicamente para la fabricación, el punto esencial que busca el actual gobierno es de salvaguardar a la manufacturación colocando tasas que se pague a la aduana \$300 sumando a eso una sobre tasas del a5% sobre el total del vehículo, y otro gravamen es el Impuesto de Valor Agregado el cual este es recaudado mediante un porcentaje fijo sobre el valor monetario. El apartamiento de es tos impuestos

hace que la estrategia impositiva recaiga la balanza comercial, porque cada componente de la política comercial como del sector auto motriz interviene denominadamente en la economía por eso se estudia todo lo antes mencionado, por cada elemento es esencial para un buen desarrollo del país. Concluyendo esta tarifa hace que los precios suban, afectando de manera que disminuye las compras y las importaciones sea más limitado, y así ocasiona un aumento en la fabricación nacional, por ende tiene una importante entrada de ingresos fiscales.

1.1.8 Instrumentos de la política comercial

Medidas arancelarias

Se ha creado varias alternativas que puedan representar los gobiernos para inmiscuirse en las relaciones comerciales con otros de países relacionados.

Las barreras arancelarias busca salvaguardar la industria nacional de la competencia exterior para poder así incrementar y beneficiarse de los ingresos fiscales.

Como ya se ha explicado anteriormente el principal instrumento que se utiliza para ejecutar este tipo de disposición de limitación de importaciones es el arancel, el cual se conoce asimismo como tarifa aduanera, arancel o derecho de aduana, es aquel que se grava a las importaciones, la aplicación de estos pueden generar efectos como son:

- Incremento de la recaudación de ingresos fiscales, tienen una mayor importancia cuantitativa en los ingresos del país en vía de desarrollo
- Disminución de las importaciones
- Aumento de la fabricación bienes locales con arancel, y sirve de protección para empresas locales para generar utilidades.
- Ampliación general en el volumen de producción nacional.

El impuesto arancelario a las importaciones de un determinado producto se verán afectados y se verán disminuidos, será al momento que el precio de venta en el mercado interno aumente, asimismo la demanda del bien importado disminuirá de cualquiera manera, así se estará estimulando a consumir lo nuestro y generar más productos nacionales que tengan un valor agregado así se reflejara el esfuerzo por hacer y crecer más volúmenes de producción para cumplir con la demandad interna insatisfecha.

Los importadores muchas veces están dispuestos a pagar los recargos de importación para así tener un producto de mejor calidad, ya que ellos siempre que tenga la seguridad de que será venderán en el mercado, aun cuando el precio tienda hacer mayor.

Esta tarifa será afecta directamente solamente sobre los productos importados implicando así un aumento en el precio del bien o producto, esto es algo que inquieta mucho a los proveedores porque su competencia en el mercado es más fuerte y sus precios se ve afectado.

Los consumidores finales son que se siente limitados al escoger entre productos nacionales e importados cuando disminuye la oferta de productos extranjeros, si los bienes pretenden perdurar en el mercado nacional, asumirá que deben pagar un costo mayor.

Para experimentar los potenciales causas que puede atraer una tasa arancelaria, se debe considerar que existen varios y son algunos que varía de acuerdo a las condiciones, y lo primordial es que depende del tiempo que permanezca establecido el arancel, y sobre todo del tipo de producto que sea, el comportamiento de la demanda, y el conducta de los precios internacionales, además involucra directamente las políticas económicas que este establecido.

En los últimos años, se ha visto que las medidas arancelarias que han integrado algunos países son muy elevadas y los sectores a los cuales estos países desarrollados imponen aranceles altos son para productos importados que provienen de países subdesarrollados, los principales productos manufactureros con mayor uso de fuerza de

trabajo, son aquellos países subdesarrollados que tienen ventajas comparativas, estos se ven afectados ya que son productos que se ajustan a la mayor parte de sus exportaciones.

Hemos encontrado algunas noticias que revelan el impacto de las medidas arancelarias, las podemos observar en las siguientes citas

El Ministro de Comercio Exterior, representado por Diego Aulestia, acudió a la Asamblea Nacional para informar el balance de aplicación de salvaguardias que hace Ecuador a la tercera parte de las importaciones. Aulestia afirmó que, desde el mes de marzo a junio de este año, en los que se ha aplicado la medida, se ha recaudado unos US\$250 millones. Según dijo, en el período indicado de ese año, tres meses en los que se ha aplicado la medida, se han reducido las importaciones en USD 576 millones (ecuadorinmediato.com, 2015).

Mediante esta cita se opina que es necesario conseguir más proveedores locales de materia prima, para sustituir los insumos importados para la elaboración de sus productos desde que el Gobierno restringió partidas y sub partidas arancelarias a través de la aplicación de salvaguardias a más de un tercio de las importaciones, Luego de aplicadas las medidas arancelarias, en el 2014 las empresas invirtieron US\$1.720 millones de dólares para la sustitución de materia prima importada, según el Ministro de Industrias y Productividad, Algunos empresarios aseguran que en el país todavía no existe materia prima para algunos artículos, por lo que piden que el Comité de Comercio Exterior revise la lista de restricciones arancelarias (ecuadorinmediato.com, 2015)

Esto demuestra que las salvaguardias han logrado disminuir significativamente la entrada de productos y bienes importados de USD 576 millones en tres meses, además se observó más visiblemente que sus ingresos fueron incrementando para el Gobierno en US\$250 millones, otra factor que afecta y les preocupa no contar con los suficientes proveedores locales que proporcione de materia primas ya que las restricciones abarco una gran parte de partidas y sub partidas arancelarias en los están partes y piezas, que desde el 2014 las empresas han invertido US\$1.720 millones de dólares para sustituir la materia prima y en algunos casos hay escases ya que el país todavía no cuenta con la suficiente capacidad de producir y abastecer la demanda para este sector que es una actividad primordial en la economía del país.

“El director de esta institución, afirmo que el alza en recaudaciones por esta medida que es para quince meses que se pronostica que se mantenga entre \$ 800 millones y \$ 1.000 millones” (Universo, 2015)

El gobierno tomo decisiones drásticas al establecer reformar que se tratará en un periodo de 15 meses se pagara un porcentaje arancelario asociados del 5%, 25% y 45% para ciertos subgrupos de artículos importados, entre los que se encuentra destacados productos de consumo, que los compradores dejaron de comprar en un promedio USD2.200 millones, con eso resguardara la producción, que vio perjudicado por la competencia internacional.

Al ver una desequilibrio en la balanza de pagos que se muestra en la cuenta corriente existe una menoría de registros en periodos anteriores se tomó la decisión drástica de implantar las salvaguardia, que consiste en una tasa a los artículos importados.

La sobretasa arancelaria se divide en cuatro rangos: del 5% para bienes que tienen cierta sensibilidad; 15% para bienes de sensibilidad media; 25% para productos como neumáticos, cerámica, CDK, motocicletas y televisores; y 45% para bienes de consumo final como ciertas frutas importadas, adornos, entre otros. La medida fue adoptada por el Comité de Comercio Exterior (Comex) este viernes, se aplicará desde el 11 de marzo y regirá durante 15 meses, tiempo en el cual las autoridades y el sector productivo realizarán revisiones trimestrales (ANDES, 2015).

Tabla 2:
Porcentaje sobre tasas

%	Descripción
5%	Bienes de capital y materias primas no esenciales
15%	Bienes sensibilidad media
25%	Neumáticos, llantas, CKD, CKD Motos y otros
45%	Bienes de consumo final adornos y confecciones

Sector automotriz fue afectado por las tasas arancelarias que consta en la Resolución Del 8 de Abril del 2015 (Resolución N. 016-2015) estas afectan a una parte de las importaciones que ejecuta el Ecuador.

En los siguientes cuadros se estima el progreso de las recaudaciones aduaneras en el año 2015 considerando que desde marzo del 2015 entro en vigencia las salvaguardias.

 RECAUDACIONES POR TIPO DE TRIBUTO AÑO 2015 (en miles de dólares) <i>(Fuente Ecuapass, Recaudaciones de todos los regímenes aduaneros por fecha de pago)</i>						
MES	AD.VALOREM	IVA	ICE	FODINFA	OTROS*	TOTAL
ENERO	119.183,90	179.467,54	22.024,65	8.205,75	15.745,41	344.627,25
FEBRERO	103.600,17	146.293,26	18.165,87	6.697,13	11.612,51	286.368,94
MARZO	124.060,75	170.408,52	10.842,21	7.999,70	17.376,20	330.687,37
ABRIL	100.211,35	150.521,68	11.065,26	7.066,30	60.570,81	329.435,40
MAYO	91.350,72	146.255,25	6.187,74	6.541,07	95.584,04	345.918,82
JUNIO	89.936,44	142.276,14	6.822,91	6.557,02	96.861,83	342.454,34
JULIO	92.209,87	146.421,79	7.257,55	6.692,68	97.713,65	350.295,54
AGOSTO	88.316,12	130.349,43	10.150,33	5.939,94	86.199,43	320.955,25
SEPTIEMBRE	86.450,99	136.606,69	6.817,80	6.247,20	97.213,30	333.335,99
OCTUBRE	79.891,50	130.539,74	6.283,16	5.877,52	91.819,49	314.411,41
NOVIEMBRE	79.149,92	121.094,76	11.151,19	5.504,60	85.752,52	302.652,99
DICIEMBRE	76.552,06	121.645,97	5.939,97	5.549,59	84.133,70	293.821,29
TOTAL	1.130.913,80	1.721.880,78	122.708,64	78.878,50	840.582,90	3.894.964,61

Figura 3: recaudación por tipo de tributo año 2015

Fuente: Servicio Nacional De Aduana Del Ecuador (SENAE) 2015

Las recaudaciones aduaneras por tipo de tributo del año 2015 fueron USD 330.687 millones, en el mes de marzo que fueron elevadas ante el mes anterior con una diferencia de USD 44.319 millones, como se puede observar ha tenido un incremento muy significativo, para el mes de julio se obtuvo una recaudación de USD 350.295 millones el cual fue muy revelador, y para finalizar el año cambio disminuyendo a USD 293 millones ya que fue el año donde se incorporó las salvaguardias.

En el siguiente cuadro contrastaremos las recaudaciones del año 2014 y 2015 donde se evalúa que ha incrementado en estos años por las medidas.

En el mes de abril se recaudado con USD 329.435 millones a comparación del año 2014 que fue USD 295.141 millones. Otro ejemplo en el mes de diciembre del 2015 las recaudaciones fue de USD 293.821 millones, en el mismo período del año pasado la recaudación fue USD 333 millones ya que este año se tenía una estabilidad económica donde el consumidor adquirir sin mayor problema.



RECAUDACIONES POR TIPO DE TRIBUTO

AÑO 2014 (en miles de dólares)

(Fuente Ecuapass, Recaudaciones de todos los regímenes aduaneros por fecha de pago)

MES	AD.VALOREM	IVA	ICE	FODINFA	OTROS*	TOTAL
ENERO	92.835,64	157.523,29	20.215,86	7.408,65	1.294,12	279.277,57
FEBRERO	89.382,15	147.264,77	13.292,12	7.100,59	1.659,09	258.698,71
MARZO	86.661,78	152.302,33	12.959,99	7.239,91	1.536,44	260.700,44
ABRIL	99.304,29	171.453,41	14.665,72	8.038,55	1.679,78	295.141,74
MAYO	112.185,70	179.670,64	15.522,95	8.717,81	1.268,80	317.365,91
JUNIO	103.436,12	172.065,43	14.829,56	8.086,03	1.560,93	299.978,07
JULIO	104.980,14	179.412,00	12.413,06	8.830,23	1.684,09	307.319,53
AGOSTO	113.177,07	176.229,87	17.112,25	8.211,59	1.406,04	316.136,82
SEPTIEMBRE	115.767,06	183.683,63	17.269,97	8.391,23	2.053,17	327.165,07
OCTUBRE	117.617,96	193.025,83	17.620,87	9.048,25	2.029,48	339.342,39
NOVIEMBRE	120.017,40	176.901,74	19.800,48	8.355,20	1.839,60	326.914,43
DICIEMBRE	122.963,20	185.031,93	14.186,90	8.973,27	2.126,82	333.282,11
TOTAL	1.278.328,50	2.074.564,88	189.889,74	98.401,31	20.138,36	3.661.322,79

Figura 4: Recaudación por tipo de tributo año 2014

Fuente: Servicio Nacional De Aduana Del Ecuador (SENAE) 2014

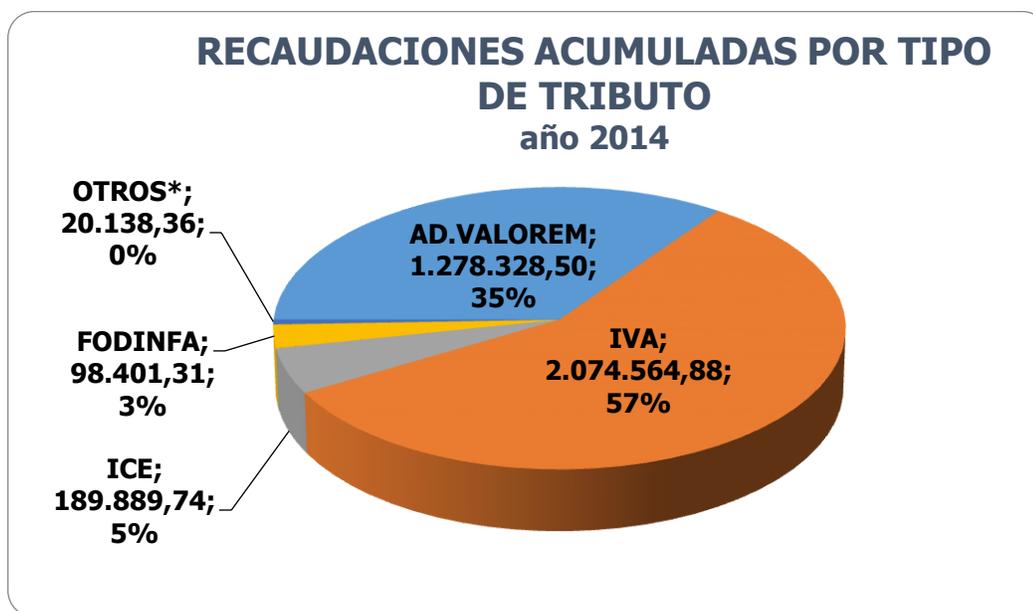


Figura 5: Recaudación 2014

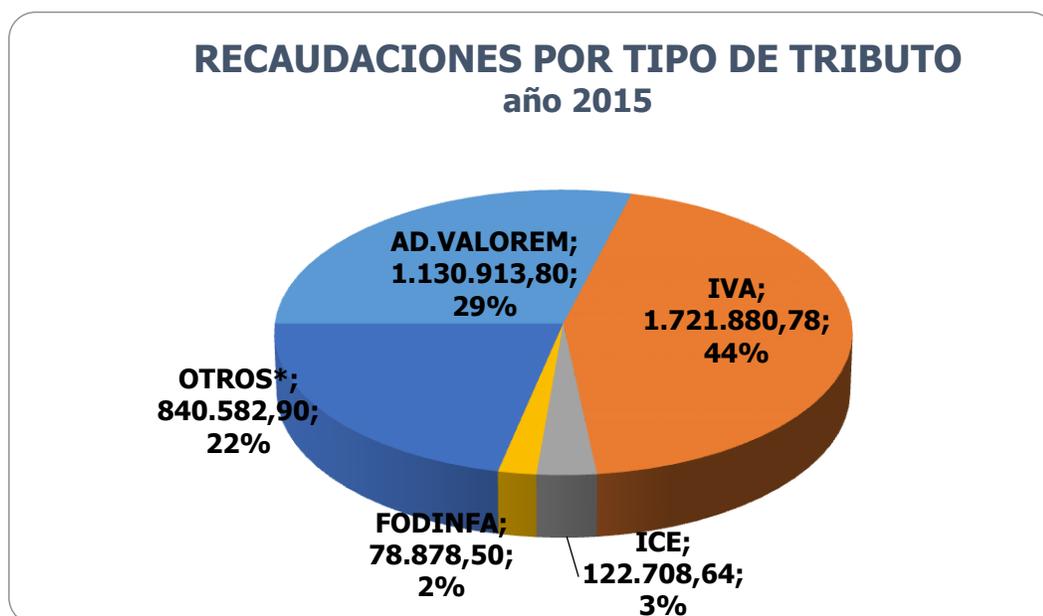


Figura 6: Recaudación 2015

RECAUDACIONES POR TIPO DE TRIBUTO
AÑO 2016 (en miles de dólares)

(Fuente Ecuapass, Recaudaciones de todos los regímenes aduaneros por fecha de pago)

MES	AD.VALOREM	IVA	ICE	FODINFA	OTROS*	TOTAL
ENERO	72.518,39	110.695,11	12.095,17	5.302,27	60.463,78	261.074,73
FEBRERO	63.554,56	97.158,15	9.761,00	4.537,11	50.162,13	225.172,96
MARZO	64.379,20	100.162,85	6.360,21	4.907,30	58.075,71	233.885,27
ABRIL	65.943,26	96.649,20	13.224,57	4.695,96	52.868,35	233.381,34
MAYO	65.251,08	102.143,21	7.877,93	4.775,60	63.375,48	243.423,30
JUNIO	57.082,12	104.968,84	2.410,35	4.656,13	56.394,55	225.511,98
JULIO	69.696,44	120.160,86	14.143,37	4.700,49	59.105,69	267.806,86
AGOSTO	74.632,16	141.490,26	8.611,50	5.775,39	71.438,83	301.948,14
SEPTIEMBRE	67.505,37	130.644,39	4.189,28	5.393,18	64.439,88	272.172,10
OCTUBRE	95.084,01	151.938,19	24.396,08	5.811,27	71.799,38	349.028,93
NOVIEMBRE	84.366,88	147.317,70	9.171,84	5.847,36	68.187,97	314.891,75
DICIEMBRE	83.435,05	139.567,46	3.360,98	5.934,53	60.477,96	292.775,98
TOTAL	863.448,51	1.442.896,22	115.602,29	62.336,59	736.789,72	3.221.073,32

Figura 7: Recaudación por tipo de tributo año 2016

Fuente: Servicio Nacional De Aduana Del Ecuador (SENAE) 2016

En el siguiente cuadro compararemos las recaudaciones del año 2015 y 2016 donde se aprecia que ha disminuido.

En el mes de abril que fue recaudado con USD 330 687 millones a en el año 2015 y para el año 2016 fue de USD 233 381 millones el cual ha ido bajando. Otra ejemplo en el mes de diciembre del 2016 las recaudaciones fue de USD 333 millones, en el mismo mes del año siguiente la recaudación fue USD 292 millones, como podemos observar que mediante la resolución de restringir las importaciones y la implementación de los aranceles que son las tasa arancelarias que para el 2016 es estipulo que reducirían aunque no fue muy alentador y sus recaudaciones tributarias igualmente redujeron y que para el año 2017 se eliminaran estas medida ya que fueron temporales que fue para dinamizar el sector productivo.

Las sobre tasas arancelarias de carácter temporal que se mantuvieron en el año 2015, era para regular el nivel de importaciones y precautelar la liquidez de la economía, para el año 2016 del mes de abril mediante (Resolución N 006- 2016), consta en el Art. 1 elimino el nivel del 5% de sobre tasas arancelarias.

Que mediante la resolución en el Art 2. Ejecuta un cronograma de disminución de medidas de salvaguardias que se efectúa desde el mes de abril, para los empresarios nacionales esta reducción apacigua la carga tributaria pero no lo necesario.

Tabla 3:
Sobre tasa abril, mayo, junio

Año 2017			
SOBRETASA	ABRIL	MAYO	JUNIO
15,0%	10,0%	5,0%	0,0%
25,0%	16,7%	8,3%	0,0%
40,0%	26,7%	13,3%	0,0%

“Con el objetivo de equilibrar la balanza de pagos del Ecuador, que fue afectada principalmente por la caída de los precios del petróleo, primordial producto de exportación” (Comercio, 2016)

Medidas No Arancelarias

Estas medidas se representa a través de las decisiones estatales que restringe la entrada mediante obstáculos que no ingresar con facilidad los productos importados al país, colocando impedimentos y solicitar requerimientos a la entrada de los artículos mediante procesos y normas y que cumpla ciertas especificaciones. Son proceso de ajuste suscitadas por el gobierno, que tendrá posibles efectos sobre el coste, volumen y distribución.

Características de Barreras no arancelarias:

Barreras Sanitarias: impide el ingreso de aquellos productos que puedan dañar la salud por posible que pueden estar implícitos en daños nocivos que puede ser físico, biológico o a un país determinado.

Barreras Técnicas: son todos los requisitos que debe tener el producto en cuanto a sus componentes y estructura en general para que consiga ingresar libremente al mercado.

Estas barreras sean convertido en un obstáculo que impedimento al comercio internacional, mediante complicaciones, que por su complejidad, no cubre los requerimientos y además que encuentra requisitos adicional.

Para la presente investigación son los cupos de importación que el actual Gobierno Del Ecuador ha impuesto tanto a vehículos nuevos como para las partes y piezas o CKD que es primordial para su ensamblaje, en los últimos años. El Comité De Comercio Exterior Del Ecuador (Comex) dio a conocer el 5 de enero del 2015 los cupos que seguirán para el año 2016, mediante la resolución 049-2014.

Esta prohibición que se dio para las importaciones entro en vigencia desde el 01 de enero del 2015, el cupo de vehículos y CKD no solo corresponde para montos monetarios de importación sino también para el número de unidades, lo que se efectúe primero ya sea para comercializar autos nuevos o CKD y chasis.

El Comité de Comercio Exterior (Comex) indicó que también se abrió un cupo de importación para vehículos eléctricos de hasta USD 25 millones o 1000 unidades, lo que se debe suponer que si se pasa del cupo establecido automáticamente se cierra ya sea por el monto o número de unidades que se importe.

Para el año 2016 no varía las restricciones a la importación de autos en Ecuador el cual durara hasta finales del mismo año, puesto que desde el siguiente año se eliminarán paulatinamente, esto se toma la decisión de eliminar por la crisis que está atravesando el sector ya que sus ventas fueron reducidas significativamente.

Tabla 4:
Cupo de importación

RUC	Importador	Cupo 2015	
		FOB	Cant.
	IMPORTADORES Y COMERCIANTES VEHICULOS NUEVOS		
1790014797001	AUTOMOTORES Y ANEXOS S.A AYASA	50,645,850.56	4776
0190310647001	NEGOCIOS AUTOMOTRICES NEOHYUNDAI S.A.	46,867,008.85	5014
1790598012001	GENERAL MOTORS DEL ECUADOR S.A.	27,607,022.79	2875
1792073634001	TOYOTA DEL ECUADOR S.A.	26,789,628.45	1845
1790015424001	QUITO MOTORS S.A. COMERCIAL E INDUSTRIAL	25,058,689.78	1361
1790009459001	CASABACA S.A.	5,859,854.43	303
1791998472001	MOSUMI S.A.	4,123,109.41	211
1790360741001	ALVAREZ BARBA S.A.	5,682,435.38	155
0190003701001	IMPORTADORA TOMBAMBA	3,415,815.95	177
0992141913001	TOYOCOSTA S.A.	3,244,454.09	172
1792231116001	AUTOSHARECORP S.A	7,902,690.82	435
1790009459001	CASABACA S.A.	5,859,854.43	303
1791998472001	MOSUMI S.A.	4,123,109.41	211
1790360741001	ALVAREZ BARBA S.A.	5,682,435.38	155
0190003701001	IMPORTADORA TOMBAMBA	3,415,815.95	177
0992141913001	TOYOCOSTA S.A.	3,244,454.09	172
1890010705001	AMBACAR CIA. LTDA.	2,989,688.07	336
1791276647001	INTRANS ECUADOR S.A.	1,154,781.24	65
1792121795001	GERMANMOTORS S.A.	1,463,754.30	52
1790294757001	AUTOMOTORES DE FRANCIA COMPAÑIA ANONIMA AUTOFRANCIA C.A.	1,113,261.00	84
0990022011001	MAQUINARIAS Y VEHICULOS S.A. MAVESA	1,047,574.32	70
0401328034001	VIZCAINO TERAN PAUL ANDRES	779,490.00	17
0790083369001	IMPORTADORA NORIMPORT S A	452,110.00	14
1791827430001	MECANOSOLVERS S.A.	376,304.00	85
1791705424001	AUTEC S.A.	594,189.00	17
190341992001	SURAMERICANA DE MOTORES MOTSUR CIA. LTDA.	181,440.00	204.80
1792014166001	UNNOMOTORS CIA. LTDA.	250,245.60	328.80
	ENSAMBLADORAS E IMPORTADOR CKD Y CHASIS		
1790279901001	MANUFACTURAS ARMADURIAS Y REPUESTOS ECUATORIANOS S.A. MARESA CKD	42.218.371,34	10.736
1790023931001	AYMESA S.A. CKD	47.931.719,32	6.948
1790233979001	OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A.	243.000.000,00	37.246
1891748376001	CIUDAD DEL AUTO CIAUTO CIA. LTDA. CHASIS	15.861.026,55	2.403
1891748376001	CIUDAD DEL AUTO CIAUTO CIA. LTDA. CKD	25.988.882,78	3.937

Fuente: Servicio Nacional De Aduana Del Ecuador (SENAE) 2015

Durante este año se evalúan importantes reducciones.

Por ejemplo, para el importador Automotores y Anexos S.A Ayasa, que maneja las marcas Nissan y Renault, el cupo de importación en monto se redujo de USD 92 millones a USD 50 millones. Es decir, un recorte del 46%. De igual manera para Negocios Automotrices Neohyundai S.A., que comercializa los vehículos de la marca Hyundai, el cupo bajó de USD 82 millones a USD 46 millones. Es decir, un recorte del 44%. Mientras que para General Motors (marca Chevrolet), el cupo de importación de vehículos se redujo de USD 63 millones a USD 27 millones, es decir, un 57%. El recorte también corre para las partes y piezas de vehículos o CKD que sirven para el ensamblaje de autos en el país. Por ejemplo, para la ensambladora de General Motors Omnibus BB, el cupo de importación de CKD se redujo de USD 333 millones a USD 261 millones. Es decir, una restricción adicional del 22%. Este sector se ve muy afectado por esta decisión (COMERCIO, 2015)

Cupos de importación

Se trata de establecer de un impuesto mayor que se emplea para determinar producto bien, en caso de que las importaciones se sobre pase una cantidad determinada, esto por lo general se da durante un año, esto afecta directamente a la reducción de las importaciones, y las empresas cuenta con una tabla donde especifica de manera clara la cantidad de productos que puede importar, como consecuencia se reduce la oferta del exterior, asimismo disminuye la oferta lo que ocasiona que incremente los precios internos en relación con los otros países.

Exigencias de contenido nacional

Es una medida que exige que una fragmento del producto final sea fabricado en el país . Puede usarse como un proceso de industrialización para tener un producto de calidad. Un caso en específico es cuando implemente un mayor porcentaje que contenga componentes locales y así poder vender un producto que este fabricado con una porción nacional.

Recaudación Tributaria

Los Componentes del ingreso fiscal se plantean y expone varios puntos que está conformado por el ingreso de gravámenes, formando así un mecanismo que pueda componer estudios e influencias, representando y garantizando la obtención de ingresos públicos para promover el progreso social y económico.

Examinar la percepción de impuestos que interviene claramente en representación en como son reguladas por el gobierno. Cuando existe una transformación de impuestos es necesaria para conseguir una colectividad equilibrada y por ende un mejor desarrollo y un crecimiento progresivo. Esto se da por la oferta de ciertos bienes.

Las principales iniciativas para comenzar las recaudaciones significativas es cuando los países pequeños son sensibles para abastecer riquezas estatales, precisas para estimular el adelanto económico mediante la creación de infraestructura como puentes, carreteras, tules y vías de acceso a lugar de difícil acceso. Para lograr este desarrollo es que batalla y se fuerza en la incorporación de tarifas con el IVA, ICE y Salida de divisas.

1.1.10 Política Comercial y Fiscal

Este instrumento consiente en organizar la relación existente entre la presunción arancelaria y de gravámenes. Es decir que advierte la concordancia e importancia del ingreso fiscal que es preciso implantar como una medida arancelaria para el país, y la relación que existe mediante el proceso de comercio internacional.

Un impuesto posee un resultado muy importante a partir su aplicación en el manejo productivo hasta sus consecuencias que representa en la capacidad estatal, por eso es su importancia de analizar estos factores. Esta concordancia se demuestra que el precio de la prosperidad al aumentar una cierta entrada tributaria es lo que

representa un cálculo equitativo. El aumento de los capitales estatales es perceptivo al aumento de tributos e influye el estándar de utilización del país.

1.1.11 Otros instrumentos de la política comercial

Los gobiernos también utilizan otros instrumentos para ayudar a los distintos sectores como pueden ser:

Préstamos a las exportaciones

Radican en créditos que otorga el estado a productores o artesanos nacionales para facilitar las operaciones de exportación, como estrategia se puede dar préstamos a tasa de interés más bajas a las que ya existen, para incentivar de mejor manera a los ensambladores que sigan innovando sus tecnologías.

Subsidios a las exportaciones

Se consideran subsidios cuando el Estado apoya a los productores nacionales para que puedan exportar sus productos a costos competitivos y a menor precio que pueda ofertar al mercado internacional, es decir es un incentivo para la industria y un estímulo a la economía, que señala la diferencia entre el precio real del bien y el precio real cobrado al consumidor final.

Las tecnologías actuales utilizadas en la elaboración de vehículos están puestas hacia las siguientes ramas:

- Alineadas a la seguridad, como los airbags inteligentes y automatizados, así como los procedimientos de alarmas de pre colisión.
- Especializadas al confort, los fabricantes han introducido nuevos mecanismos internos, que van referente al control climático y beneficiar el espacio para la comodidad y la carga que se usa a diario por varias razones.

- Emplazadas al cuidado del medio ambiente, mediante sistemas de motorización interna que son los de tecnología a baterías como por ejemplo los vehículos eléctricos e híbridos son amigables y protegen el medio ambiente.

1.1.12 Barreras Arancelarias

Estas medidas a la importación radican en crear una tasa o tarifa aduanera que grava un país a la entrada o salida de productos o bienes, con el fin de resguardar la producción local en un determinado sector ya sea para los vehículos terminados y sus actividades relacionadas que están compuestas por autopartes. En los últimos tiempos el país no recoge ninguna tasa para cualquier producto involucrado que se vaya a exportar, las barreras que más se usan son arancelarias y buscan frenar el ingreso de determinados productos o bienes, por decir cuando más alto sea el valor de los impuestos de un producto, más difícil será que ingresen y puedan competir contra la industrialización nacional en otro país. A continuación se dará a conocer algunos de los efectos de las barreras arancelarias

- Reduce los ingresos y utilidades del sector importador
- Mejora la balanza comercial
- Crece la recaudación tributaria
- Al proteger la producción nacional suelen provocar el aumento las utilidades de las empresas nacionales

La recaudación de impuestos en el país, se indica los datos que aportó Ximena Amoroso, directora del Servicio De Rentas Internas confirmo que:

La entradas por impuesto en el año 2015 es de USD14.000 millones de dólares, es mucho más que lo recaudado en 2014. Este valor es complementario con los cobros

del SNAE, que da la suma aproximada USD15.000 millones, que están divisados en la Proforma Presupuestaria de 2015.

Los cálculos tributarios que se observó en el 2014, que fue incorporando reglas que debe tener característica específica como son de seguridad, generando cambios en las técnicas de distintas de dinanismos mercantiles. El aumento en el cobro somete a una riguroso servicio de la entidad de Servicio de rentas internas considerando las modificaciones pertinentes. La misión está puesta impuesta a reducir los porcentajes de altos porcentajes que no quieren pagan impuesto en la fecha indicada y minimizar la acción de no pagar los impuestos para ejercer un mejor control del consumo, induciendo a un dominante percepción en impuestos directos e indirectos

De acuerdo a los datos del Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador la recaudación ha subido desde el año 2010 hasta el 2015, año en el cual se recaudó 3894 millones de dólares. El incremento fue por el incremento de los aranceles, como son las salvaguardias a los vehículos y CKD, en la tabla se puede apreciar el progreso de las recaudaciones por importaciones.

Tabla 5:
Recaudación tributaria 2010-2014 (en miles de dólares)

AÑO	TOTAL
2010	3.081.230,71
2011	3.225.940,62
2012	3.450.595,41
2013	3.608.846,06
2014	3.661.322,79
2015	3.894.964,61

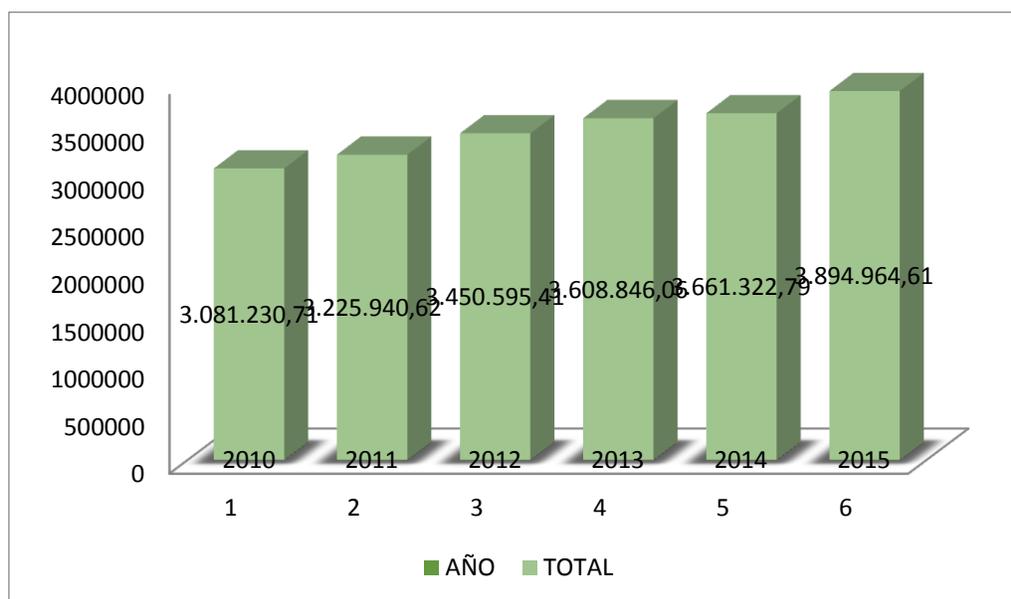


Figura 8: Recaudación tributaria 2010-2014 (en miles de dólares)

En la tabla delantera se consigue observar que la recaudación desde el año 2012 fue aumentando en todos los años y en el 2014 se destacó porque fue superior logrando USD 3.661 millones.

En cuanto al registro de la balanza comercial del Ecuador, es la que calcula el monto de las exportaciones menos las importaciones, en el de 2015 se obtuvo un saldo propicio de USD 2,544.6 millones; superávit menor al conseguido en el año 2014 USD 6,268 millones. Esta caída se debe principalmente a una disminución del precio del petróleo y para año 2016 tuvo una variación de USD 1.221 millones.

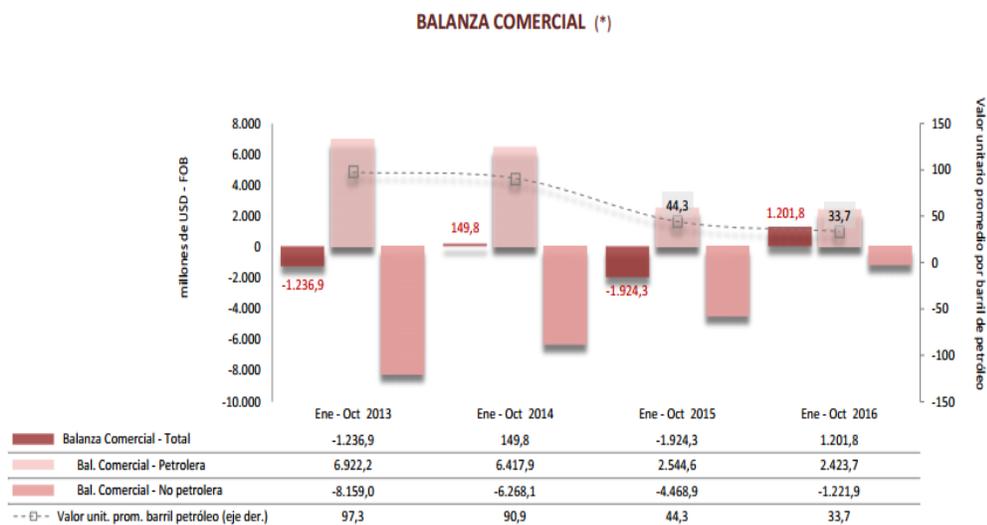


Figura 9: Balanza comercial

Fuente: Banco Central Del Ecuador (BCE) 2017

Tabla 6:

Exportación de vehículos por segmento en unidades 2011-2015

Año	Automóviles	Camionetas	Suv's	Van's	Camionetas	Buses	Total
2011	3686	8726	6302	1736	0	0	20450
2012	6979	9256	5655	1496	0	1429	24815
2013	3881	2139	327	169	0	697	7213
2014	3720	2368	2080	200	0	0	8368
2015	1130	2144	0	0	0	0	3274

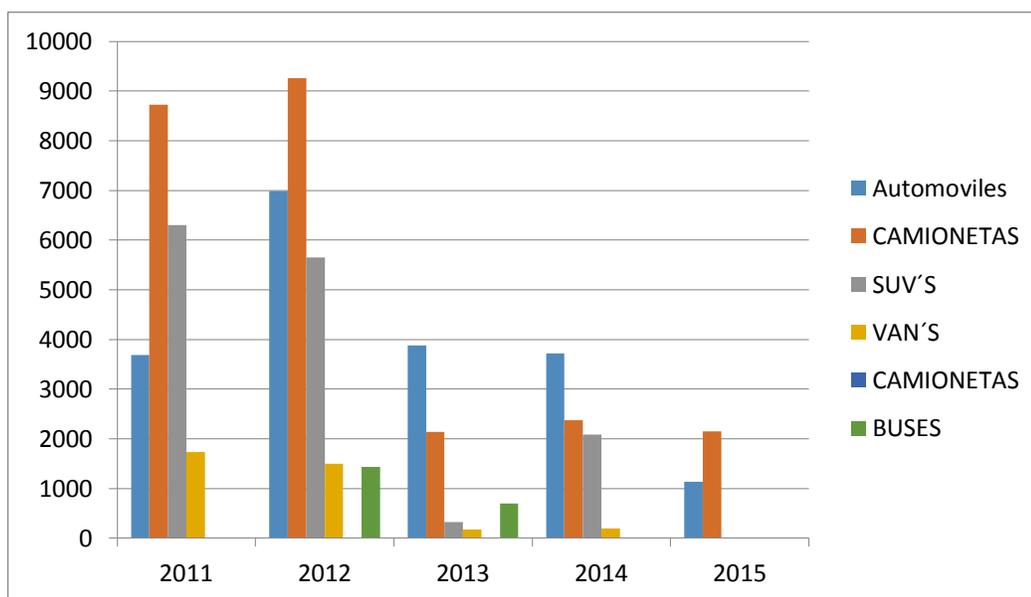


Figura 10: Exportación de vehículos por segmento en unidades 2011-2015

Por estas medidas que implemento el Ecuador se ha visto muy cuestionado por las altas tasas arancelarias y cupos de importación asignados, los que más reclamaron fueron los países vecinos como son Colombia y Perú.

1.1.13 Salvaguardias

La salvaguardia es un acuerdo que ayuda y protege la producción nacional de productos que competían con las importadoras, es una medida que les estimula para aumentar el volumen de fabricación de productos o bienes locales y la acogida de sus productos, esta medida no se la estima porque perjudicada ya que incrementa los costes de producción porque algunas materias primas y herramientas han subido por la implementación de las sobretasas por efecto de las salvaguardias. La producción nacional se ve por una parte favorecida como son las ensambladoras ya que las empresas deben incorporar componentes ecuatorianos a sus repuestos y accesorios, que estos se ven directamente favorecido a los artesanos y profesionales en la rama de la

metalmecánica, plásticos y entre otros que son actividades directas e indirectas que integran el sector automotriz.

Sobretasas es un tributo adicional que se aplica al precio al que adquiera un bien importado, es decir que proteger el patrimonio, en ciertos casos es incuestionable que los amerite, como cuando existen amenazas en ciertos sectores.

Sector automotriz afectado por las sobre tasas que consta en la Resolución Del 8 de Abril del 2015 (Resolución N. 016-2015) estas afectan a una parte de las importaciones que ejecuta el Ecuador.

Como es para vehículos tiene el 25% para neumáticos, CKD partes de ensamblaje y 45% bienes de consumo de lujo como adornos y confecciones

El cumplimiento de las tarifas impositivas, se dará de manera transitorio, radica en designar tarifa anexa a bienes del exterior, entre los que constan neumáticos, CKD son partes y piezas para ensamblar y otro grupo esta los productos de consumo que se los considera de lujo. Esta decisión fue tomada por el gobierno considera que si perjudicaba será mínimo su huella ya que son productos considerados de lujo

Estas medidas se tomaran a raíz del déficit de la balanza comercial y la disminución del precio del petróleo ya que mantenían un gasto alto con respecto al consumo. Mediante este punto de vista el estado pretende reparar la situación económica actual, por ende para estabilizar al país que es provocado por el desequilibrio que existe entre la fabricación y la subida de los precios de algunos productos en medida que sea consumida cierto artículos, a los que inquieto ya que son varios sectores muy importantes para el desarrollo del país, además de que dejo de percibir inversión privada, para mejorar la producción nacional, pero en la actualidad no contamos todavía con el cambio adecuado para diferenciar la producción en reemplazo las importaciones por completo.

Oposición y similitudes con salvaguardia y arancel

Para implementar el estudio de los aranceles y salvaguardias es preciso conocer cuáles son las semejanzas y diferencias para recordar de mejor modo la aplicación de los mismos y con qué cosa fueron utilizadas.

Semejanzas

Arancel

- Son empleados a bienes importados de otro país
- Se emplea con el fin de resguardar las empresas nacionales
- Se monopoliza en cualesquier de las mercancías del exterior sin considerar de donde vengan la importación su origen a veces exista acuerdos internacionales que someten o descarten el arancel.

Salvaguardia

- Se empleara en bienes de importación
- Se usara para restringir temporalmente a las importaciones que causan perjuicios a la rama de producción nacional que fabrica bienes similares

Diferencias

Arancel

- Son los impuestos o derechos aduaneros que se emplea a bienes importados de otro país
- Se emplean con la intención de obtener más entradas tributarias para el Estado

- Es una tasa que recae sobre bienes importados elevando el precio en el mercado interior donde se aplica

Salvaguardias

- Se limitan temporalmente las importaciones
- Se emplean de forma de restricciones cuantitativas o implementación de una técnica de licencias de importación
- Se usara por un tiempo determinado como resultado de que la producción afectada consiga tomar medidas para acomodarse a la competitividad más grande

A continuación se indicara las medidas arancelarias y salvaguardia a la importación de vehículos de que es el estudio que estamos explorando.

Las salvaguardias son Medidas a proteger a una determinada rama de fabricación contra un incremento imprevisto de las importaciones.

De acuerdo a la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador se obtuvo la siguiente información (2015):

“El sector automotor siente perjudicados por el límite de cupos, determinado a finales del año 2014, tanto para la importación de vehículos nuevos, así como también accesorios y repuestos para el ensamblaje local como son llamados los CKD.

La oferta de automotores que vienen del exterior tanto importado como ensamblado localmente, bajó entre el año 2014 y 2015 como podemos observar en el siguiente cuadro, esto se debe por la limitación de cupos.

Tabla 7:
Ensamblaje local e importaciones año 2011-2015

AÑO	Unidades	
	Ensamblaje local	Importación
2011	62053	77840
2012	56395	65051
2013	55509	58303
2014	61855	58205
2015	43962	37347

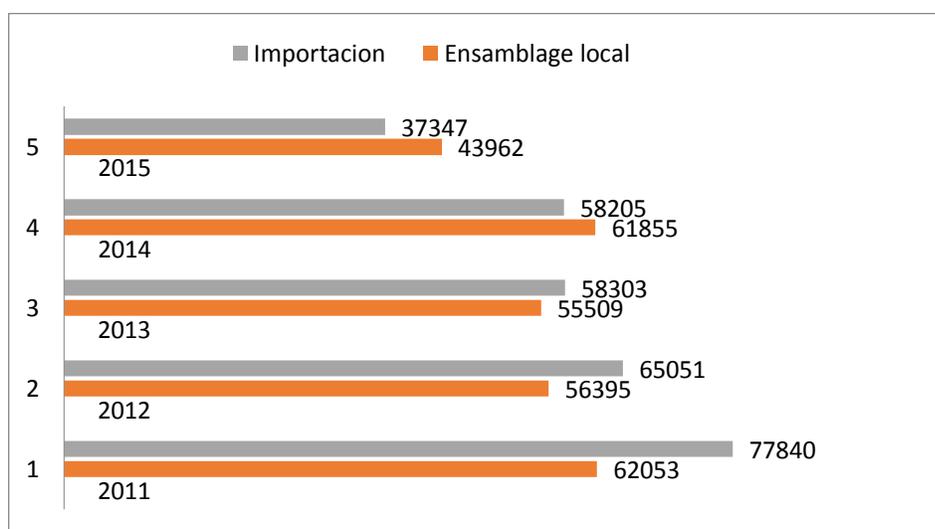


Figura 11: Ensamblaje local e importaciones

Mediante el siguiente cuadro se estima el progreso de las ventas de vehículos y la disminución en el 2015 debido a las cuotas de importaciones y el aumento de los aranceles

Tabla 8:
Ventas anuales por tipo de vehículos en unidades (2011-2015)

AÑO	Automóviles	Camionetas	Suv'S	Van'S	Camionetas	Buses	Total
2011	62585	27469	31712	5678	10788	1661	139893
2012	53526	23922	27118	4463	10954	1463	121446
2013	47102	22047	27067	5159	11085	1352	113812
2014	47851	23244	30634	5355	11673	1303	120060
2015	30344	15071	21664	4404	8263	1563	81309

Fuente: Asociación De Empresas Automotrices Del Ecuador

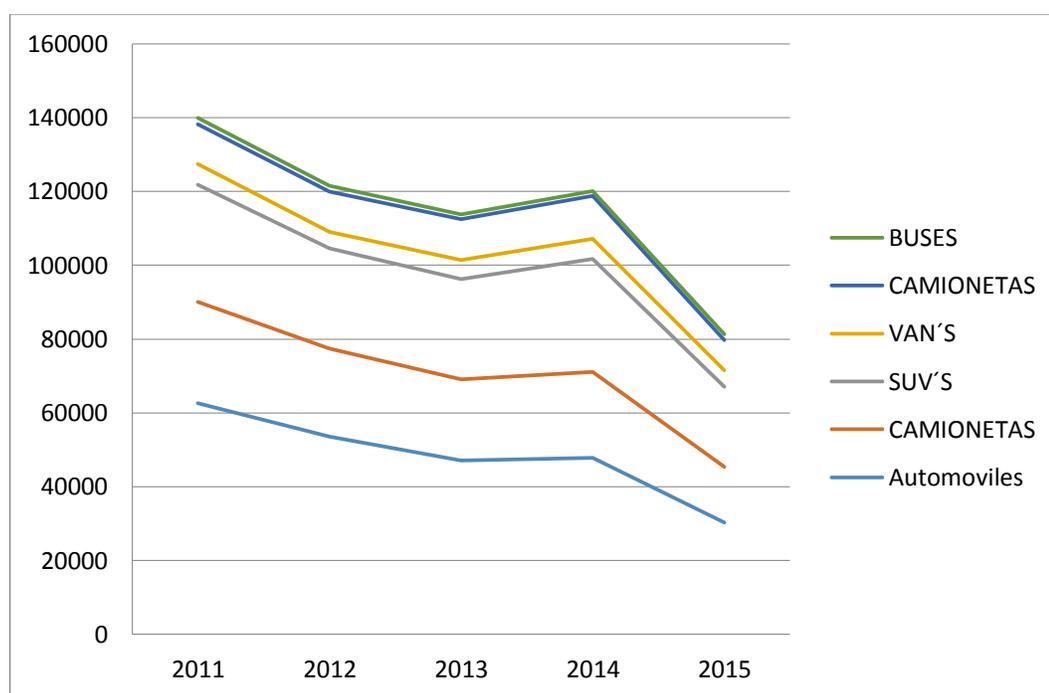


Figura 12: Ventas anuales por tipo de vehículos

La reducción de las ventas ha ocasionado que empresas y negocios que comercializan productos relacionados al sector automotriz se vean afectados, Apreciando así que entre el 2014 y 2015 las ventas disminuyeron de 120.060 unidades a quedar en 81309 unidades, esta reducción es del 30% lo que provocando grandes pérdidas para el sector.

Las concesionarias de vehículos se oponen a las salvaguardias asignadas por el Gobierno. Ya que los clientes ya no adquieren vehículos nuevos o importados ya que los precios subieron y tiene conflictos con la limitada oferta por la nuevas medidas.

Medias arancelarias

Las medidas arancelarias fueron empleadas y puestas en marcha por el Actual Gobierno que desde los inicios del año 2008 reformo y ajusto al sistema tributario, que se declara en la Ley De Equidad Tributaria Artículo N° 82, esta se retomó en el 2015, el cual aumento el arancel del Impuesto a los Consumos Especiales a productos que no son necesarios se los consideradora como de segunda necesidad en los que se encuentra cigarrillos, perfumes, licores, vehículos de lujo este arancel fue aumentado en relación al precio de venta al público y será elevado a la categoría del bien .

Es un impuesto aplica a bienes y servicios con la finalidad de:

- Localizar el consumo de bienes con elevados costos
- Imponer un gravamen a los consumos y bienes considerados de lujo

La sistematización del Impuesto a los Consumos Especiales se puede verificar de la siguiente forma:

Específica: se grava un valor fijo a cada unidad, independientemente de su valor por ejemplo, cigarrillos

Ad valorem: se aplica una tarifa porcentual sobre el precio de venta al público o sobre los precios referenciales que establece el Servicio de Rentas Internas (SRI) por ejemplo, vehículos

Mixta: combina los dos tipos de exigencia por ejemplo, en las bebidas alcohólicas se grava una tarifa específica respecto al grado alcohólico más una tarifa porcentual respecto al precio de venta

El precio influye en cuanto el consumidor final está dispuesto a cancelar por la adquisición de productos de algún producto que tiene este impuesto. Los precios son indicados por los fabricantes o importadores de los bienes gravados con el impuesto, y de carácter obligatorio se deberá ubicar etiquetas. En el caso de los productos que no posean etiquetados como vehículos, los precios de venta al público serán exhibidos en un lugar visible de los espacios de venta de dichos productos.

Para el sector se encuentra al convenio al costo de ofrecer al público que está determinado de la siguiente manera.

La base imponible de los bienes que están sometidos al Impuesto de Consumo Especiales, ya sean estos artículos de manufactura propia, además de los artículos traídos del exterior, se establecerá como una referencia de precio de venta al público indicado por el que elabora o negociante disminución el Impuesto del Valor Agregado y el Impuesto de Consumo Especial. A esta referencia se utilizaran las tarifas Ad-Valorem de venta al público sugerido para los bienes hechos nacionalmente o que se han traídos por ellos.

Valor de vehículo \$12000	
Valor CIF	\$12.142,00
Ad-valorem 35%	\$ 4.249,70
FDI Fondo desarrollo infantil 0,5%	\$ 60,71
ICE 5% hasta 20000	
Base imponible (CIF+ADV+FDI)+25%	\$20565,51
Base imponible ICE * 5%	\$1.028,27
Precio al distribuidor	
(CIF+ADV+FDI+IVA)	\$18.426,69
Precio al concesionario	
10% margen de utilidad	\$20.269,36

Al final de cada año se implanta una reforma al precio, los fabricantes o importadores se notificara al SRI la nueva base para los bienes fabricados o importados por ellos.

Esta tasa solo será para autos nuevos además de los gastos que implique asume el demandante, considerando que si el precio del incremento los impuesto lo asume el comprador, tomando en cuenta la categoría al cual se coloque el precios de oferta estará de acuerdo a una lista creada por el servicio de rentas internas

Los porcentajes son más comunes para el caso de comprar una camioneta o una furgoneta y los autos, porque estos automotores son más utilizados regularmente el trabajo diario y actividades comunes. En este caso, si el automóvil cuestas hasta 30.000 dólares solo cancela el 5% del Impuesto de consumos especiales, otro ejemplo es que si llega hasta 40.000 el impuesto sube el 25%.

1.1.14 Impuestos

El objetivo más significativo por los cuales el gobierno aplica los diferentes impuestos son:

- Recaudación fiscal corresponde a los impuestos como ese al valor agregado, pago al impuesto a la renta, los aranceles, impuesto salida de divisas (ISD) y el impuesta a los consumos especiales (ICE).
- Desincentivo al consumir productos como los cigarrillos, cervezas, perfumes, productos alcohólicos, y en general al consumo de bienes que son nocivos a la salud además a productos que son de lujo como ciertos vehículos electricos.
- Proteger a la industria nacional utilizando los aranceles sobre todo para que no entren al país productos importados, incitando a la quiebra de algunas empresas locales. Ejemplo Ecuador ha impuesto aranceles a la ropa y calzado originarios de China, que tiene costos de fabricación muchos menores.

1.1.15 Industria automotriz ecuador

El sector automotriz se encuentra ubicado en Quito al norte del país y está conformado especialmente por tres ensambladoras AYMESA, OMNIBUS BB, MARESA, las cuales producen automóviles livianos y pesados que son destinados para transporte de personas y mercancías a distintos lugares.

En los siguientes cuadros se pueden apreciar la producción de vehículos por ensambladoras en los años 2013-2015

Producción anual de vehículos por ensambladora y segmento

En unidades, 2013-2015

Ensambladora	Automóviles			Camionetas			SUV'S			VAN'S			Total		
	2013	2014	2015	2013	2014	2015	2013	2014	2015	2013	2014	2015	2013	2014	2015
AYMESA	7 565	5 077	6 666	-	-	-	5 205	4 798	-	1 361	200	-	14 131	10 075	6 666
CIAUTO	-	-	-	349	638	1 005	396	545	801	-	-	-	745	1 183	1 806
MARESA	-	-	1 752	7 474	5 990	3 784	-	-	144	-	-	-	7 474	5 990	5 680
OMNIBUS BB	24 987	23 557	25 376	10 246	13 467	10 796	9 261	9 600	408	-	-	-	44 494	46 624	36 580
Total general	32 552	28 634	33 794	18 069	20 095	15 585	14 862	14 943	1 353	1 361	200	-	66 844	63 872	50 732

Figura 13: Producción anual de vehículos por ensambladora y segmento

Fuente: Asociación De Empresas Automotrices Del Ecuador

La fabricación de vehículos se concentra en los automóviles y camionetas, el cual representan más de un 90% de las unidades ensambladas en el país, entre el año 2014 y 2015 se observa una reducción en la fabricación de camionetas y VAN'S. Las salvaguardias han recuperado la producción local en el 2015.

1.1.16 Parque automotor en el Ecuador Y Quito

Una parte de vehículos que transitan en el país no fueron producidos por los ensambladores nacionales, sino que fueron importados de diferentes países. Esta parte muestra las principales características de parque automotor.

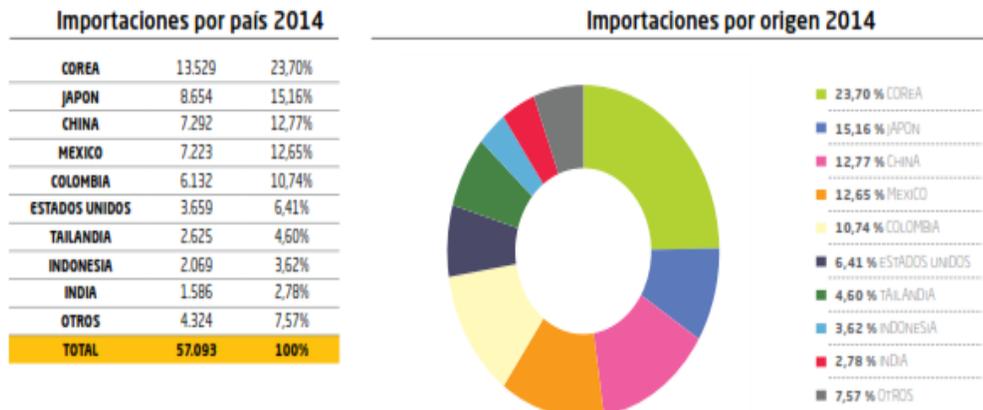


Figura 14: Importación por país

Fuente: Asociación De Empresas Automotrices Del Ecuador

Como se puede observar los principales países de los cuales el Ecuador importo vehículos son Corea del Sur, Japón y China.

A continuación se observa que la marca que lideran en el mercado es Chevrolet que representa cerca del 42% de participación, mientras que las demás marcas representan cerca del 10%. El tipo de vehículo preferido son los automóviles y tipo SUV. Las marcas más vendidas en el 2015 que fueron aparte de Chevrolet, son Kia, Hyundai, Nissan y Toyota como podemos apreciar la evolución hasta el año 2014, ya que para el 2015 fue negativa por las medidas implantadas por el gobierno.

Tabla 9:
Participación por marcas

MARCA	2011	2012	2013	2014	2015
CHEVROLET	59189	54947	50195	53574	40265
KIA	11965	10144	12300	12038	7647
HYUNDAI	14879	12296	9629	10623	5678
NISSAN	10080	7051	6576	6019	3794
MAZDA	8012	5120	6402	6916	3651
TOYOTA	6730	6840	6425	6476	3651
HINO	4133	3625	3735	4578	3385
GREAT WALL	2085	2088	1688	2160	2445
FORD	4385	4254	4086	4164	1771
RENAULT	5441	2707	2624	2587	1128
VOLKSWAGEN	3590	2969	1846	1942	1105
CHERY	1515	1854	1134	1117	1059
JAC	924	1086	1175	1314	891
OTROS	6979	6333	6088	6552	4839
TOTAL	139907	121314	113903	120060	81309

Fuente: Asociación De Empresas Automotrices Del Ecuador

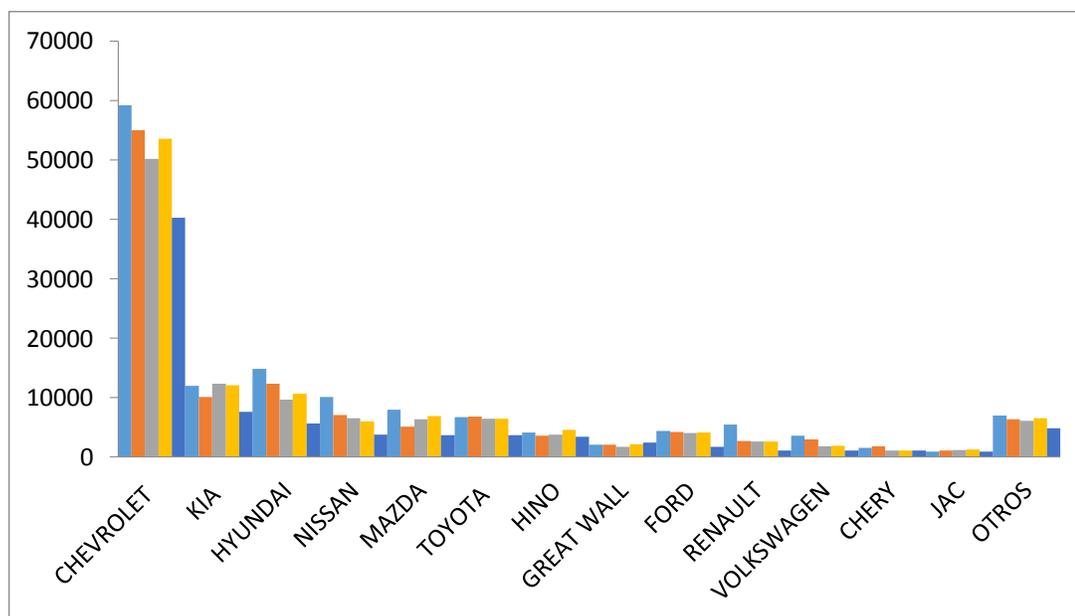


Figura 15: Ventas anuales por marcas

Fuente: Asociación De Empresas Automotrices Del Ecuador

1.2 Marco Referencial

En relación al tema de estudio se puede indicar que se ha hablado mucho en específico todo lo que tiene que notar con los temas del sector automotriz en el Ecuador y del comercio internacional, por lo que vamos a citar dos tesis de la Pontificia Universidad Católica del Ecuador donde se puede revisar el valioso aporte de estos autores a este tema de estudio.

Dentro de la tesis de Adriana Yépez., **“IMPACTO DEL INCREMENTO DE LOS ARANCELES EN LA IMPORTACION DE VEHICULOS EN EL ECUADOR: UN ANÁLISIS A PARTIR DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ”**, se habla acerca de los impacto de las restricciones dentro de la industria automotriz, que ha ocasionado efectos negativos en los últimos años, que fue incrementando el precio de los vehículos por efectos del aumento de los aranceles y la implementación de cuotas de importación, medidas que tenían como objetivo la disminución del déficit de balanza comercial e incrementar la producción nacional.

La estrategia impositiva busca resguardar varios segmentos valiosos que conforma toda la matriz productiva, entre los que se encuentra específicamente visualizado es la actividad automotriz, se ha estado causado incorporando cambios específicos en cuanto las regularizaciones arancelarias que inquieta mucho al sector y como también consumidor por no tener una estabilidad de precios.

El monto de los automóviles se acrecentó cada periodo por el ajuste e incremento de las tarifas arancelarias, además de indicar que ahora aumento las cupos de importación ya sea en autos terminados o en partes y pieza, esta regulación es pretender una mejoría en la economía.

En resumen el principal objetivo del modelo proteccionista actual no es precisamente el de mejorar como tal la productividad del mercado interno sino mejorar la balanza

comercial, ya que con un esquema en dolarización es importante el mantener la moneda dentro del país y que esta no se vaya.

Sin duda estas medidas tuvieron fuertes impactos en los ingresos de estas empresas y en las importaciones de estos bienes, como lo indica en el mismo documento citado,

La dificultad que ha enfrentado este sector es cuando no puede cubrir la demanda de vehículos, por efecto de tarifas y costos que cada año van aumentando, esto impulso un Cambio que incorpora la limitaciones en representación de cuotas a la importación, de manera que se exigió a que los compradores reduzcan s el consumo, intercediendo en su movimiento de estos productos.

A pesar de la disminución de las exportaciones, la manufactura local se vio afectada por las tarifas arancelarias subiendo los precios las importaciones de CKD para ensamblar los autos.

Objetivos

A través de un estudio de igualar las tarifas, decretar el perjuicios sobre la compra venta de automóviles a ocasiona un freno de adquirir en el consumo por los precios que han aumentado, además que por la inestabilidad económica prefieren no endeudarse

Desenvolver métodos estadísticos que revele la diferencia de la comercialización de autos como consecuencia de la implementación de la restricción de las importaciones, tarifas impuestos que subieron y cupos limitados.

Mediante los estudios realizados Yopez (2015) afirma que el resultado del aumento de las tasas arancelarias a los automotores baja la compra de vehículos nuevos. También, los artículos de fabricación nacional se ven afectados, porque estas medidas comercial de reducir los cupos de importación no es eficiente ya que gran

parte para ensamblar son partes y pieza CKD importadas, el cual es una pieza fundamental, ya que se exige a competir con precios de automóviles importados. Además otro punto importante es que se dejó de vender por las dificultades económicas que atraviesa el país, que sus precios altos además que su mantenimiento es cada vez aumenta mediante la establecimiento de impuestos como impuesto verde, ahora la posesión de vehículos involucra impuestos al municipio entre otros para poder movilizarse.

Síntesis de variables

Variables usadas en el presente estudio:

- Balanza Comercial de Vehículos
- Aranceles
- Ingreso y Tasas de Interés.

La balanza comercial manifiesta

Estudiaron los indicadores de Balanza Comercial

Balanza Comercial No Petrolera

Balanza Comercial Total representados en Millones de dólares

Balanza Comercial constituye:

Importaciones Totales Vehículos

Exportaciones Totales de Vehículos en Millones de dólares

Los aranceles constituye :

Examinaron los cuadros de Recaudación Tributaria Total en
Millones de dólares

Variable Ingreso

Indicadores de PIB per cápita

Ingreso Trimestral.

Variable

Tasas de interés Pasiva y Activa Referencial.

Otro tema importante a analizar es que no es la primera vez que el Ecuador adopta un modelo proteccionista y con restricciones al comercio internacional en lo que tiene que ver a la industria automotriz.

Mediante los parámetros de salvaguardar la producción nacional e incentivar industrias es necesario que las medidas antes expuestas se deban conseguir ir eliminando paulatinamente.

Esta estrategia de aumentar las tarifas arancelarias convendría debe avalar que las industrias se ve afectada solo por un tiempo determinado, y que responda a que las empresas que no profesionales se tengan que extinguir. Además, lo cual si se proyecta así el futuro estos impuestos se debe apoyar a las empresas nuevas para poder fabricar bienes de calidad y poder competir con el mercado internacional. Estos impuestos tendrían que favorecer a las empresas en un mediano plazo para aumentar así las empresas que se dedican a comercializar o ensamblar vehículos.

En el Ecuador siempre se ha tratado de imponer restricciones en el comercio internacional, y en especial en el sector automotriz, tratando de incentivar a la industria nacional o mejorar indicadores macroeconómicos como balanza de pagos y comercial.

No todas las veces han sido efectivas estas medidas de los gobiernos de turno, ya que en referencia a una representación de dolarización es importante mantener el circulante y que no salga del país, pero sacrificamos competitividad y los bajos precios internacionales en lo que tiene que ver a partes, piezas y accesorios automotrices.

Investigando en otras tesis internacionales como por ejemplo en la Universidad de Chile en el Instituto de Estudios Internacionales, donde en su estudio: **El efecto de las políticas industriales en el comercio del sector automotriz implementadas en el gobierno del Presidente Rafael Correa en Ecuador**, se habla sobre estas restricciones a las importaciones dándoles un trastoque como si se tratarán de incentivos a la disminución de esta actividad y en especial si la importación se realiza con vehículos más modernos y con más uso de tecnología:

Permitir la importación de vehículos que son más competitivos y con mayor contenido tecnológico reduce muchas veces el estímulo a incursionaren esta rama, especialmente en países donde la demanda es reducida, y es así que si se busca impulsar el desarrollo del sector las estrategias debe mantener relación con el proteccionismo (Narvárez Guerrero, 2014)

Por otro lado se habla también de mantener incentivos formados con el objetivo de política económica, en general dentro de lo que se puede revisar de este documento nos conduce claramente a la disminución de importaciones el motivo de resguardar el equilibrio de la balanza comercial. De constar estímulos impositivos a la importación que serán enviados a la realización de bienes que no se originen nacionalmente, y todas las negociaciones se concentrarán en potencializar los sectores estratégicos.

La industria automotriz en Corea del Sur se inició por el Plan de Desarrollo Económico implementado en 1962. Se emitió una la ley de protección a la industria en la que se establecieron tres medidas importantes: la restricción total de importación de vehículos, el libre acceso al mercado de partes y componentes, y la exención del pago de impuestos a los ensambladores. Posteriormente la política de restricción de importaciones se extendió a otras industrias relacionadas; lo cual implicó que las ensambladoras debían buscar proveedores locales para suplir la demanda de piezas necesarias para el ensamble de los vehículos, es decir las

empresas comenzaron a ensamblar vehículos con mayor contenido local (Narváez Guerrero, 2014).

Previo a implementar políticas proteccionistas dirigidas a sectores específicos los gobiernos deben considerar algunos aspectos como: analizar el tamaño del mercado, por que el crecimiento eficiente de una industria depende directamente en aprovechar economías de escala; determinar cuáles son las habilidades y el potencial de los emprendedores que estarían operando las nuevas empresas, el Estado debe promover aquellas actividades en las que su visión se vea compartida con el sector privado; y principalmente impulsar sectores que permitan el crecimiento desbordado, es decir emprender en actividades que permitan el desarrollo de otras actividades y aporten a la expansión del conocimiento. (Cypher & Dietz, 2008) (Narváez Guerrero, 2014)

Objetivos

“Identificar cuáles son las políticas industriales que impactan al comercio del sector automotriz en el período 2007-2012.

Estudiar la relación entre las políticas industriales y el comercio del sector automotriz ecuatoriano.

Analizar el efecto de las políticas industriales introducidas en el gobierno del Presidente Rafael Correa en las importaciones vinculadas al sector automotriz” (Narváez Guerrero, 2014).

El sector automotriz impulsa la transformación productiva que se han enfocado en la fabricación de vehículos, además de partes y piezas y los importadores de comercializar estos vehículos. Este sector es significativo ya que genera varias plazas de trabajo directo e indirectamente a partes relacionadas, mediante la política industrial empieza una sustitución de importaciones para proteger a la industria local, con el propósito de

crear productos competitivos para el comercio internacional, que además del implemento de los cupos solo se advirtió en el aumento de la recaudación fiscal, y que la renovación de parque industrial debe ser a largo plazo ya que el costo de las maquinarias y herramientas son altos y poder ensamblar en el país hace que los costos sean altos.

Síntesis de variables

Industrialización

- Políticas industriales
- Comercio sector automotriz
- Importaciones
- Convenios de complementación

Dentro del tema de estudio se puede citar teorías que tienen que ver con las medidas de política económica, como es la recaudación fiscal, además de generar proteccionismo del comercio nacional mediante las barreras a las importaciones y sobretasas arancelarias.

La teoría del keynesianismo basado en la económica que fue establecida por John Maynard Keynes (1936) Forjo su ideas económicas como fundamental que son empleo, interés y el dinero. Es asentada en las dificultades económicas en tiempos de trance.

Además Keynes planteaba una economía de mercado internacional regularizado de tal manera que la balanza comercial sea beneficiosa para el incremento de la demanda agregada es decir de cuanto está dispuesto el consumidor a comprar a un determinado precio.

La economía keynesiana (1936) Estudia los motivos y secuelas de las diferenciaciones de la demanda con sus recomendaciones en cuanto la ocupación y el entrada de ingresos. Para tener un dominio en el patrimonio en tiempos de dificultad. Esta intervención se ejecutaba mediante política fiscal que configura el presupuesto del Estado, mediante el gasto público y los impuestos, para asegurar y mantener la estabilidad económica”.

Ventaja Absoluta de Adam Smith: De acuerdo al modelo clásico de la Ventaja Absoluta de Adam Smith se establece debe especializarse en producir productos que alcanzarían ser lo más eficiente posible y poder exportar a otros países en un menor costo. Patrocinaba un comercio sin obstáculos para alcanzar y fortalecer el proceso de evolución productiva, esta teoría poseen aquellos países que son capaces de producir un producto que domina y manejado adecuadamente, mediante la utilización de recursos con un coste de fabricación menor.

Adam Smith argumentaba que el trabajo se basa en la capacidad de producción de un país, es decir que se especializa en la producción de determinados productos con el fin de que todos obtengan un beneficio. De esta manera, los países pueden ganar si se especializan en la producción de un bien en el que tienen adelantos que domina y compran parte de su fabricación en otro país a cambio de los artículos en la que tienen desventaja absoluta.

La teoría de la ventaja comparativa y la productividad del trabajo de Ricardiano. (Krugman, 2013) “Hace referencia a que el comercio internacional, se beneficia mediante una relación que les permita producir los bienes que cada uno se destaca y lo hace bien. Además los estados comercializan para obtener un producción en escala, es decir el especializarse en la producción de determinado bien que les permite obtener mayores cantidades a menores costos de producción”.

Krugman (Krugman, 2013) “Por otro lado explica que el comercio internacional tiene su origen en las economías a escala, en la innovación tecnológica y en la experiencia acumulada por la empresa, y de ahí que se justifique la intervención del Estado con subsidios y barreras arancelarias para proteger la industria interna de la competencia internacional”.

1.3 Marco Conceptual

Utilizaremos los siguientes términos durante el desarrollo de la presente investigación:

ASOCIACIÓN DE EMPRESAS AUTOMOTRICES DEL ECUADOR

(AEADE):

Son entidades que integran los importadores, comerciantes y ensambladores de automotores, además de los negocios automotrices como llantas, repuestos, accesorios, talleres, etc.

Es una entidad importante que apoya en la negociación comercial como legal además de protección corporativa, que mediante preparaciones puedan desarrollarse las transacciones. Se han mantenido en esta gestión como 60 años, ayudando industria automotriz.

ASOCIACIÓN ECUATORIANA AUTOMOTRIZ (AEA):

Esta entidad desde sus primicias tiene la facultad de fijarse en las leyes, disposiciones y acuerdos, o aquellas medidas que dispongan los estados, lo mismo a nivel nacional como seccional, con el objetivo que las decisiones que se tomen no repercutan en las tareas de sus asociados. (Asociación Ecuatoriana Automotriz (AEA)

ACCESO A MERCADO.- Esclarecimiento de reglas comerciales de un país, para proporcionar y restringir el ingreso de productos o servicios de otros países. El paso a compradores posee correlación con medidas arancelarias, barreras arancelarias (cuotas, prohibiciones, entre otras.) y en la práctica con: normas de origen, y normas sanitarias y fitosanitarias, entre otras”. (Sulser, 2016)

ACUERDO COMERCIAL.- Acuerdo que se implica entre dos o más países ha desempeñar algunas operaciones para renovar su intercambio comercial (Sulser, 2016)

ARANCEL.- Impuesto que se pone a todos los productos que un país compra en el exterior. (Sulser, 2016)

AREA DE LIBRE COMERCIO.- “En éste tipo de integración se eliminan las barreras comerciales (aranceles) entre los países miembros. Los países tratan de beneficiarse especializándose en la elaboración de productos y servicios que tienen una ventaja relativa e importando aquellos en que tienen una desventaja relativa”. (Sulser, 2016)

COMPETITIVIDAD.- “Capacidad de una organización pública o privada, lucrativa o no de mantener sistemáticamente ventajas comparativas que le permitan alcanzar, sostener y mejorar una determinada posición en el entorno socioeconómico” (Sulser, 2016)

DEMANDA LATENTE.- Existe una demanda latente cuando hay voluntad de comprar entre las personas de un bien o servicio, pero donde los consumidores no tienen el poder adquisitivo para poder proporcionar el producto. (Cateora, 2006)

DEMANDA POTENCIAL.- “El potencial del mercado es la meta que se aproxima a la demanda de mercado a medida que los gastos de mercadotecnia en la producción se aproximan al infinito para un ambiente o ámbito en particular” (Cateora, 2006)

También es la cuantía de un servicio o producto que los clientes que pueden adquirir o comprar a un valor determinado en un margen de tiempo dado.

LA DEMANDA EFECTIVA.- “La demanda efectiva es cuando el deseo de comprar un producto está respaldado por una capacidad de pagar por ello”. (Cateora, 2006)

DESGRAVACION ARANCELARIA.- “Reducción de aranceles entre dos países que han logrado un acuerdo comercial en materia de acceso a los mercados” (Sulser, 2016)

CAPÍTULO II

MARCO METODOLÓGICO

2.1 Enfoque de la investigación

Esta investigación se efectúa bajo el enfoque cualitativo del tipo descriptivo. Cualitativo dado que se basa en la recolección de información en anuarios, páginas web de los principales asociaciones involucradas con el sector, revistas y publicaciones del sector público, deseando percibir el fenómeno como un todo a través de la descripción y observación. Descriptivo porque se basa en la investigación de información relevante del contexto y recolección de datos para el análisis.

Estudio Descriptivo.- De acuerdo con Bernal César (Bernal, 2010)

Cuando se plantean estudios representativos como lo es del sector automotor, las hipótesis se expresan a nivel descriptivo y se aprueban dichas hipótesis

La intención de este estudio trata de puntualizar circunstancias y programas. El comportamiento y como se muestra dicho inconveniente. Las ilustraciones tanto gráficas como estadísticas, examinan cada característica primordial grupos específicos además considera distintas circunstancias que se involucre en el estudio.

Esta técnica se fundamentará en estados y niveles porcentuales que sirve de apoyo para declarar el perfil de como avanzado la comercialización interna y externa, particularmente se distinguirá y reflejara en las importaciones de autos, tomando en cuenta las partes relacionadas en cuanto a la riqueza con la demanda difundida.

Métodos De Investigación.- Es importante indicar que al realizar cualquier trabajo de investigación se suele utilizar más de un método

En el presente trabajo los métodos a utilizar son los métodos inductivo y deductivo

Método Inductivo

“Método Inductivo es aquel método científico que alcanza conclusiones generales partiendo de hipótesis o antecedentes en particular.”
(<http://conceptodefinicion.de/metodo-inductivo/>,2015)

Este método permitirá partir de hechos particulares a generales; siendo las causas que impactan la realidad del sector automotriz en la economía, los hechos particulares; y los hechos generales constituye la realidad actual de este sector.

Método Deductivo.-

Se relata a aquel procedimiento donde parte de lo general a lo específico. Este emprende proporcionando que cada paso a los datos en cierta representación permitidos, para alcanzar a una suposición a partir de un raciocinio de carácter lógica o figuraciones; o sea relata a un proceso donde están establecidas procesos y reglas en que gracias a su ayuda, se obtienen conclusiones finales partiendo de ciertos enunciados.

Este método nos servirá para conseguir consultas sobre la dificultad de la investigación, para poder establecer los primordiales obstáculos que se dio para originar las condiciones actuales que enfrenta.

2.2 Tipología De La Investigación

El tipo de investigación de la presente investigación se enmarcará en:

Investigación Documental O Bibliográfica

Para Guillermina Baena (Baena, 1985) la Investigación Documental o bibliográfica básicamente consiste en una técnica que se orienta hacia la clasificación, selección de toda información obtenida en lecturas relacionadas con el tema y opiniones al respecto, edemas de reformas escrita y materiales directos de bibliográficas, que refuerza y estructura un cuadro hipotético en base a reseñas, noticias, testimonios y antecedentes.

Este instrumento de investigación es base fundamental para la base teórica de nuestro estudio especialmente en la elaboración del marco teórico y toma de datos importantes dentro de las variables de estudio, para lo cual realizaremos una revisión completa del

contenido de la información bibliográfica, revisión de datos de las páginas de internet, libros relacionados al tema de estudio, y demás medios donde se pueda encontrar información significativa del tema.

2.3 Hipótesis

H1: Las medidas restrictivas gubernamentales de importación de vehículos han tenido incidencia negativa en el sector automotriz.

H2. Las medidas restrictivas están disminuyendo la demanda del sector privado automotriz.

2.4 Procedimiento Para Recolección Y Análisis De La Información

Para el presente estudio el levantamiento de información será representada las variables del sector automotriz en el país, caracterizado por la importación y exportación de vehículos, que se encuentra ligado directamente con los aranceles, cupos, salvaguardias vigentes para dicho sector durante el año 2015.

Para determinar el impacto económico en el sector automotriz por la reducción de cupos, como primera parte se debe tener cuáles y cuántas son las compañías más principales que ofrecen bienes y servicios involucrados en este negocio, estas serán perjudicadas directamente en sus procedimientos por las medidas adoptadas.

2.5 Instrumentos

Matriz de operación de variables.

Tabla 10:
Matriz Impacto económico en el sector automotriz, limitaciones de cupos de importación y tasas arancelarias

Objetivos	Variables	Ítems	Fuentes de información
1. Marco Legal	1.1 Medidas tributarias	1.1.1 Impuestos que gravan a las importaciones <ul style="list-style-type: none"> • Ad-Valorem • Fodinfra 1.1.2 Ingresos fiscales <ul style="list-style-type: none"> • IVA • ICE 	Documental
	1.2 Medidas Gubernamentales	1.2.1 Medidas arancelarias tarifas de aduana 1.2.2 No arancelarias Cuotas de importación	
2. Disponibilidad de Producción	2.1 Producción Nacional	2.1.1 Producción de vehículos 2.1.2 Vehículos de mayor producción 2.1.3 Exportación de vehículos	Documental
	2.2 Compras Del Consumidor	2.2.1 Vehículos de mayor exportación 2.2.2 Ventas totales de vehículos 2.2.3 Ventas por tipo de vehículos	
3. Oportunidades de desarrollo del mercado	3.1 Estructura Del Mercado	3.1.1 Composición de las ventas <ul style="list-style-type: none"> • Importación • Ensamblaje 3.1.2 Venta por marca de vehículos	Documental
	3.2 Crecimiento del mercado	3.2.1 ventas tipo de vehículos 3.2.2 Demanda por provincias	

CAPÍTULO III

RESULTADOS

3.1 Para investigación empírica: Demostración de hipótesis

La presente investigación analiza el impacto económico en el sector automotriz como resultado de las limitaciones de cupos de importación y sobre tasas arancelarias a los vehículos.

Antecedentes de la unidad de análisis

El gobierno del Econ. Rafael Correa efectuó una política arancelaria para controlar el saldo en la balanza comercial y a su vez salvaguardar a la industria nacional, sin considerar que también se ven afectados los consumidor, las concesionarias y las personas que trabajan en estas empresas, porque al generar este tipo de condiciones al comercio se ve perjudicado porque los montos de los productos incrementan, lo que interviene directamente a la economía del consumidor, así la imposición de tasas arancelarias y cupos de importación están teniendo efectos perjudiciales, esto se estableció para proteger la industria nacional y contribuir a incrementar los ingresos fiscales.

Balanza comercial: por al incremento del precio del petróleo y principal producto de exportación del país, el Ecuador le permitía mantenerse la estabilidad económica y expandir la inversión pública mejorando el rol del estado como principal representante en la economía nacional.

Balanza Comercial Petrolera: Para el año 2011 las exportaciones petroleras fueron de US\$ 12.944,9 millones, en el 2015 descendieron a US\$ 6.697,5 millones, con una disminución de US\$ 6.247,4 millones.

Para el año 2011 las importaciones petroleras fueron de US\$ 5.086,5 millones, para el año 2015 disminuyeron a US\$ 3.944,8 millones, con una disminución de US\$ 1.141,7 millones.

Tabla 11:
Exportación e importación balanza comercial

	Exportación	Importación	Balanza Comercial
2011	12945,0	5086,5	7858,49
2012	13792,0	5441,3	8350,7
2013	14107,7	5927,4	8180,3
2014	13302,5	6417,4	6885,1
2015	6697,5	3944,8	2752,7

Fuente: Banco Central Del Ecuador

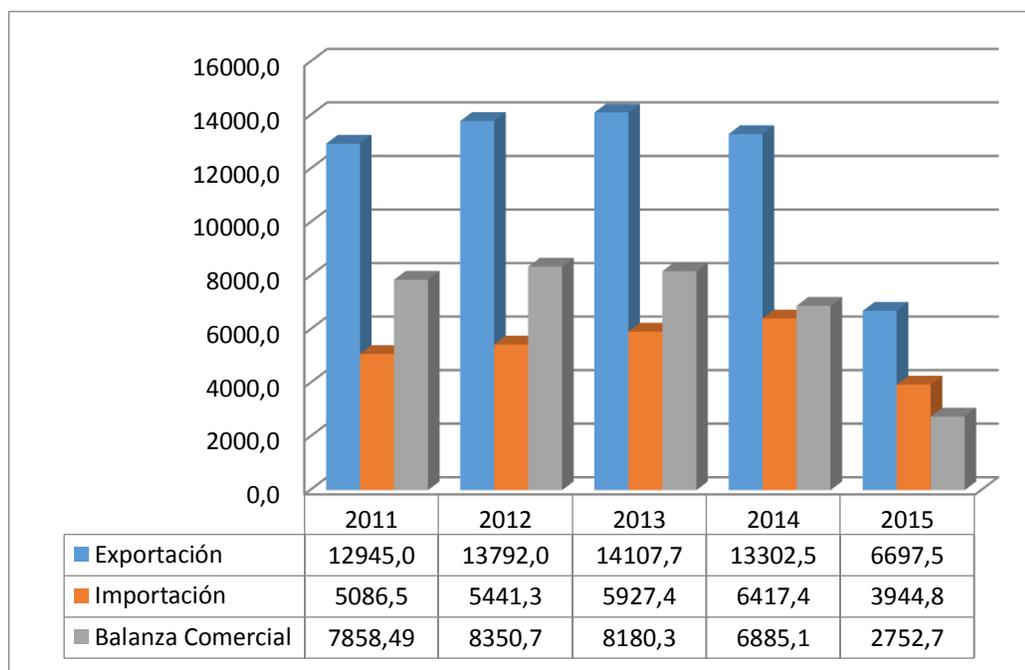


Figura 16: Exportación e importación

Balanza Comercial No Petrolera: las exportaciones no petroleras fueron de US\$ 9.377,5 millones, en el 2015 aumentaron a us\$11668,5 millones. Teniendo así un incremento de US\$ 2.290,9 millones, que porcentualmente es de 24%

Las importaciones no petroleras registradas en el 2015 fueron de 16,513 millones, en monto inferior considerando el 2014 que se postuló en 20,027 millones, en los posteriores periodos, ha visualizado un déficit, situación que da lugar a que el gobierno aplique medidas restrictivas a las importaciones

Tabla 12:
Balanza comercial no petrolera

	Exportación	Importación	Balanza Comercial
2011	9377,5	18065,4	-8687,9
2012	9972,8	18764,1	-8791,3
2013	10740,1	19961,4	-9221,3
2014	12429,8	20027,4	-7597,6
2015	11668,5	16513,5	-4845

Fuente: Banco Central Del Ecuador

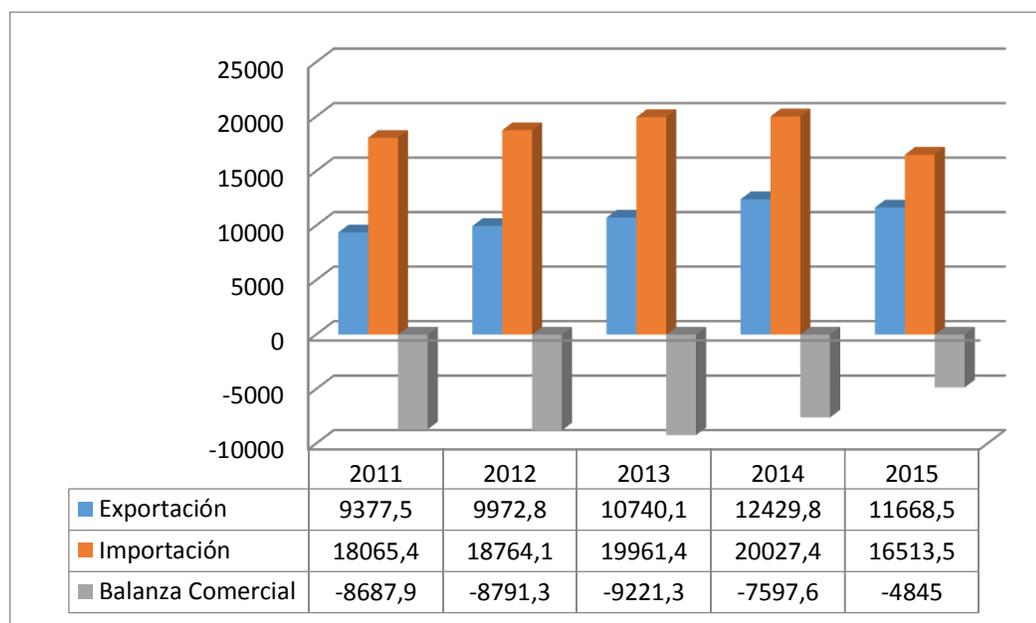


Figura 17: Balanza comercial no petrolera

La Balanza Comercial que ha tenido el Ecuador en los últimos momentos ha sido desfavorable, así muestra en los cuadros anteriores, se redujo el déficit en cuenta corriente es decir se efectuó el objetivo que se buscó en la aplicación de las restricciones

implementada por el gobierno.

La recaudación tributaria: con respecto a la recaudación fiscal se estudiando el comportamiento de los cuatro impuestos más significativos para el país: IR, IVA, ICE e ISD, podemos observar que, estos tributos tuvieron un crecimiento sostenible en el periodo de estudio, a excepción del IVA, que en el año 2015 decreció, esto podemos atribuirlo a la implementación de las salvaguardias.

Tabla 13:
Recaudación tributaria en millones de dólares 2011-2015

	2011	2012	2013	2014	2015
IR	3112	3391	3746	4274	4833
IVA	4958	5498	6057	6548	6500
ISD	491	1160	1225	1260	1094
ICE	617,9	684,5	743,6	803,2	839,6
Imp. Vehículos	174,5	192,8	214	228,4	223,1
Imp. Activos Exterior	33,68	33,26	47,93	43,65	48,68
TOTAL	9387,08	10959,56	12033,53	13157,25	13538,38

Fuente: Servicio de Rentas Internas (SRI)

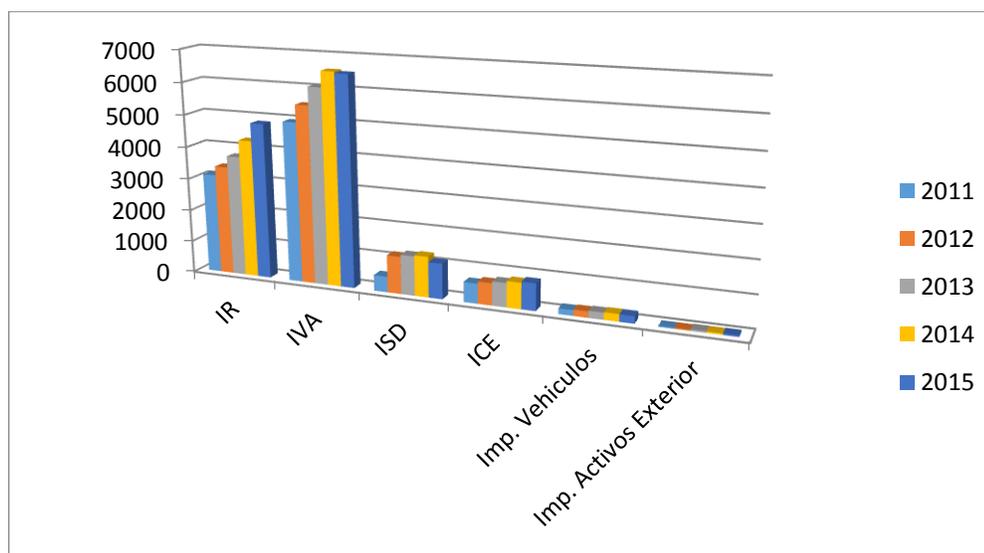


Figura 18: Recaudación tributaria en millones de dólares

Si comparamos la evolución de la Recaudación Tributaria del periodo 2011 - 2015, podemos observar que, en el 2011 la recaudación fue de US\$ 9387.08 miles y que el 2012 fue de US\$ 10.959.56 miles, lo que significó un incremento del 17%; el 2013 fue de US\$ 12.003.53 miles, hubo un crecimiento del 13%; el 2014 aumentó a US\$ 13.157.25, que representa el 7% y el 2015, la recaudación llegó a US\$ 13.538.38, hubo un crecimiento del 2%.

Se registró una reducción en por concepto de IVA 6,548 miles en el 2014 y en 2015 6,500 millones, por concepto de ICE tuvo una disminución en las importaciones por disminución de recaudación de ese impuesto, los problemas económicos sumado la evasión no se logró un buen desenvolviendo en entradas fiscales.

Tabla 14:
Producción de vehículos en ecuador

	PRODUCCION
2011	75743
2012	81398
2013	66844
2014	63872
2015	50732
2016	40586

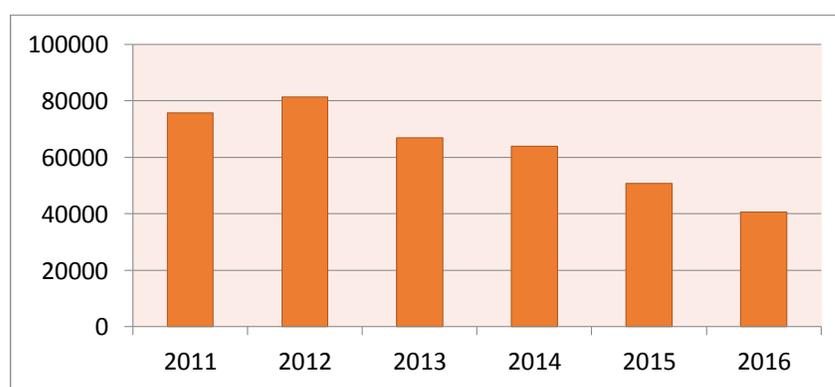


Figura 19: Producción de vehículos en ecuador

En los últimos años en el Ecuador se ha visto un incremento en la producción de

vehículos como podemos observar en el gráfico, esto se debe a que el consumo del Ecuador ha aumentado y la producción depende de la cantidad demandada, sin embargo existen factores económicos que han perjudicado a la producción siga al incrementar los impuestos al ingreso de maquinaria y partes y repuestos, otro impuesto a que la demanda disminuya es también el impuesto verde que en conjunto con los otros logran que la demanda pueda disminuir.

Tabla 15:
Vehículos con mayor producción

	Automóviles	CAMIONETAS	SUV'S	VAN'S	CAMIONES
2011	27228	23618	22247	2629	21
2012	34544	24893	17970	2209	1782
2013	32552	18069	14862	1361	1338
2014	28634	19457	14398	200	0
2015	33794	15585	1353	0	0

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador

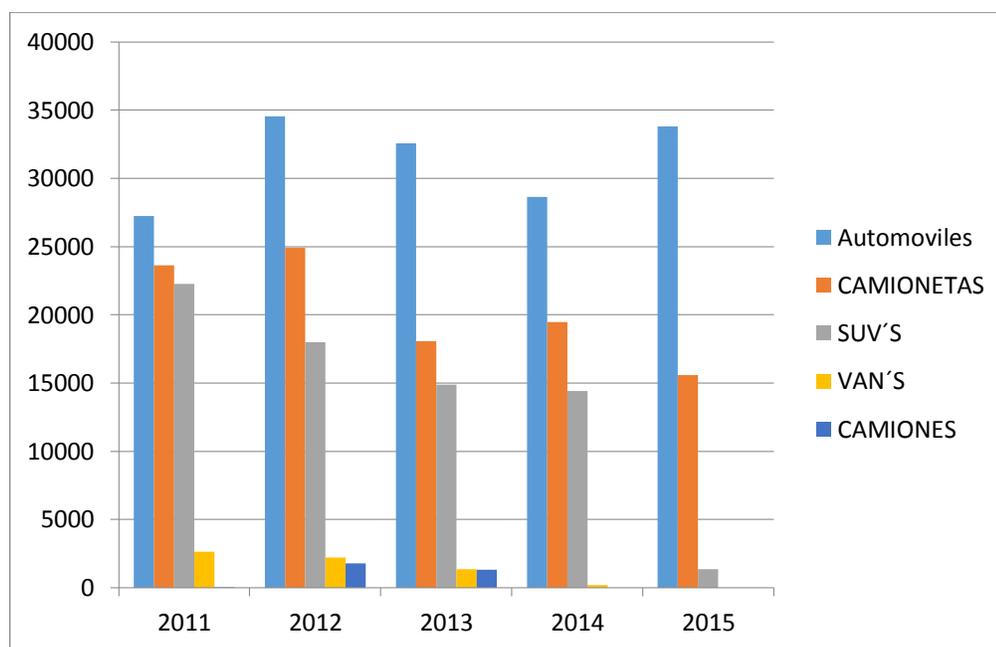


Figura 20: Vehículos mayor producción

En el gráfico anterior en el año 2011 los vehículos de mayor producción han sido

los automóviles, seguido de las camionetas y finalmente los SUV'S, con el pasar de los años, la producción que más aumentó fue la de automóviles, expertos dicen que esta transformación en el favoritismo de los clientelas que se ve reflejada en la producción se debe a cuando entro en vigencia la ordenanzas de pico y placo porcentaje, esto obligó al consumidor a adquirir dos autos en la gran mayoría para poder trasladarse, y en general todos los vehículos han incrementado su producción.

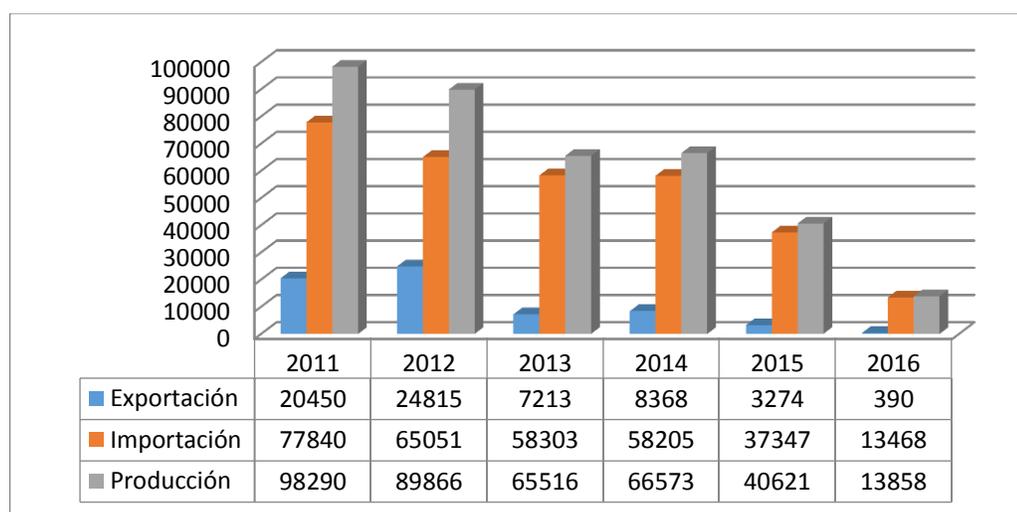


Figura 21: Exportación e importación de vehículos en unidades 2010-2016

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE)

El 2015, se observó una baja significativa de en promedio del 30% en concordancia al año pasado, en Ecuador por las medidas adoptadas y concordando con otros estados, nuestro país hubo un desmoronamiento en las empresas involucradas al sector. La disconformidad con los costos para obtener autos del exterior y su oferta en el país tiene diferencia en precios de venta al público con otros países vecinos por ejemplo en Colombia entre autos livianos y SUV'S están alrededor 8500 a 10200. A relación de los que cuestan es mas es por el pago de gravamen y aranceles y dado el caso por salvaguardias.

El modelo más vendido en Quito es el modelo Aveo Emotion, según los concesionarios y su precio para el 2015 está en \$ 19.200, y comparando con Colombia

se oferta en 10.800 ya el es un precio directo al público.

En nuestro país uno de los impuestos que se debe pagar para adquirir un vehículos es el ICE este gravamen en modificado y va en relación al precio que puede alcanzar un 35%, también se debe cancelar otra contribución que se le hace para el Fondo de Desarrollo para la Infancia que corresponde al 0,50%, otro Impuesto a la Salida de Divisas esto se da por la salida de capitales al exterior. Conjuntamente con el pago del 12 % IVA para apropiación de auto, como así mismo el 40% que se paga sobre el total que costo el vehículo. Al realizar este estudio se observó que también en otros países pagan estas tarifas arancelarias.

Tabla 16:
Vehículos de mayor exportación

	Automóviles	Camionetas	Suv's	Van's	Camiones	Total
2011	3686	8726	6302	1736	0	20450
2012	6979	9256	5655	1496	1429	24815
2013	1752	2139	2454	169	697	7211
2014	3720	2368	2080	200	0	8368
2015	1130	2144	0	0	0	3274

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador

Los vehículos que más se importan en el país son los automóviles, ya que son los de menor precio en la mayoría de las marcas, el Ecuador tiene un bajo consumo en cuanto a las denominadas VANS.

Los principales países destino de las exportaciones ecuatorianas son:

- Colombia
- Venezuela
- Chile
- Perú
- Estados Unidos entre otros.

En el 2011, se vendieron 139.893 unidades de vehículos, en el 2012 disminuyeron a 121.446 unidades, el 2013, las ventas fueron de 113.812, un 6% menos que el año

anterior, en el 2014 fueron de 120.060, se incrementaron en un 5% y el 2015, se vendieron 81.309 unidades, es decir un 32.28% menos que el año anterior, las ventas en unidades, se vieron afectadas por las cuotas y las salvaguardias. Si se comparan los vehículos vendidos del 2011 con el 2015, podemos observar una disminución del 41.46%.

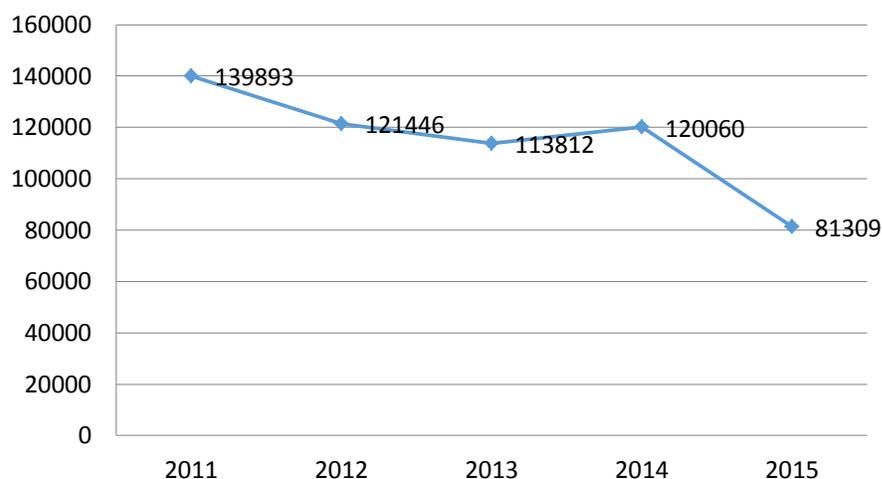


Figura 22: Ventas anuales de vehículos en unidades 2011-2015

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador

Hasta el 2014, hay un constante crecimiento de las ventas de vehículos pero debido al comportamiento de los precios, es en el 2015, que bajan, debido a la implementación de las aranceles y limitación de cupos. Si comprobamos las ventas del 2011 con el 2015

Tabla 17:

Ventas Anuales por tipo de vehículo en unidades 2011-2015

AÑO	Automóviles	Camionetas	Suv'S	Van'S	Camiones	Buses
2011	62585	27469	31712	5678	10788	1661
2012	53526	23922	27118	4463	10954	1463
2013	47102	22047	27067	5159	11085	1352
2014	47851	23244	30634	5355	11673	1303
2015	30344	15071	21664	4404	8263	1563

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador

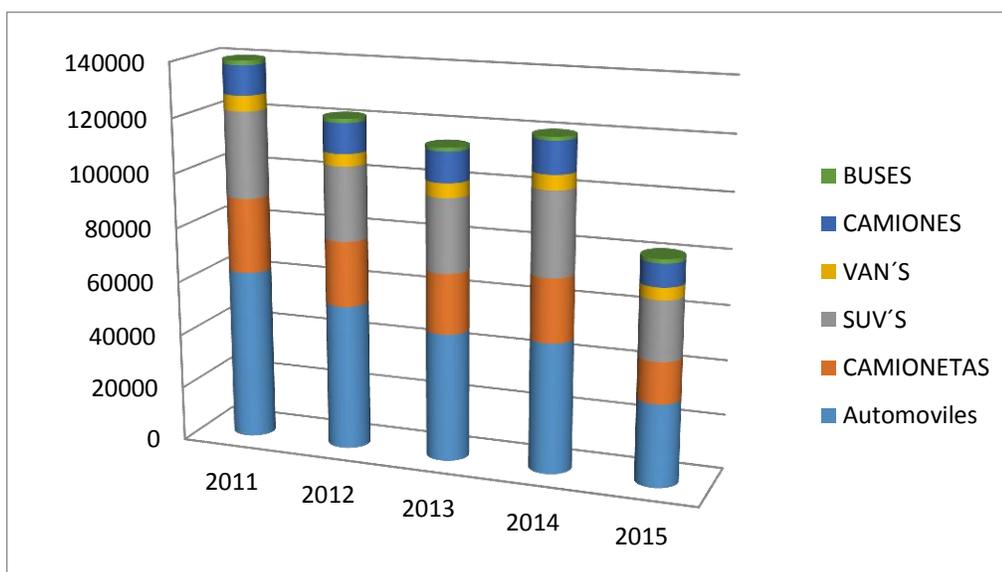


Figura 23: Ventas anuales por tipo de vehículo

La reducción de las venta a ocasionado que empresas y negocios que comercian con productos relacionados al sector automotriz se vean afectados, Apreciando que del 2014 al 2015 las ventas disminuyeron un 30% lo que provocando pérdidas para el sector.

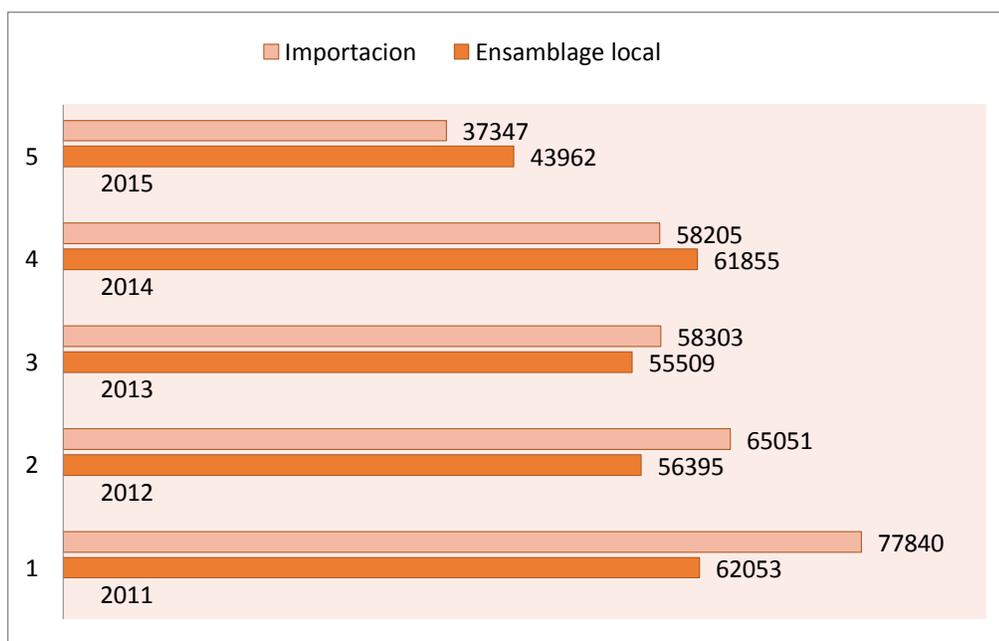


Figura 24: Ensamblaje e importación de vehículos (Unidades)

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador

En la tabla anterior se puede verificar, que la oferta de autos de fabricación local fue en aumento y sobre paso a las importaciones. En los posteriores periodos considerados desde 2011-2015 emprendieron a ensamblar más autos lo que generó una pérdida para los automotores de mercados internacionales y sus ofertas también decayeron, por este motivo los comerciantes se comprometen a dar créditos para los vehículos con más tiempo de lo establecido para poder mantener el porcentaje de ventas. Entre el 2014 y 2015 se ve una gran diferencia en ventas que son muy, la confianza que el estado tenían al ajuste de la estrategia más sólida, para que este segmento industrial tenga acuerdos para que reconozcan y programen sus ofertas con vehículos importados sino con corporaciones que accedan ensamblar otras clases de vehículos u otras marcas de vehículos.

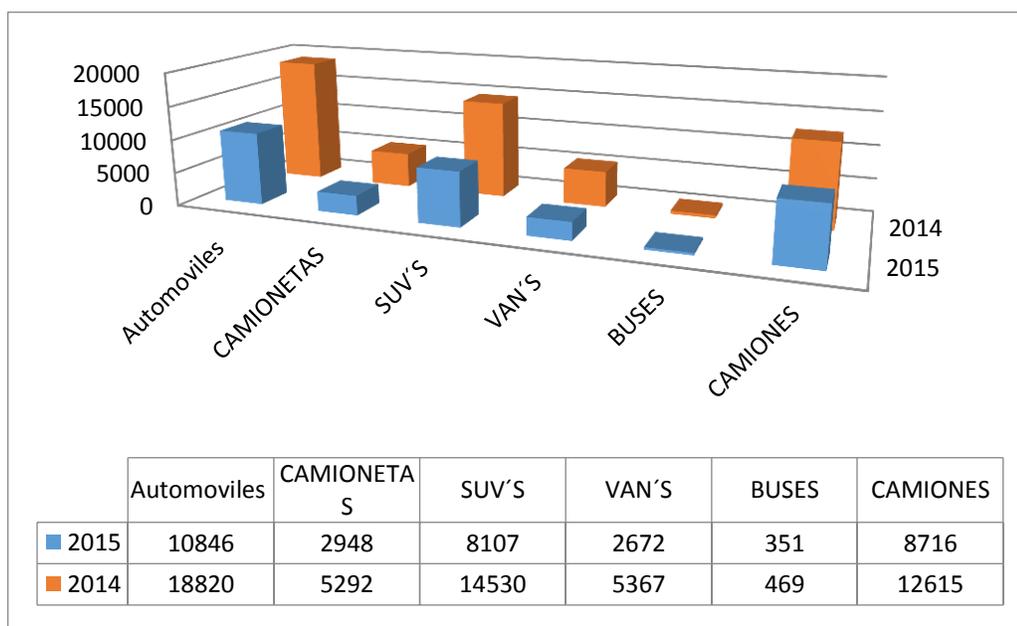


Figura 25: Importación de vehículos por segmento 2014-2015 (Unidades)

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador

En el año 2014 y 2015 tiene como preferencia importación autos confortables, en los se encuentra automóviles livianos, camionetas, SUV'S y VAN'S. El ingreso de estos carros que provienen de otros países está en una etapa donde tiene muchos controles, esto ha perjudicado en las ventas porque los compradores tienen una mayor preferencia por los autos importados, es mayor que obtener autos de fabricación nacional, además han desarrollado más acciones para mantener el vehículo en buenas condiciones. Los automóviles en el año 2015 se vendieron 10.846, en cuanto al periodo del 2014 las ventas alcanzaron 18.820 unidades, lo que implica una disminución de 42%. Las camionetas en el año 2015 se redujeron con relación al año 2014. Los SUV'S en el año 2014 se importaron 14.530 unidades, mientras que en el año 2015 se logró a importar 8.107 unidades. Por lo que se llega a concluir que el sector automotriz ha estado con constantes pérdidas por los mecanismos de cuotas, gravámenes y salvaguardias que se han cargado a esta actividad.

En el 2015 hubo una reducción por los cupos de importación. El segmento con mayor afectación es el de las camionetas y VAN'S.

El escenario para el 2016, no ha cambiado ya que los consumidores se abstienen de adquirir un auto por no tener una seguridad de poder pagar, porque el país se encuentra atravesando una crisis económica.

El sector automotor, empeñado en sobrevivir, publicado que mediante varias revistas, indica que la restricción de importaciones significa una disminución del 30%, de acuerdo con las nuevas cuotas, lo que conlleva a que los dueños de los concesionarios tendrá la capacidad de importar 48200 unidades que está en un monto \$490 millones y los precios por vehículo se alcanzarían realzar en un 4% más. A eso se debe sumar los costos altos por impuestos y tasas que los comerciantes son obligados a pagar además de las salvaguardias.

Tabla 18:

Venta de vehículos según principales provincias unidades

Año	Pichincha	Guayas	Tungurahua	Azuay	Manabí	Otras provincias
2011	54905	36916	10106	8999	4510	24457
2012	48715	32621	8739	7380	4003	19988
2013	46478	30824	8016	6461	3956	18077
2014	49702	32373	8235	7114	4078	18558
2015	32566	22268	5495	4986	3108	12886

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador

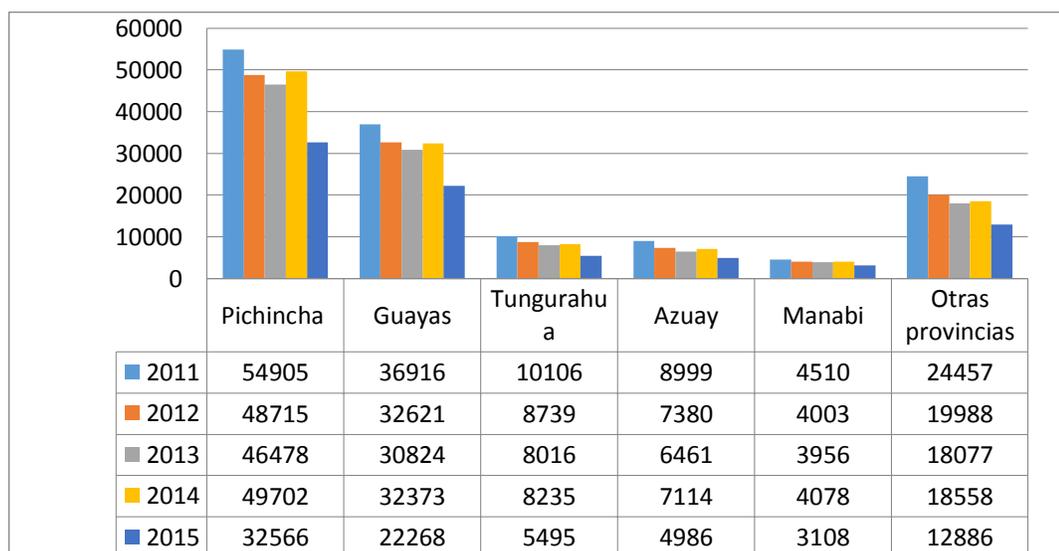


Figura 26: Venta de vehículos según principales provincias unidades

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador

El cuadro anterior nos indica que las ventas de automóviles en la ciudad de Pichincha y Guayas son las más representativas, 2014 por 49702 unidades y 32373 unidades y en el 2015 disminuyeron con relación al año 2014. Se vieron afectados por la disminución de las importaciones, emplearse las cuotas de importación que como consecuencia las ofertas disminuyeron específicamente de los autos importados, por eso los representantes de estas empresas se forzaron en establecer estrategias para poder sobrevivir.

Tabla 19:

Ventas de producción nacional y vehículos importados

	Ventas De Producción Nacional	Ventas De Vehículos Importados
2011	62053	77840
2012	56395	65051
2013	55509	58303
2014	61855	58205
2015	43962	37347

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador

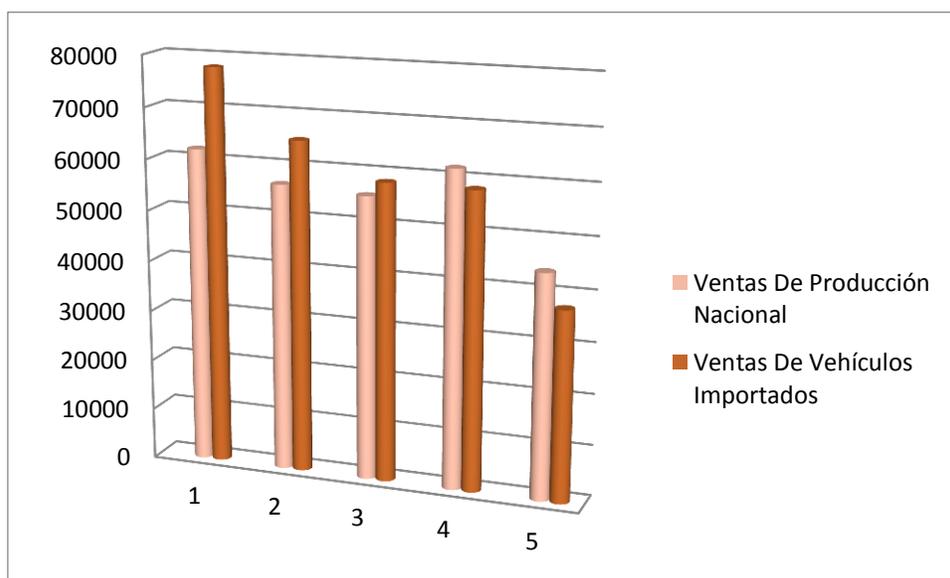


Figura 27: Ventas de producción nacional y vehículos importados

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador

Al 2014 las ventas muestran una reducción del 11,5% en proporción a la adquisición del año anterior que significó 14% en unidades de ventas de producción, con respecto al 2015 la venta de vehículos importados por las medidas actuales del gobierno redujeron del 13% al 7% del año siguiente que representa 20858 unidades.

3.2 Conclusiones

La hipótesis considera que la medida arancelaria utilizada por disposición del estado permitió favorecer el escenario negativo que tenía la Balanza Comercial, fue admitida y manifestada durante el estudio realizado. Se implantó instrumentos de Política Comercial que ha reformado la situación económica actual del país. A manera que el estado ha incorporado las salvaguardias, cupos de importación y tasas arancelarias como medida para reducir los desequilibrios de Balanza Comercial y protección de la industria nacional. La investigación mediante datos cuantitativos y cualitativos proporcionados, se obtuvo evidencia de la hipótesis y confirmar con los objetivos planteados.

Tenemos percibido como las teorías tienen un aporte de interpretar en términos de mercado y permanencia de la Economía Internacional.

Habiendo realizado un breve recordatorio de las teorías sobre el Comercio Internacional, como cada una de ellas aportó y validó los modelos del comercio en un tiempo explícito y como fue la comercialización a través de la historia del comercio mundial y en algunos casos todavía se ponen en práctica, el poder del dinero, el interés y el empleo para solucionar dificultades económicas.

La importancia del progreso Político, Comercial y Cultural es fundamental a nivel internacional para poder integrarnos con otros países, los acuerdos comerciales internacionales es un soporte para economía de cada país, estos nacen a partir de los enunciados teóricos de John Maynard Keynes (estimula la crisis en tiempo de crisis), Adam Smith (Especializarse en la producción de un producto y obtener beneficios) y Krugman hace referencia a que el comercio internacional se realiza por dos razones, el primero es el intercambio de mercancías porque son diferentes. En segundo lugar especializarse en la producción de determinado bien que les permita obtener una curva de experiencia elevada y producir en mayores cantidades a menores costos.

Al optar las salvaguardias para proteger la industria nacional ha detenido de manera temporal los acuerdos internacionales. Es trascendental destacar el dominio que tiene el

gobierno actual mediante sus medidas. A partir de los años 2008 el Gobierno ya hablaba sobre el cambio de la sector manufacturero y como fortalecerla, pero se tuvo muchas observaciones en cuanto a las tarifas para materias primas, herramientas y equipos importados que no sean originados localmente, con el plan de fortificar la fabricación y capacidad de la industria.

El ensamblaje de autos en Ecuador se incrementó debido a las negociaciones firmadas con China, mientras que las importaciones de marcas no ensambladas dentro de territorio nacional se disminuyeron a causa de los impuestos el cual incremento su precio.

CAPÍTULO IV

DISCUSIÓN

4.1 Propuesta de mejora

La medida de las tasas arancelarias, limitación de cupos aplicadas a los neumáticos, CKD de ensamblaje, por el actual presidente son políticas para fortalecer la capacidad de producción de la industria nacional, lo que ha venido provocando un alza en los precios de los productos, por todas las dificultades de la obtención de materia prima y adquisición de tecnologías lo que genera muchas trabas para el sector.

Mi propuesta es que si el gobierno quiere más participación de la industria nacional debe exportar más mediante incentivos y disminuir las tasas arancelarias y cupos de importación.

- Como lo hemos visto que otros países, van atrayendo capitales, para desarrollar el sector productivo del país, reformando las instalaciones, el equipamiento y el proceso de ensamblaje.
- Incentivando la inversión financiera con exoneraciones fiscales
- Crear estímulos con créditos flexibles para estimular la producción nacional de partes, piezas, que son fundamentales para el sector automotriz.
- Ofrecer mayor seguridad a la utilización de las fuentes de financiamiento del sector privado para activar el sector y los consumidores puedan adquirir vehículos además de fortalecer la economía del país.
- Ampliar planes para la renovación o ampliación de la industria nacional de partes y piezas para que pueda cubrir la demanda nacional.
- Fomentar el adelanto la tecnología de la industria automotriz para fabricar

productos con calidad y competitivos.

- Disminuir paulatinamente los impuestos como incentivo a la inversión para las empresas que ubiquen fábricas de piezas y partes que proporcionen a la industria automotriz.

Como parte del análisis y evidencia práctica se presenta un estudio a la empresa MARESA para ver el impacto que género las salvaguardias, cupos de importación a medida que disminuyan paulatinamente observaremos cambios en venta y producción de vehículos nuevos.

Mediante los estados financieros de la empresa se procedió a ejecutar un balance consolidado, donde podemos observar que:

Tabla 20:
Estados financieros

CUENTAS	2013	2014	2015	2016
ESTADO DE SITUACION FINANCIERA				
Activo Corriente	132.008.730	137.496.595	94.301.473	93.358.458
Activo No Corriente	16.391.409	14.812.448	12.860.709	12.732.102
Total Activo	148.400.139	152.309.043	137.977.427	106.090.560
Pasivo corriente	99.757.967	101.550.127	49.120.604,30	48.629.398
Pasivo No Corriente	4.842.824	2.075.462	9.202.780,63	9.110.753
Total Pasivo	104.600.791	103.625.589	58.323.385	57.740.151
Patrimonio	43.799.348	48.683.453	79.654.042	48.350.409
Total Pasivo Mas Patrimonio	148.400.139	152.309.043	137.977.427	106.090.560
ESTADODE RESULTADOS				
Ingresos de actividades ordinarias	203.260.209	196.798.368	147.246.328	125.159.379
Costo de ventas y producción	166.900.776	165.270.304	121.607.028	103.365.974
Gastos vts, ad, fin, otros	27.873.527	23.063.615	21.587.406	18.349.295
Utilidad bruta	8.485.906	8.464.449	4.051.894	3.444.109,73
15%participacióntrabajadores	1.272.886	1.269.667	607.784	516.616,46
Ganancia (pérdida) antes de impuestos	7.213.020	7.194.782	3.444.110	2.927.493,27
Impuesto a la renta causado	1.586.864	1.582.852	757.704	644.048,52
Ganancia (pérdida)	5.626.156	5.611.930	2.686.406	2.283.444,75

Fuente: Superintendencia de Compañías (2017)

Como nos indica la tabla anterior las utilidades percibidas por la empresa Manufacturas Armadurías Y Repuestos Ecuatorianos S.A MARESA estudiada el cual se demostrar del mismo que los ingresos en el año 2015 han sufrido una caída, resultado directa de la dificultad económica que inquieta al país.

La empresa estudiada a partir del año 2013 al 2016 ha presentado una baja significativa en las utilidades apreciadas por la fabricación de automóviles, si el escenario continuara podría empeorar el funcionamiento económico de la empresa, identificando una inseguridad para el sector.

Además se evidencio un aumento de los costos y gastos de producción de los automóviles, resultado continuo de instrumentos como sobretasas arancelarias, cupos de importación que no permite la adquisición de materias primas, herramientas y repuestos, también el sector se ve afectado por el aumento de cancelar a los obreros.

Tabla 21:
Evolución de los costos no producidos por la compañía

AÑO	2013	2014	2015	2016
Inv. Inicial De Bienes No Producidos Por La Compañía	15.831.627	13.456.883	375.281	318.989
Compras Netas Locales De Bienes No producidos Por la Compañía	1.157.184	3.526.055	171.043	145.386
Importaciones De Bienes No Producidos Por La Compañía	47.563.264	40.428.774	10.047.716	8.540.559
Inv. Final No Producidos Por la Compañía	-11.197.072	-375.281	-3.174.058	-2.697.949
	53.355.003	57.036.431	7.419.982	6.306.985

Tabla 22:
Materiales

MATERIALES				
AÑO	2013	2014	2015	2016
INVENTARIO INICIAL	7.002.438	5.630.387	15.915.374	13.528.068
COMPRAS	29.723.785	27.250.770	23.772.792	20.206.873
INVENTARIO FINAL	-5.263.402	-15.915.374	-263.600	-224.060
COSTO POR MATERIALES	31.462.820	16.965.783	39.424.566	33.510.881

MANODE OBRA				
MANODE OBRA	2.103.094	2.365.888	2365887,88	2.011.005
NUMERO DE EMPELADOS	6.614	6.958	6683	5495
COSTOS INDIRECTOS				
OTROS COSTOS	4.427.832	4.809.855	4.017.696	3.415.041
TOTAL COSTOS	59.885.929	64.212.174	13.803.566	11.733.031

Los cuadros anteriores nos demuestran la evolución de los costos no producidos por la compañía, en 2015 disminuyó el número de compras, así como en el número de materiales, mano de obra y otros costos, debido a la disminución de la producción y el número de personal implicado en la misma, abordando un costo total menor a los años anteriores.

Tabla 23:
Importación de materias primas e ingresos

AÑO	VALOR	VARIACIÓN	INGRESOS	VARIACIÓN
2012	86.677.086		207.325.413	
2013	84.977.535	1,96%	203.260.209	1,96%
2014	81.991.538	3,51%	196.798.368	3,18%
2015	46.603.730	43,16%	147.246.328	25,18%
2016	39.613.170	15,00%	125.159.379	15,00%

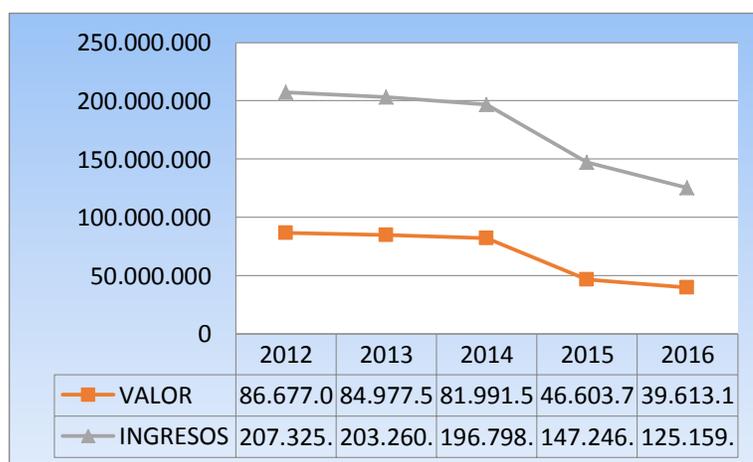


Figura 28: Importación de materias primas e ingresos

La tabla anterior muestra la diferencia de costos de materia e ingreso entre el año 2012 y 2014, mientras que en el año 2015 se redujo por arriba de los valores existentes en el año 2012, para importar materias primas como partes y piezas CKD tiene una sobre del 25% .

Lo cual revela una ineficiente productividad, demostrando que incremento significativamente los materiales producción, en la actualidad se debe invertir más que años anteriores para conseguir un igual producto final, lo cual se convierte en escasa competitividad lo que a diferencia las empresas extranjeras ofrecen productos a precios más bajos.

Evolución de los precios

Es importante notar que las empresas están sobreviviendo pese a la situación actual que fueron tomadas por el gobierno actual que regularon las importaciones de vehículos terminados en términos de cupos que fue planteado desde el año 2012.

Tabla 24:
Comparación histórica de precio promedio de vehículos por tipo 2011-2015

	2011	2012	2013	2014	2015
Automóviles	16.029	17.298	17.902	19.199	23.965
CAMIONETAS	27.034	31.020	31.118	32.371	29.029
SUV'S	28.485	31.437	33.572	35.387	40.188
VAN'S	23.704	24.894	24.738	24.806	28.332
CAMIONES	52.827	54.675	56.989	57.641	63.519
BUSES	61.056	70.296	76.541	76.822	58.660

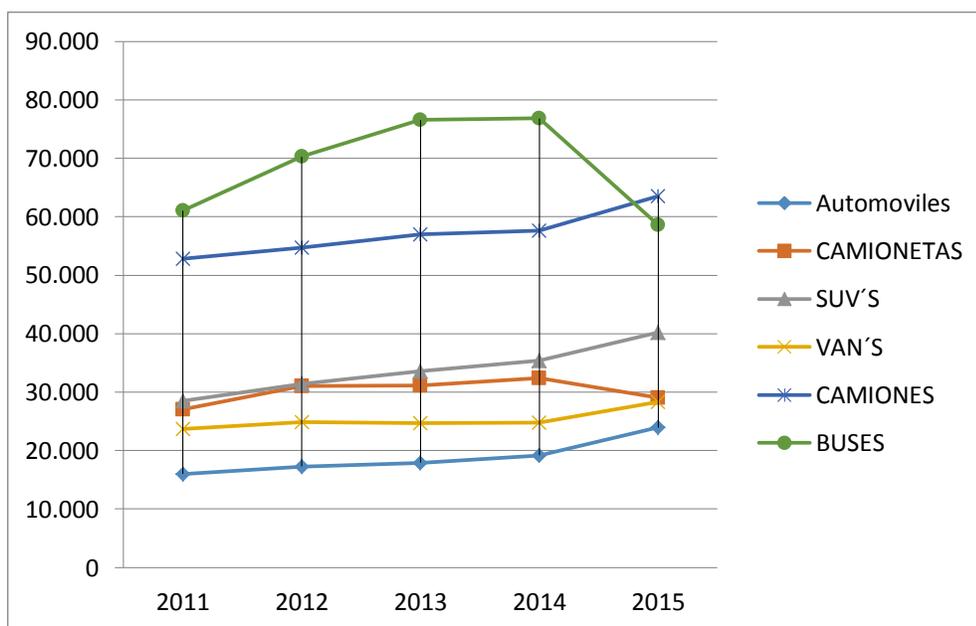


Figura 29: Comparación histórica de precio promedio de vehículos por tipo

Al mirar el progreso que hubieron en los precios de los vehículos poseemos que a partir de que se empleó la reforma a la Ley de Equidad Tributaria estos empiezan a incrementarse reiteradamente, para los carros que su costo de venta sea más alto a los USD 21.000 cuando se impuso el ICE los precios de venta se elevaron en alrededor del 15% al 45%, para algunos concesionarios su alternativa fue bajar un cierto porcentaje a los precios de los carros ha disminuido sus bordes de utilidad de un 16% a un 8% para conseguir ganancias y aumentar las ventas, adicionalmente los coches que son acoplados en Ecuador costean un mayor arancel Ad-Valorem que es del 40% por ser CKD, las ventas de estos tuvieron un gran impacto porque perjudico al subir los costos e incrementos los precios, esto se vio afectado en las empresas del país que ensamblan los y concesionarias de vehículos, porque la importación de partes y piezas (CKD) también pagan IVA y otros aranceles, la producción nacional esto hace que el precio promedio suba y que cada año los vehículos considerados económicos a relación con otros países es mucho más elevado . Cabe enfatizar que adentro de cada condición está un segmento de coches que son supuestos como de lujo que comprensiblemente tienen un precio

superior a los 40.000 dólares

Análisis del nivel de producción

El nivel de producción de la MARESA del sector automotriz en el periodo 2011 – 2015 fue desarrollado con el objetivo de constituir de forma clara el nivel de aumento o disminución económico y productivo cursado por la empresa.

Tabla 25:
Nivel de producción

Año	2013	2014	2015	2016
Compras	30.880.969	30.776.825	23.943.835	28.747.432
Unidades Producidas	7474	5990	5680	5020
Relación	24%	19%	24%	17%

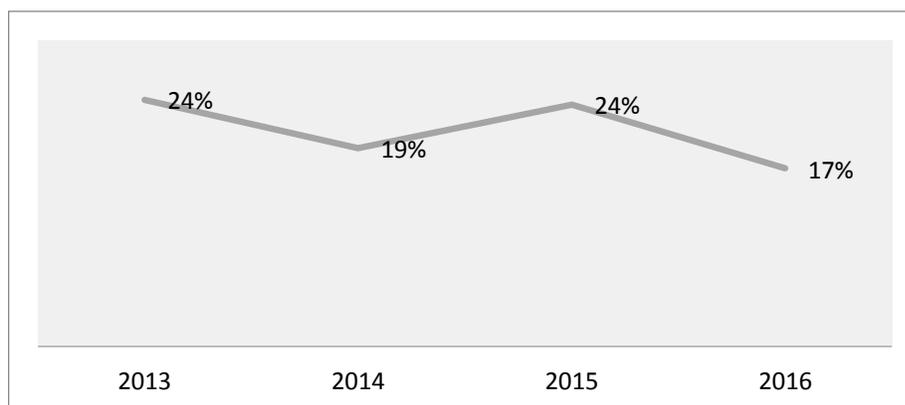


Figura 30: Nivel de producción 2013-2016

La tabla anterior comprenden la información al número de compras realizadas y unidades producidas, estableciéndose una relación que en el periodo 2011 – 2015, demostrando un crecimiento sistemático que va desde el 17% hasta el 24%, mientras que en el año 2015 se evidencia una baja del 7% en la relación de compras con unidades producidas, que indica un resultado negativa proporcionada por la crisis económica e incremento de las tasas arancelarias y cupos de importación.

Lo mostrado insiste que es innegable el efecto negativo que ha tenido sobre el desempeño y productividad del sector, el aumento de costos de producción y finalmente la imposición de cupos y sobretasas arancelarias.

Tabla 26:
Precios de venta al público automóvil económico

	Livianos 1,4 transmisión manual	Livianos 1,6 transmisión manual
Ecuador	17990	22550
Colombia	10283	16317
Perú	13990	15120
Brasil	11526	15376
Chile	8290	11177
Argentina	11748	14139

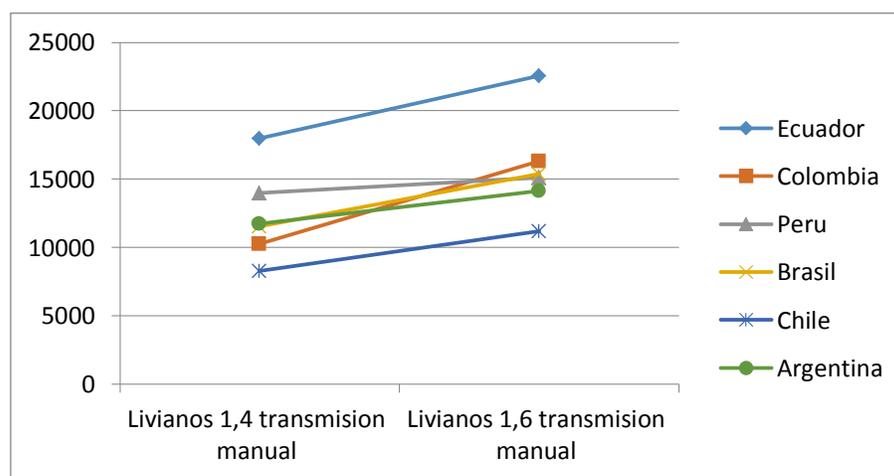


Figura 31: Precios de venta al público

Tabla 27:
Comparación de impuestos de vehículos

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

Se evidencia que el incremento de los costos y gastos de producción nacional fueron afectados por las sobretasas arancelarias que gravan la adquisición de materias primas e insumos en el exterior y del mismo modo dicho sector se ve afectado por el incremento del pago a los trabajadores, además como podemos observar en imagen lo precios con otros países en cuanto a los precios de vehículos económicos ecuador tienen los precios son altos considerando además si exportamos los impuesto son muy significativos.

La tabla anterior nos indica la evolución de los precios, evidenciándose que para el año 2015 se observó una disminución en el volumen de compras, así como en el número de materiales, repuestos partes CKD, mano de obra y otros costos, debido a la disminución de la producción y perjuicio porque las empresas redujeron personal.

Análisis de los indicadores financieros

Los indicadores financieros estudiados a continuación que abarcan el período 2013 – 2016 reflejan que:

Rendimiento Sobre Activos

	FORMULA	AÑO			
		2013	2014	2015	2016
ROA (Rendimiento Sobre Activos)	UTILIDAD BRUTA/ACTIVO TOTAL	0,06	0,06	0,03	0,03

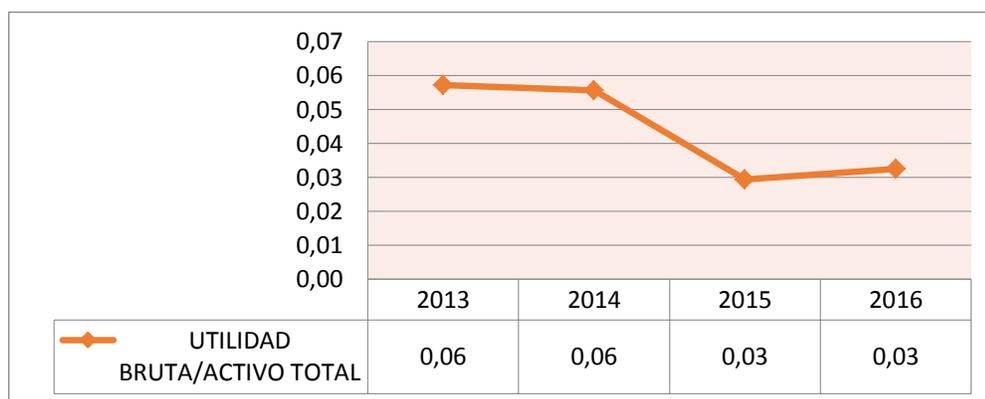


Figura 32: Rendimiento sobre activos

El rendimiento sobre activos para el año 2014 se ha mantenido el valor del año anterior, en el año 2013, es decir que este valor en el 2015 disminuyó, en el que se demostró una marcada tendencia al decrecimiento.

Razón Circulante

RC (Razón Circulante)	FORMULA ACTIVO CORRIENTE/PASIVO CORRIENTE	AÑO			
		2013	2014	2015	2016
		1,32	1,35	1,92	1,92



Figura 33: Razón circulante

En la investigación para el periodo 2013 – 2014 se observa que se conservó en 1,32 refleja, en cuanto para el año 2015 -2016 hubo un incremento de la razón circulante, La razón circulante en el año 2015 evidencia que se incrementa el número de activos de manera que tienen los recursos necesarios para cancelar las obligaciones obtenidas en dicho período.

Razón de Endeudamiento

RE/ Razón de Endeudamiento	FORMULA PASIVO/ACTIVO	AÑO			
		2013	2014	2015	2016
		0,70	0,68	0,42	0,54

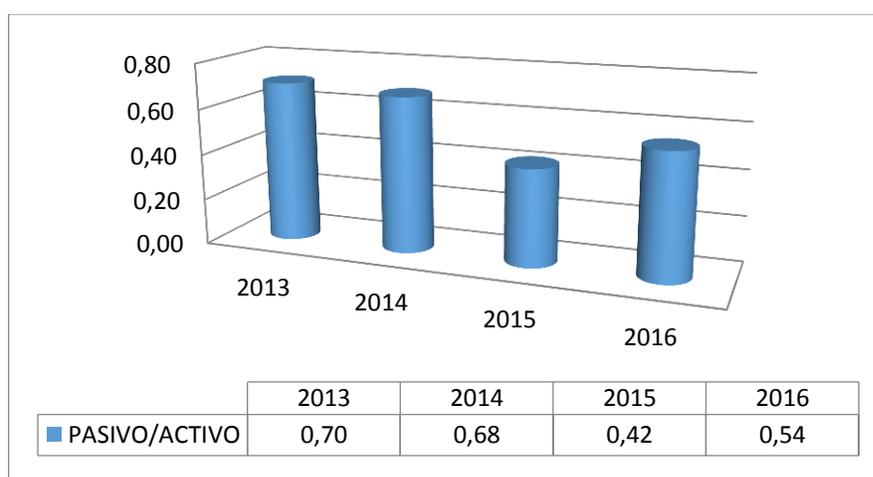


Figura 34: Razón de endeudamiento

La razón de endeudamiento entre los años 2013 – 2014 tuvo una variación no muy significativa, ya para el año 2015 es decir hubo una disminución del total de activos, situación ha no hay confianza en el futuro de desarrollo económico de dicho sector.

Margen de Utilidad

MU / Margen de Utilidad	FORMULA UTILIDAD BRUTA/INGRESOS	AÑO			
		2013	2014	2015	2016
		0,04	0,04	0,03	0,03

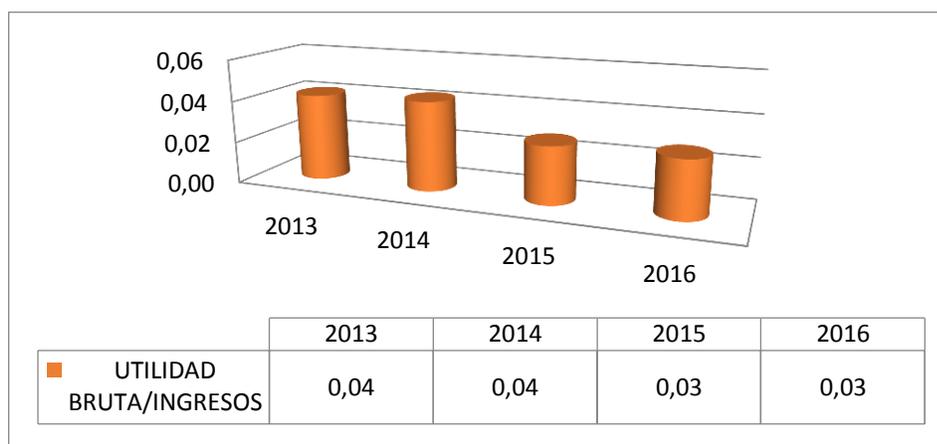


Figura 35: Margen de Utilidad

El margen de utilidad tubo un incrementó para el período 2013 – 2014, mientras que año 2015 al 2016 conservó una disminución el cual se observó un bajo nivel de utilidad, que por cada dólar invertido en el sector.

Rendimiento sobre capital

ROE/ Rendimiento sobre capital	FORMULA UTILIDAD BRUTA/PATRIMONIO	AÑO			
		2013	2014	2015	2016
		0,19	0,17	0,05	0,07

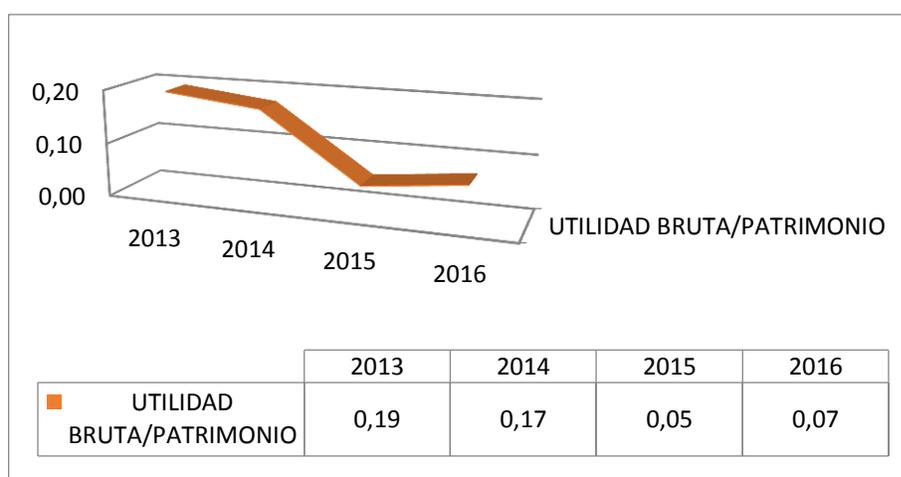


Figura 36: ROE/ Rendimiento sobre capital

El rendimiento sobre el capital mantuvo un decrecimiento sistemático desde el año 2013 al 2016, indicando una baja rentabilidad en la transformación del sector, lo cual sitúa una alta inseguridad en la actividad económica, de modo que en la actualidad el incremento de los costos de producción e implantar sobretasas arancelarias que afectan la competitividad del producto.

La información anteriormente muestra que está una disposición a la baja de ventas de vehículos, y por efecto de esta disminución significativa de su rentabilidad, de modo que los dueños de dicha empresa han dejado de contribuir activos para su mejora en espera de cambios y alternativas que favorezcan para disminuir los costos de producción, así como la delimitación de sobretasas arancelarias y copos de importación que forman escasa competitividad de la industria.

Industria Automotriz

La actualidad la industria automotriz atraviesan un periodo crítico como resultado de las medidas económicas adoptadas por el gobierno con el fin de transformar la matriz productiva, medidas que han perjudicado en una reducción significativa de la inversión de capital extranjero al país, destrezas comerciales que permitían ubicar los productos ecuatorianos con ventajas en el mercado internacional, al momento de implementar las salvaguardas comerciales que han incrementado el costo de las materias primas y maquinarias adoptadas en el exterior, necesarias para garantizar el funcionamiento y crecimiento económico del sector automotriz.

La eliminación de las salvaguardas es un elemento para mejorar el desempeño de la industria local, así como la protección que está incorporado medidas económicas destinadas a potencializar la inversión extranjera en el país, de modo que se reactive económicamente al sector que los productos adquieran precios competitivos y poder alcanzar la calidad demandada por mercado nacional e internacional.

Con estas referencias es importante evaluar y apoyar al desarrollo del sector, razón

por la cual se plantea la implementación de incentivos tributarios como la contratación de personal discapacitado en las empresas que fabrican piezas y partes, como además para la producción nacional se ensamblan se debe fomentar el adelanto la tecnología mediante la compra de maquinaria y equipos ya muchas que muchas de las partes y piezas son importadas que mediante la deducción de la depreciación , razón por lo que se analizan los incentivos que actualmente ofrece el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones.

Incentivos Tributarios

Durante los dos últimos tiempos, ha sido usual entre los países desarrollados como también los países en proceso de desarrollo, la autorización de incentivos para agradar a la inversión extranjera directa en el país. Los incentivos consiguen detallar como aquellos que reducirán el impuesto tributaria que pueden afrontan las compañías, procuran modificar su comportamiento que les permita promover al invertir en determinados sectores.

Los decididos cambios y evoluciones sucedidos en la economía internacional han perjudicado el desarrollo y crecimiento económico interno, de ahí que el gobierno desarrollado políticas económicas que incentivan el desarrollo de la empresa como opciones económicas que respondan al sustento de bienes y servicios en el mercado local.

El incentivo tributario son derechos o privilegios que poseen las instituciones económicas nacionales o personas naturales y jurídicas a que no se les exonere determinados tributos tomando en cuenta el objetivo social y económico que desempeñan tales empresas.

Los incentivos tributarios son medidas económicas que van en coherencia con la política fiscal del país, de modo que se reduzca el déficit económico nacional, estimulando el progreso económico apoyado el emprendimiento y la decisión personal

como única estrategia que prueba la mínima intervención del Estado en la manutención y moderación de la mejora económico nacional.

Tipos de incentivos tributarios

Los aspectos más importantes de contenidos en el Código de la Producción, Comercio e Inversiones se definen a los incentivos tributarios en:

Generales: Incentivos aplicables en todo el territorio nacional, basados en una disminución progresiva de 3 tantos por ciento en el gravamen a la renta, de modo que se consiga un aumento de la productividad, emprendimiento y producción eficiente.

Este tipo de incentivo según señala Villela, Lemgruber & Jorrat (2009) se estudia para comprimir la tasa marginal de tributos, para promover la transformación en sectores determinados.

Además se halla otros módulos para estimular a la manufactura, tales como las esperas fiscales, que perdonan a ciertas compañías del pago del impuesto, totalmente por una etapa terminante; las representaciones de disminución apresurada, los cuales consienten transponer los cambios a gastos en un momento inferior a la vida económica útil de los activos, y últimamente la disminución de las tasas impositivas sobre las utilidades devengadas o dado el caso, sobre las utilidades suministradas, entre los más notables.

Sectoriales y para el desarrollo sectorial equitativo: Es un incentivo aplicable a aquellos sectores incluidos en el cambio de la matriz energética de modo que alcance una sustitución progresiva de las estrategias de importación a favor de las exportaciones, probando un aumento de los niveles y expectativa de vida en zonas rurales y urbanas.

Otras clasificaciones

Incentivos que actúan reduciendo el costo inicial de la inversión: implica reducir los costos y gastos iniciales de las inversiones a las que considera importantes para el desarrollo socioeconómico de un país, es decir se dan mediante exenciones y reducciones en los tributos ajustables en la constitución de personas jurídicas, en la

traspaso de dominio de determinados bienes, y en la importación o compra local de maquinaria y equipos.

Artículo 37 del LORTI, “Las sociedades que reinviertan sus utilidades exclusivamente en la adquisición de maquinaria nueva o equipo nuevo, activos para riego, material vegetativo, plántulas y todo insumo vegetal para producción agrícola, forestal, ganadera y de floricultura, que se relacionen directamente con su actividad productiva”.

Las sociedades que reinviertan sus utilidades en el país podrán obtener una reducción de 10 puntos porcentuales de la tarifa del Impuesto a la Renta sobre el monto reinvertido en activos productivos, siempre y cuando lo destinen a la adquisición de maquinarias nuevas o equipos nuevos

Incentivos que actúan reduciendo los costos de producción: se presentan en exoneraciones y disminuciones en los impuestos indirectos, afectando principalmente a los costos de adquisición de materia prima, busca ayudar a los productores y los inversionistas ven este incentivo como un medio de incrementar sus utilidades y ven mayor rentabilidad en su inversión.

Incentivos tributarios determinados

- La reducción progresiva de tres puntos porcentuales en el impuesto a la renta
- Los que se establecen para las zonas económicas de desarrollo especial, siempre y cuando dichas zonas cumplan con los criterios para su conformación
- Las deducciones adicionales para el cálculo del impuesto a la renta, como mecanismos para incentivar la mejora de productividad, innovación y

para la producción eficiente

- Los beneficios para la apertura del capital social de las empresas a favor de sus trabajadores
- Las facilidades de pago en tributos al comercio exterior con financiamiento del pago de impuesto y tributos.
- La deducción del impuesto a la renta por incrementar en la nómina trabajadores del segmento discapacitados, tercera edad que no estén amparados por el régimen social.
- La exoneración progresiva impuesto a la salida de divisas en el caso de operaciones realizadas entre empresas filiales
- La exoneración progresiva al pago del anticipo del impuesto a la renta

Ejemplo Ensambladora MARESA al aplicar los incentivos tributarios

Con el objetivo de utilizar de forma práctica los incentivos tributarios propuestos por el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones se considerado la información de la Empresa MANUFACTURAS ARMADURIAS Y REPUESTOS ECUATORIANOS S.A. MARESA, con RUC 1790279901001, dedicada al ensamblaje y comercialización de autos, ejecutando una simulación de aplicación de incentivos tributarios.

Empleados nuevos

Actualmente existe un incentivo tributario que emprende a la contratación de personal discapacitado, se obtiene una deducción del 100% adaptable durante todo el tiempo que dure la relación laboral, con el fin de fomentar las fuentes de trabajo y mejorar de manera significativa la productividad

De esta manera nosotros planteamos una propuesta en la que la empresa obtenga una deducción del 100% adicional para el cálculo del impuesto a la renta, para verificar este tema nosotros planteamos el siguiente ejemplo:

TOTAL EMPLEADOS OPERATIVOS – ADMINISTRATIVOS

2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
3.131	3.007	2.198	2.208	3.585	2.222	3.597	2.234

Tabla 28:
Incremento neto de empleados

AÑO	N° EMPLEADOS	SUELDO	APORTE PERSONAL 9,45%	APORTE PATRONAL 11,15%	100% DESCUENTO ADICIONAL
2017	10	375	35,44	41,81	6.784
2018	14	375	35,44	41,81	9.497
2019	14	375	35,44	41,81	9.497
2020	12	375	35,44	41,81	8.141
2021	12	375	35,44	41,81	8.141

De emplear el incentivo tributario encaminado a la deducción por incremento de nuevas plazas de trabajo la empresa logrará un ahorro económico y un mejor manejo de sus recursos económicos, logrando un beneficio de 6.784, en el primer año, 9.497 en el segundo y tercer año, 8.141 en el quinto año.

Deducción por depreciación

La Empresa MANUFACTURAS ARMADURIAS Y REPUESTOS ECUATORIANOS S.A. está trabajando en una cede con el objetivo de ofrecer un mejor servicio y hacer un mejor uso de los recursos económicos disponibles la empresa adquirió maquinaria y equipos, las cuales serán utilizadas en la optimización en las diferentes actividades productivas a ser desarrolladas, logrando un uso óptimo de recursos humanos y materiales.

Deducción por depreciación

Maquinaria y Equipos	65.800
Valor residual 10%	6.580
Total	59.220
Años	10
Deducción por incremento neto (100%)	5.922
Deducción del 100%	5.922
Total	11.844

Como resultado de la contratación de 12 nuevos trabajadores fue necesaria la adquisición de la maquinaria y equipos para garantizar un trabajo conveniente de las funciones de los nuevos empleados, situación que favorecerá a la empresa con una deducción de 11.844,00 dólares por depreciación de la maquinaria y equipos.

Estados de resultados

Mediante los estados financieros de la empresa se procedió a ejecutar un balance consolidado sin salvaguardias mediante la incorporación de incentivos tributarios, donde podemos observar que:

Tabla 29:
Estados financieros proyectados

CUENTAS	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
ESTADO DE SITUACION FINANCIERA									
Activo Corriente	132.008.730	137.496.595	94.301.473	93.358.458	94.525.439	95.943.320	97.430.442	99.135.475	101.068.616
Activo No Corriente	16.391.409	14.812.448	12.860.709	12.732.102	12.891.253	13.039.503	13.215.536	13.407.161	13.614.972
Total Activo	148.400.139	152.309.043	137.977.427	106.090.560	107.416.692	108.982.823	110.645.978	112.542.636	114.683.588
Pasivo corriente	99.757.967	101.550.127	49.120.604,30	48.629.398	49.383.154	50.247.359	51.202.059	51.790.883	52.593.641
Pasivo No Corriente	4.842.824	2.075.462	9.202.780,63	9.110.753	9.210.971	9.312.292	9.414.727	9.518.289	9.622.990
Total Pasivo	104.600.791	103.625.589	58.323.385	57.740.151	58.594.125	59.559.651	60.616.786	61.309.172	62.216.631
Patrimonio	43.799.348	48.683.453	79.654.042	48.350.409	48.822.567	49.423.172	50.029.192	51.233.464	52.466.957
Total Pasivo Mas Patrimonio	148.400.139	152.309.043	137.977.427	106.090.560	107.416.692	108.982.823	110.645.978	112.542.636	114.683.588
ESTADODE RESULTADOS									
Ingresos De Actividades Ordinarias	203.260.209	196.798.368	147.246.328	125.159.379	126.723.871	128.688.091	130.618.412	133.165.471	135.162.954
Costo de Ventas Y Producción	166.900.776	165.270.304	121.607.028	103.365.974	104.658.048	106.070.932	107.396.819	108.739.279	110.098.520
Gastos Vts, Ad, Fin, Otros	27.873.527	23.063.615	21.587.406	18.349.295	18.560.312	18.773.756	18.989.654	19.208.035	19.428.927
Utilidad Bruta	8.485.906	8.464.449	4.051.894	3.444.109,73	3.505.510	3.843.403	4.231.940	5.218.157	5.635.506
15% Participación ntrabajadores	1.272.886	1.269.667	607.784	516.616,46	525.827	576.510	634.791	782.724	845.326
Ganancia (Pérdida) Antes De Impuestos	7.213.020	7.194.782	3.444.110	2.927.493,27	2.979.684	3.266.893	3.597.149	4.435.434	4.790.180
Impuesto a La Renta Causado	1.586.864	1.582.852	757.704	644.048,52	655.530	718.716	791.373	975.795	1.053.840
Ganancia (Pérdida)	5.626.156	5.611.930	2.686.406	2.283.444,75	2.324.153	2.548.176	2.805.776	3.459.638	3.736.341

Fuente: Superintendencia de Compañías (2017)

Análisis de los indicadores financieros

Los indicadores financieros analizados a continuación que abarcan el período 2017 – 2021 reflejan que

ROA (Rendimiento Sobre Activos)	FORMULA	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
	UTILIDAD BRUTA/ACTIVO TOTAL	0,06	0,06	0,03	0,03	0,03	0,04	0,04	0,05	0,05

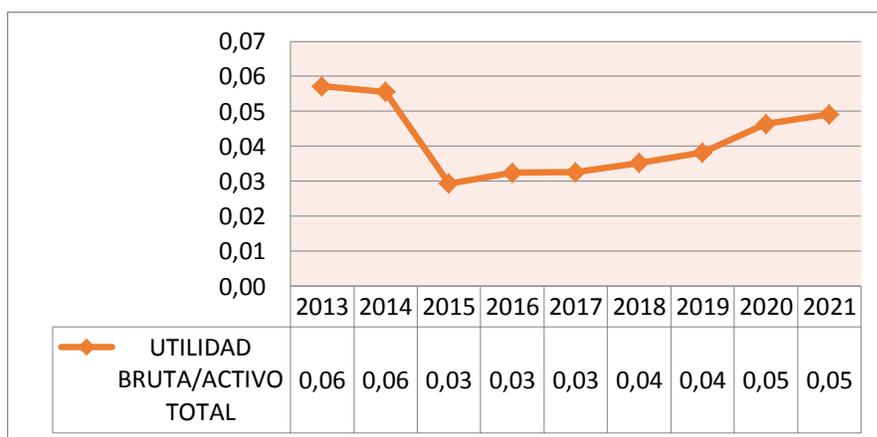


Figura 37: Rendimiento sobre activos 2013-2021

El rendimiento sobre activos muestra un incremento sistemático que inicia en un 3% en el año 2017, incrementándose a un 4% desde el año 2018 y el 2021 en un 5%.

Razón Circulante

RC (Razón Circulante)	FORMULA ACTIVO CORRIENTE/PASIVO CORRIENTE	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
		1,32	1,35	1,92	1,92	1,91	1,91	1,90	1,91	1,91

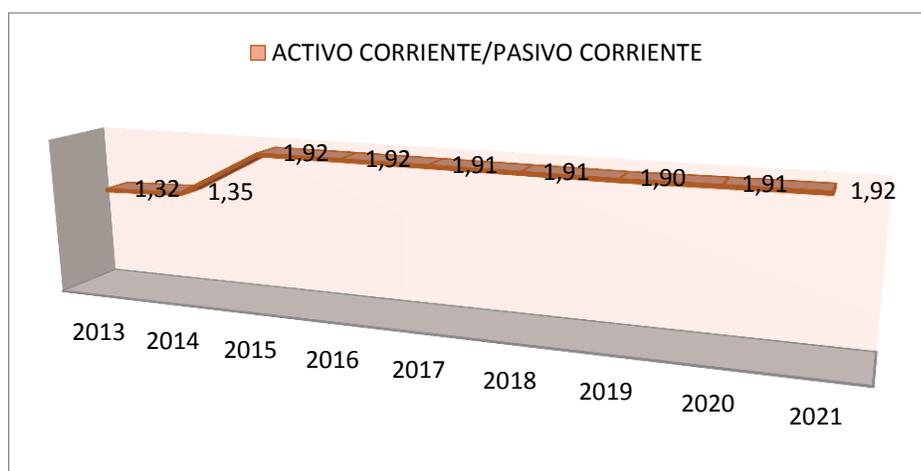


Figura 38: Razón circulante 2013-2021

La razón muestra un incremento sistemático que inicia en un 1,91% en el año 2018, y se mantiene estable hasta el año 2017.

Razón de Endeudamiento

RE/ Razón de Endeudamiento	FORMULA PASIVO/ACTIVO	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
		0,70	0,68	0,42	0,54	0,55	0,55	0,55	0,55	0,54

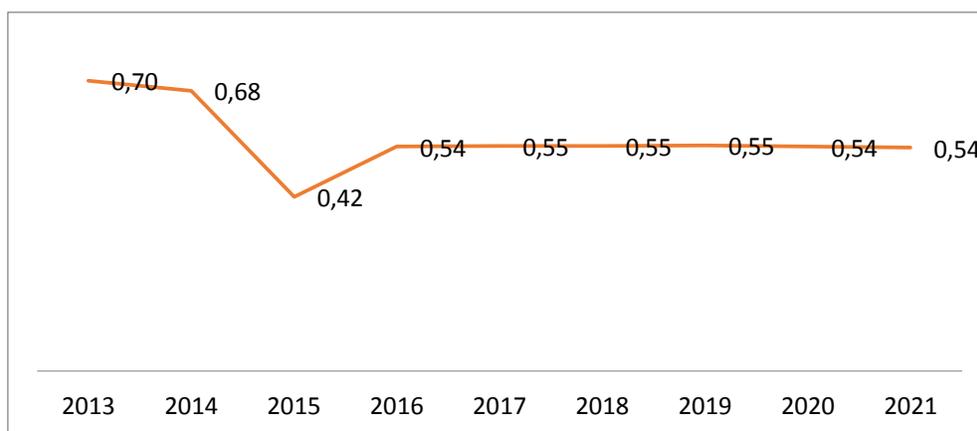


Figura 39: Razón de endeudamiento 2013-2021

La razón de endeudamiento muestra una estabilidad durante el año 2017 y 2021, lo cual evidencia una estabilidad de la industria, haciéndola atractiva para la inversión nacional e internacional.

Margen de Utilidad

MU / Margen de Utilidad	FORMULA UTILIDAD BRUTA/INGRESOS	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
		0,04	0,04	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,04

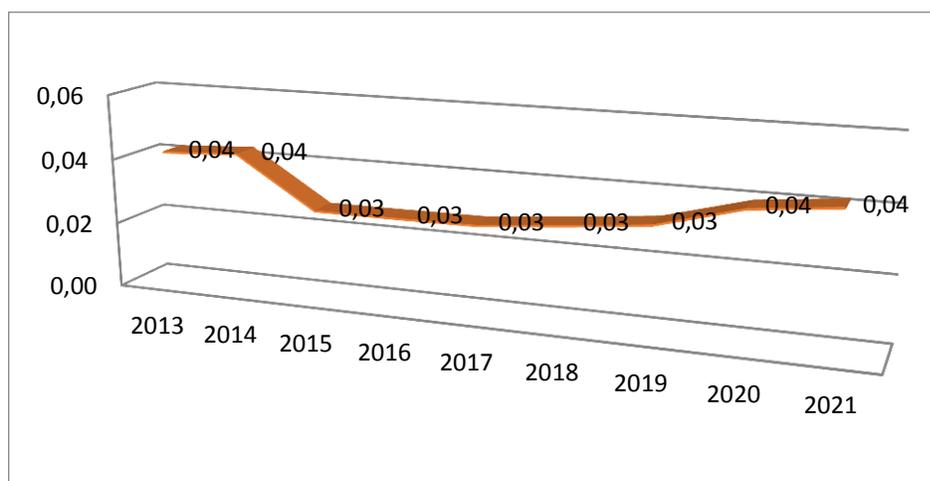


Figura 40: Utilidad bruta/ingresos 2013-2021

El margen de utilidad o margen de ganancias se mantiene durante los dos primeros años, alcanzando un incremento sistemático durante el año 2017 y 2018.

Rendimiento sobre capital

ROE/ Rendimiento sobre capital	FORMULA UTILIDAD BRUTA/PATRIMONIO	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
		0,19	0,17	0,05	0,07	0,07	0,08	0,08	0,10	0,11

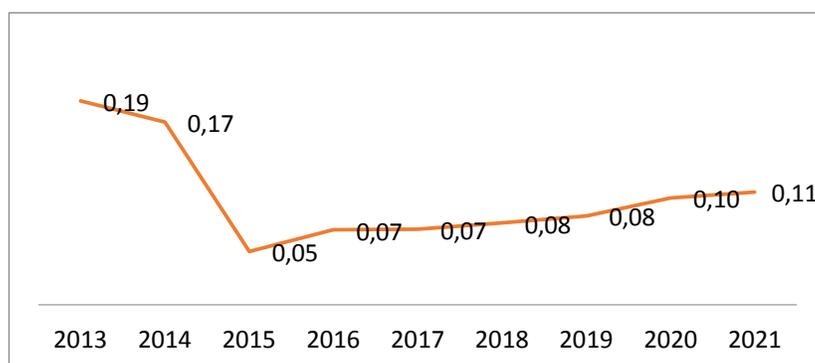


Figura 41: Utilidad bruta/patrimonio 2012-2021

El rendimiento sobre el capital se denota estático durante los 3 primeros años.

Tabla 30:
Ingresos con y sin salvaguardias

AÑO		INGRESOS NETOS	DIFERENCIAS
2013	CON SALVAGUARDIA	203.260,21	
2014	CON SALVAGUARDIA	196.798,37	(6.461,84)
2015	CON SALVAGUARDIA	147.246,33	(49.552,04)
2016	CON SALVAGUARDIA	125.159,38	(22.086,95)
2017	SIN SALVAGUARDIA	126.723,87	1.564,49
2018	SIN SALVAGUARDIA	128.688,09	1.964,22
2019	SIN SALVAGUARDIA	130.618,41	1.930,32
2020	SIN SALVAGUARDIA	133.165,47	2.547,06

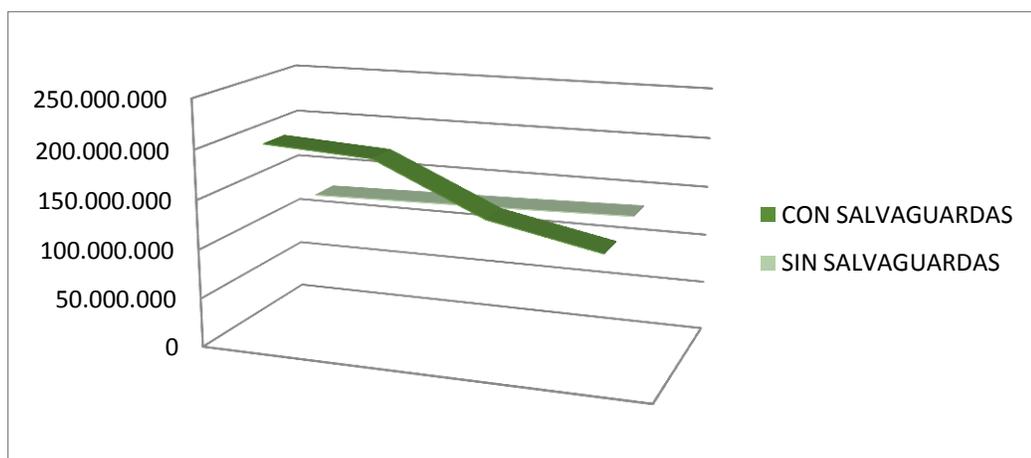


Figura 42: Ingresos con y sin salvaguardias 2013-2017

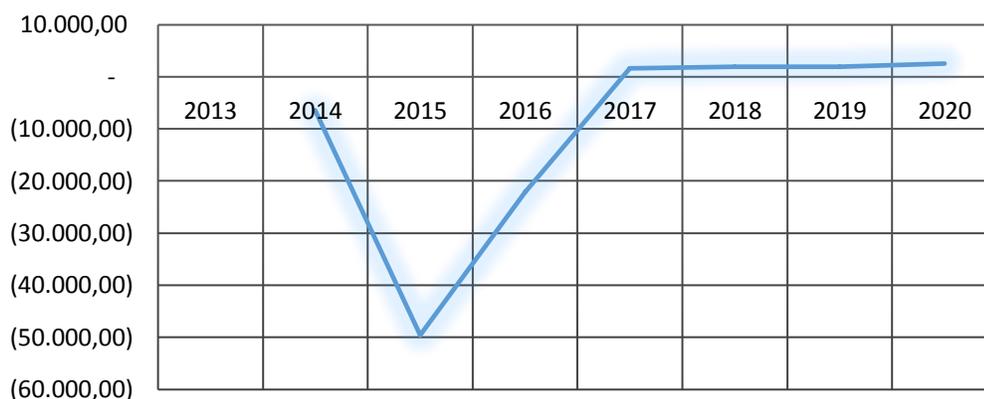


Figura 43: Ingresos con diferencias

El sector automotor ha enfrentado años muy difíciles, por disminución de sus ingresos debido a la limitación de los cupos vigentes, tanto para la importación de unidades como para el ingreso de CKD que partes y piezas para el ensamblaje, mediante el análisis realizado al quitar paulatinamente las salvaguardias podemos observar que el sector puede recuperarse poco a poco de la crisis por la que están atravesando y que mediante las estrategias de mercado pueden incrementar sus ventas, en el 2017 se ve un ingreso sustancial al quitar las salvaguardias.

**Tabla 31:
Utilidades 2013-201**

AÑO	CON SALVAGUARDIAS	AÑO	SIN SALVAGUARDIAS
2013	8.485.906	2017	3.505.510
2014	8.464.449	2018	3.843.403
2015	4.051.894	2019	4.231.940
2016	3.444.109,73	2020	5.218.157

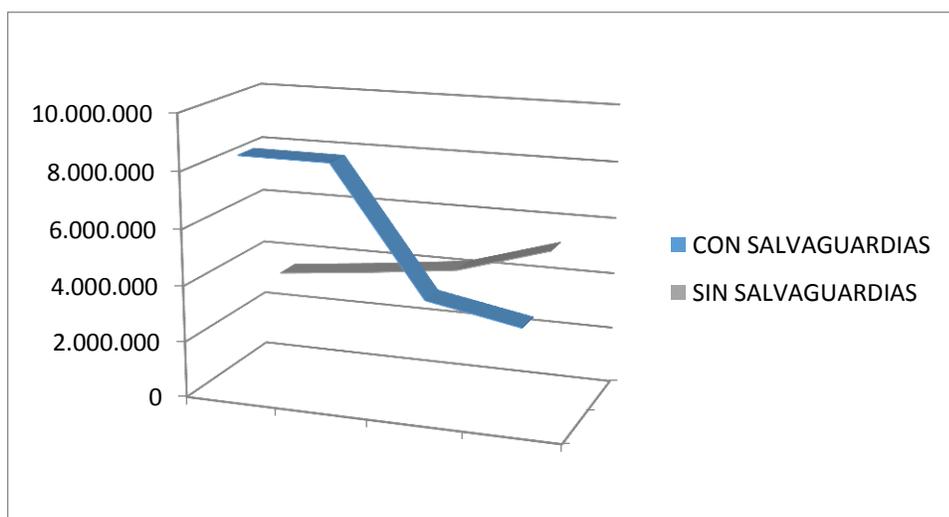


Figura 44: Utilidades con y sin salvaguardias 2013-2016

El sector se encuentra deprimido debido al sistemático incremento de los costos de producción y establecimiento de sobretasas arancelarias que han perjudicado y han disminuido sus utilidades significativamente.

4.2 Conclusiones

Después de comparar las cifras del sector automotriz se puede alegar que la limitación de cupos y tasas arancelarias si perjudican al sector automotriz de manera significativa especialmente por su adquisición de importación de partes y piezas.

Los cupos de importación y salvaguardias también afectan e impactan a la demanda y la oferta, ya que los altos precio por impuestos impiden el desempeño de las ensambladoras, además que se han visto una disminución en las ventas.

De carácter universal es muy importante salvaguardar la industria y la economía nacional del país, el gobierno implanto como medida temporal las salvaguardias para impulsar el sector y que sea más competitivo.

La decisión de aplicar las salvaguardias en Ecuador fue también por el desbalance en su balanza económica, es una buena alternativa, pero no es una solución definitiva ni completa para solventar la crisis económica, además que generar otros problemas por que las industrias no están capacitadas para competir.

4.3 Recomendaciones

Evaluar cadena de distribución y cupos que las grandes importadoras asignan a comerciantes de menor tamaño, para que no existan preferencias, ya que un problema que se detecto es que entre el mismo sector existe una competencia desleal de precio, esto debe ser regulado y no aumentar costos al precio final.

Crear y ampliar los incentivos tributarios dirigidos a la industria como una estrategia posible para incrementar de forma sistemática la producción y por ende el número de empleos directos e indirectos que la misma aporta, apoyado al desempeño económico del país y el incremento del producto interno bruto.

Planificar el incremento a la producción nacional mediante los acuerdos comerciales que permitan la importación de materias primas y maquinaria necesaria para el desarrollo del sector automotriz y la fabricación de vehículos de calidad a precios competitivos en un mercado que por medio de las importaciones sus costos bajen.

Bibliografía

- Aching, C. (2011). *Tributación, el arte de gobernar*. Barcelona: Acrobat Writer.
- ANDES. (06 de 03 de 2015). *Ecuador anuncia "sobretasa arancelaria" para importaciones con el fin de proteger sector externo*, págs.
<http://www.andes.info.ec/es/noticias/ecuador-anuncia-sobretasa-arancelaria-importaciones-fin-proteger-sector-externo.html>.
- Asociación Ecuatoriana Automotriz (AEA. (s.f.). Obtenido de <http://www.aea.com.ec>
- Blake, W. (2011). *Economía a pequeña y mediana escala*. Londres: KOLF.
- Bosch, P. H. (2015). *www.elsevier.es*. Recuperado el 05 de 01 de 2017, de <http://www.elsevier.es/>
- Carrasco, E. (2016). *Análisis del desarrollo de la industria textil en el periodo 2010 - 2015*. Loja: Universidad Técnica Particular de Loja.
- Castillo, J. (2011). *La tributación en la nueva era*. México D.F.: Trillas.
- Castro, N. Y. (05 de 01 de 2011). *Scielo.org*. Obtenido de [scielo.org.mx:](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0188-77422005000100011)
http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0188-77422005000100011
- Cateora, P. (2006). *Marketing Internacional*. Mc Graw Hill.
- Cedeño, R. (2013). *Economía: la crisis ecuatoriana*. Quito: Conejo.
- CEPAL. (1950). *Raúl Prebisch y los desafíos del desarrollo del siglo XXI*. Obtenido de <http://prebisch.cepal.org/raul-prebisch-y-la-cepal>
- EKOS Negocios. (2013). PYMES: Contribución clave en la economía. *EKOS Negocios*, 29-41.
- Estrada, L. (2011). *La negociación, el arte en crecimiento*. Guayaquil: Océano.
- Figueroa, G. (2013). *Historia económica ecuatoriana*. Quito: Universidad San Francisco de Quito.
- Gestiopolis. (25 de 03 de 2002). *Gestiopolis*. Recuperado el 07 de 03 de 2017, de Gestiopolis 2017: <http://www.gestiopolis.com/que-es-un-arancel/>

- INEC. (01 de Noviembre de 2012). *Instituto Nacional de Estadística y Censos* . Recuperado el Febrero de 2016, de <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/wp-content/descargas/Infoeconomia/info7.pdf>
- Krugman, P. (2013). *Economía Internacional: Teoría y Política*. Madrid: Pearson Addison Wesley.
- Landes, W., & Posner, R. (2012). *El poder del mercado en los casos de libre competencia*. Madrid: Colega.
- Moncada, J. (2013). *Economía y globalización de menos a más*. Quito: Abya-Yala.
- Narváez Guerrero, D. P. (2014). El efecto de las políticas industriales en el comercio del sector automotriz implementadas en el gobierno del Presidente Rafael Correa en Ecuador. Santiago, Chile.
- Rodríguez, M. (2015). *La importancia de garantizar un incremento en la inversión extranjera como única vía para lograr la recuperación económica nacional*. Quito: Universidad San Francisco de Quito.
- Salvatore, D. (2000). *Economía Internacional*. En D. Salvatore, *Economía Internacional* (pág. 767). Mexico: Pearson.
- Salvatore, D. (s.f.). *Economía Internacional*, Capítulo 2.
- Sulser, R. (2016). *Tratados comerciales Internacionales*. ISEF.
- Thirlwall, A. (1979). El crecimiento económico en una economía en desarrollo abierto: el papel de la estructura y la demanda. En *l crecimiento económico en una economía en desarrollo abierto: el papel de la estructura y la demanda*.
- Trávez Villalba, C. A. (MARZO de 2013). *Análisis De Competitividad Del Sector Automotor Del Ecuador 2004-2007*. QUITO, PICHINCHA.
- Yepez, A. (Junio de 2015). *Impactos del incrementos de los aranceles en la importacion de vehiculos en el Ecuador 2006-2013*. Quito.