



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

**CARRERA DE COMERCIO EXTERIOR Y NEGOCIACIÓN
INTERNACIONAL**

**TRABAJO DE TITULACIÓN PREVIO LA OBTENCION DEL TITULO DE
INGENIERO DE COMERCIO EXTERIOR Y NEGOCIACIÓN
INTERNACIONAL**

**TEMA: “IMPACTOS ECONÓMICOS DE LAS MEDIDAS
SALVAGUARDIAS, SECTOR AUTOMOTRIZ MOTOS (PERIODO 2013-
2015)”.**

AUTOR: CALVACHE CRUZ, JUAN CARLOS

DIRECTOR: ING. LEGARDA RIERA, ÁNGEL RAMIRO

SALGOLQUI

2019

CERTIFICADO TUTOR



DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ECONOMICAS,
ADMINISTRATIVAS Y DE COMERCIO

CARRERA DE COMERCIO EXTERIOR Y NEGOCIACIÓN
INTERNACIONAL

CERTIFICACIÓN

Certifico que el trabajo de titulación, “**IMPACTOS ECONÓMICOS DE LAS MEDIDAS SALVAGUARDIAS, SECTOR AUTOMOTRIZ MOTOS (PERIODO 2013 -2015)**”, fue realizado por el señor **Calvache Cruz Juan Carlos** el mismo que ha sido revisado en su totalidad, analizado por la herramienta de verificación de similitud de contenidos; por lo tanto cumple con los requisitos teóricos, científicos, técnicos, metodológicos y legales establecidos por la Universidad de Fuerzas Armadas ESPE, razón por la cual me permito acreditar y autorizar, para que lo sustente públicamente.

Sangolqui, 29 de enero del 2019



Ing. Legarda Riera Ángel Ramiro
DIRECTOR



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

CARRERA DE COMERCIO EXTERIOR Y NEGOCIACIÓN INTERNACIONAL

AUTORÍA DE RESPONSABILIDAD

Yo, *Calvache Cruz, Juan Carlos*, declaro que el contenido, ideas y criterios del trabajo de titulación: **“IMPACTOS ECONÓMICOS DE LAS MEDIDAS SALVAGUARDIAS, SECTOR AUTOMOTRIZ MOTOS (PERIODO 2013-2015)”** es de mi autoría y responsabilidad, cumpliendo con los requisitos teóricos, científicos, técnicos, metodológicos y legales establecidos por la Universidad de Fuerzas Armadas ESPE, respetando los derechos intelectuales de terceros y referenciando las citas bibliográficas.

Consecuentemente el contenido de la investigación mencionada es veraz.

Sangolquí, 11 de febrero de 2019

Calvache Cruz, Juan Carlos

C.C.:171925067-0



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

CARRERA DE COMERCIO EXTERIOR Y NEGOCIACIÓN INTERNACIONAL

AUTORIZACIÓN

Yo, *Calvache Cruz, Juan Carlos* autorizo a la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE publicar el trabajo de titulación: *“IMPACTOS ECONÓMICOS DE LAS MEDIDAS SALVAGUARDIAS, SECTOR AUTOMOTRIZ MOTOS (PERIODO 2013-2015)”* en el Repositorio Institucional, cuyo contenido, ideas y criterios son de mi responsabilidad.

Sangolquí, 11 de febrero de 2019.

Calvache Cruz, Juan Carlos

C.C.:171925067-0

DEDICATORIA

Dedicado a mis padres y a mis hermanas quienes fueron, son y serán el pilar fundamental en mi formación profesional y en vida personal que están siempre presentes de manera incondicional en los malos y buenos momentos y que me han apoyado tanto emocional como económicamente.

A mi director de tesis Ingeniero Ángel Ramiro Legarda Riera por su paciencia y dedicación. A mi compañero Cristhian Sarango quien ha sabido tener paciencia, coraje y dedicación en la ayuda de la investigación para este proyecto.

A todos los que nos apoyaron en el transcurso de la culminación de esta tesis.

Juan Carlos Calvache Cruz

AGRADECIMIENTO

Agradezco a la Universidad de las Fuerzas Armadas y todos los docentes quienes compartieron su valioso conocimiento en aporte a mi formación profesional.

A todos mis familiares principalmente a mis padres que han sido el apoyo incondicional para cumplir mis metas.

Un agradecimiento muy grande a mi director de proyecto, Ing. Ramiro Legarda, gracias a su paciencia y ayuda fue posible la culminación de este proyecto.

Finalmente a todos aquellos que me brindaron su ayuda y apoyo para seguir adelante y culminar con la carrera.

INDICE DE CONTENIDOS

AUTORÍA DE RESPONSABILIDAD	ii
AUTORIZACIÓN	iii
DEDICATORIA	iv
AGRADECIMIENTO	v
INDICE DE CONTENIDOS	vi
ÍNDICE DE TABLAS	viii
ÍNDICE DE FIGURAS	ix
RESUMEN	x
ABSTRACT	xi
CAPITULO 1	1
1.1. Antecedentes	1
1.2. Planteamiento del problema	2
1.2.1. Objeto del estudio	2
1.2.2. Problema macro	2
1.3. Justificación	3
Fuente: Banco Central del Ecuador	5
1.3.1. Operacionalización de las variables	7
1.3.2. Objetivo general	9
1.3.3. Objetivos específicos	9
1.4. Marco Teórico-referencial-conceptual	9
1.4.1. Marco Teórico	9
1.4.2. Tipos de investigación.	15
1.4.3. Tipo de investigación	17
1.4.4. Metodología de la investigación	17
1.5. Marco referencial	19
1.5.1. Marco conceptual	19
1.6. Marco contextual	21

1.6.1. Contexto y lugar donde se desarrollará el estudio	21
CAPÍTULO 2	22
2.1. Método	22
2.1.1. Enfoque de investigación Mixto.....	22
2.2. Tipología de investigación	23
2.2.1. Por su finalidad Aplicada.....	23
2.2.2. Fuentes de información Documental.....	23
2.2.3. Por las unidades de análisis Insitu	23
2.2.4. Por el control de las variables No experimental	24
2.3. Variable de estudio.....	24
2.4. Hipótesis	25
2.5. Instrumentos de recolección de información	25
2.6. Población y Muestra objeto de estudio.....	25
CAPITULO 3	27
3.1. Resultados	27
Análisis de la afectación a las ensambladoras de motos por la implementación de las salvaguardias a los CKD's importados.....	27
3.1.1. Arancel adicional de 25% para las partes y piezas que se utilizan en el ensamblaje de motos (CKD's).....	27
3.1.2. Cupos de importación para los Ckd's.	28
3.1.3. Incremento en el precio de las motos.	29
3.1.4. Ensamble de motos con partes y piezas nacionales.....	30
3.1.5 Importaciones de CKD's por años (unidades)	31
3.1.5. Importación de CKD's en dólares.....	32
CAPITULO 4	33
4.1. Discusión.....	33
LISTA DE REFERENCIAS	35

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. <i>Cuadro de Variable dependiente</i>	8
Tabla 2. <i>Cuadro de Variable Independiente</i>	8
Tabla 3. <i>Subpartidas y sobretasa arancelaria para las importaciones a consumo motos</i>	15
Tabla 4. <i>Tarifa ICE</i>	21
Tabla 5. <i>Total, de empresas ´por subpartida NANDINA de exportaciones del Ecuador</i>	26
Tabla 6. <i>Arancel adicional de 25% para las partes y piezas que se utilizan en el ensamblaje de motos (CKD´s)</i>	27
Tabla 7. <i>Cupos de importaciones para los CKD´s</i>	28
Tabla 8. <i>Incremento en el precio de las motos</i>	29
Tabla 9. <i>Ensamble de motos con partes y piezas nacionales</i>	30
Tabla 10. <i>Importación de CDK´s por años</i>	31
Tabla 11. <i>Importación de CKD´s en dólares por ensambladoras</i>	32

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Balanza de Pagos.....	5
Figura 2. Formula de muestreo.....	18
Figura 3. Grado de afectación para las.....	27
Figura 4. Grado de afectación en cupo.....	28
Figura 5. Incremento de los precios en las motos.	29
Figura 6. Ensamblaje de motos con partes y piezas	30
Figura 7. Importación de CKD's por años.....	31
Figura 8. Importación en dólares por ensambladoras.....	32

RESUMEN

La presente investigación se basa en el análisis de las causas y consecuencias de la aplicación de las salvaguardias que entraron en vigencia desde el 11 de marzo del 2015 en el Ecuador, con esto se quiere mostrar cual fue el impacto económico en el sector de las motos en el periodo 2013-2015, para esto se realizó encuestas a las principales ensambladoras del país las cuales fueron las más afectadas. Esta investigación se da a partir de la problemática que las ensambladoras de motos han tenido desde la aplicación de las salvaguardias como es un incremento en los precios de las motos así como una disminución en sus ventas ya que el producto se vuelve menos competitivo con referencia a otras marcas extranjeras, lo que ha obligado a las empresas a tomar medidas para afrontar la caída de sus ventas, entre las principales tenemos la reducción de su personal y mayor incremento en el precio de las motos lo que las hace menos accesibles al mercado local. Finalmente se analizara el sector de las motos antes de la aplicación de las salvaguardias y después de su aplicación (2013-2015) con el fin de identificar cuáles fueron las principales consecuencias de su aplicación, así como conocer qué medidas tomaron las empresas para hacer frente a esta situación.

PALABRAS CLAVE:

- **IMPACTO**
- **SALVAGUARDIAS**
- **SECTOR MOTOS**
- **IMPORTACION**
- **BALANZA DE PAGOS**

ABSTRACT

The present investigation is based on the analysis of the causes and consequences of the application of the safeguards were applied since March 11, 2015 in Ecuador, with this it is wanted to show what was the economic impact in the sector of motorcycles in the period 2013-2015, for this was carried out surveys to the main assemblers of the country which were the most affected. This research is based on the problems that motorcycle assemblers have had since the application of safeguards such as an increase in motorcycle prices as well as a decrease in their sales since the product becomes less competitive with reference to Other foreign brands, which has forced the companies to take measures to face the fall of their sales, among the main ones we have the reduction of their personnel and greater increase in the price of the motorcycles what makes them less accessible to the local market. Finally, the motorcycle industry was analyzed before and after application of the safeguards (2013-2015) in order to identify the main consequences of its implementation, as well as to know what measures companies took to cope to this situation.

KEYWORDS:

- **IMPACT**
- **SAFEGUARDS**
- **MOTOR SECTOR**
- **IMPORT**
- **BALANCE OF PAYMENTS**

CAPITULO 1

1.1. Antecedentes

En el segundo semestre del 2014 la fuerte e inevitable caída de los precios del petróleo en todas partes del mundo, ha tenido efectos negativos principalmente en los países en vías desarrollo; los cuales no pueden adaptarse tan rápidamente ya que su economía depende en gran medida de esta materia (petróleo).

Por otro lado, el dólar de EE.UU ha tenido una apreciación del 6% con referencia a otras monedas como es el euro, lo cual afecta a países exportadores de materia prima cuya moneda es el dólar y su precio es mayor con referencia a otras monedas.

La política comercial dentro del Ecuador se ha caracterizado en los últimos años por la aplicación descarada de restricciones a la importación de productos con el fin de proteger la industria nacional por medio de aranceles a las importaciones y aplicación de cupos, la que tuvo mayor impacto es la resolución 011 emitida por el COMEX, que entro en vigencia en marzo del 2015.

El presente estudio se enfoca específicamente en las medidas arancelarias establecidas por el COMEX, (Resolución 011 - 2015), la cual ha generado gran controversia en varios sectores del país, entre los que se encuentra el sector de las motos, que es uno de los más afectados.

Considerando que las medidas arancelarias tomadas por el Ecuador permitirán equilibrar la balanza de pagos así como fortalecer la industria nacional del Ecuador, la cuestión surge en analizar si las medidas han tenido un efecto positivo o negativo para el sector económico del país, específicamente en el sector de las motos. Por ello se

analizara qué efectos ha tenido desde la aplicación de la salvaguardia en el comportamiento de las importaciones del mismo.

1.2. Planteamiento del problema

1.2.1. Objeto del estudio

La salvaguardia al ser una herramienta de política comercial de los países, comprende la aplicación de una sobretasa arancelaria a la importación de productos. Se pretende analizar el impacto positiva y negativa en el sector automotriz (sector motos) de esta medida impuesta por el Ecuador en el periodo 2013-2015.

1.2.2. Problema macro

Ecuador en la actualidad no es un país industrializado, por lo que necesita de la importación de productos los cuales no es posible fabricar dentro del país por la falta de tecnología y de preparación de la mano de obra. El gobierno actual con las nuevas políticas se ha enfocado en la transformación del sector industrial con el apoyo de países que tienen la tecnología que Ecuador necesita, y que están dispuestos a ofrecer su ayuda para transformar el sector, entre los que podemos mencionar a China.

El problema surge por las sobretasas arancelarias que el Ecuador ha aplicado a 2961 subpartidas arancelarias, con el objetivo de equilibrar la balanza comercial que ha tenido problemas por la caída del petróleo, que es el principal producto que exporta el Ecuador. Además la subida del dólar, moneda que el Ecuador ha adoptado al carecer

de moneda propia afecta a los exportadores, ya que su apreciación ha afectado con respecto a otros países.

Entre los sectores más afectados por la sobretasa arancelaria está el sector automotriz, específicamente el sector de las motos el cual presenta problemas ya que estos al carecer de industria avanzada, tiene que importar hasta el 80% de las partes de las motos para su ensamblaje en el país.

La limitación que produce las salvaguardias a las importaciones amenaza al sector productivo del Ecuador provocando que estos aumenten sus precios y que sean menos competitivos que otros mercados así como que las empresas hagan recortes en sus plantillas laborales.(Landázuri, 2016)

Un análisis de los efectos que ha tenido la aplicación de sobretasas arancelarias en el sector de las motos es necesario para determinar si estas políticas han tenido un impacto negativo o positivo en la industria. Para esto se examinará el sector antes y después de su aplicación, en el periodo 2013-2015.

1.3. Justificación

La política comercial actual en el Ecuador se han observado cambios importantes principalmente en la restricción a la importación de bienes de consumo a través de medidas arancelarias (Resolución 011 - 2015) emitida por el Comité de Comercio Exterior(COMEX), con el fin de equilibrar su balanza de pagos que en los últimos años ha sido negativa principalmente por factores externos como es la baja del precio del barril del petróleo y la apreciación del dólar, estas medidas apuntan a restringir las importaciones y así la industria nacional crezca y evitar la salida de divisas.

Las medidas que se han tomado en materia de política de comercio exterior en los últimos años con el fin de proteger la industria nacional a través de la aplicación de tasas arancelarias y cupos, es de gran importancia el estudio de la resolución 011 emitida por el Comité de Comercio Exterior (COMEX) que se tomó en marzo del 2015, una medida arancelaria que afecta a 2961 subpartidas de productos importados esto debido a que existe un déficit en la balanza de pagos, esto se debe a desequilibrios macroeconómicos por factores externos.

Considerando que las medidas arancelarias puestas en vigencia ayudaran a equilibrar la balanza de pagos así como proteger y fortalecer la industria nacional del Ecuador, la problemática surge en analizar si las políticas comerciales puestas en vigencias ayudan a mejorar los sectores productivos en el sector de las motos del país. Por ello el presente estudio pretende evaluar el efecto de las medidas arancelarias al comercio bilateral del Ecuador y a la producción del país.

Como ya sabemos la balanza de pagos es un registro de las transacciones económicas y financieras entre los habitantes de un país y el resto del mundo. La balanza de pagos se compone de dos cuentas:

- 1) Cuenta Corriente y
- 2) Cuenta de Capital y Financiera.

En la primera se registran la balanza comercial (exportaciones menos importaciones), la balanza de servicios y la balanza de renta y transferencias. En la segunda se registran la entrada y salida de capitales, así como los ingresos y egresos para inversiones directas o financieras y los préstamos y desembolsos desde y hacia el exterior.

La sumatoria de los saldos de la cuenta corriente y de capital y financiera más un ajuste técnico que hace el Banco Central da como resultado el saldo de la balanza de pagos.

En el siguiente grafico se muestra como ha evolucionado la balanza de pagos antes y después de adoptar esta medida.

Resultados de la Balanza de Pagos (Porcentaje del PIB)												
	Promedio		Trimestral								Anual	
	2005-2009	2010-2016	2015 II	2015 III	2015 IV	2016 I	2016 II	2016 III	2016 IV	2017 I	2015	2016
CUENTA CORRIENTE	2.4%	-0.7%	-0.3%	-0.5%	-0.5%	-0.1%	1.0%	0.3%	0.3%	0.3%	-2.1%	1.5%
Bienes *	2.4%	-0.4%	-0.2%	-0.4%	-0.3%	0.0%	0.9%	0.4%	0.3%	0.5%	-1.6%	1.6%
Servicios	-2.6%	-1.5%	-0.2%	-0.1%	-0.2%	-0.2%	-0.3%	-0.3%	-0.3%	-0.2%	-0.8%	-1.1%
Renta	-3.3%	-1.6%	-0.4%	-0.5%	-0.5%	-0.5%	-0.5%	-0.5%	-0.5%	-0.6%	-1.7%	-2.0%
Transferencias corrientes	5.9%	2.8%	0.5%	0.5%	0.5%	0.6%	0.9%	0.7%	0.7%	0.6%	2.1%	2.9%
CUENTA DE CAPITAL Y FINANCIERA	-2.3%	0.6%	1.2%	-0.7%	-0.6%	-0.1%	0.0%	0.5%	-0.4%	-0.8%	0.6%	-0.1%
Cuenta de capital	0.1%	-0.1%	0.0%	0.0%	-0.1%	-0.5%	-0.3%	0.0%	0.0%	0.0%	-0.1%	-0.8%
Cuenta financiera	-2.4%	0.7%	1.2%	-0.8%	-0.5%	0.4%	0.3%	0.5%	-0.4%	-0.8%	0.7%	0.7%
Inversión directa	0.9%	0.8%	0.1%	0.3%	0.8%	0.2%	0.1%	0.1%	0.3%	0.2%	1.3%	0.8%
Inversión de cartera	-1.4%	0.5%	0.9%	0.3%	-0.4%	-0.3%	0.1%	1.7%	0.8%	1.0%	1.5%	2.3%
Otra inversión	-1.9%	-0.5%	0.2%	-1.3%	-0.9%	0.5%	0.1%	-1.4%	-1.5%	-2.0%	-2.1%	-2.3%
Errores y omisiones	0.2%	0.0%	0.1%	0.0%	0.1%	0.1%	-0.1%	-0.1%	-0.1%	0.0%	0.0%	-0.1%
BALANZA GLOBAL	0.3%	-0.1%	1.1%	-1.2%	-1.0%	-0.1%	0.9%	0.7%	-0.2%	-0.5%	-1.5%	1.3%

Figura 1. Balanza de Pagos
Fuente: (Banco Central del Ecuador)

Hay que tomar en cuenta que el dinero que se recauda por la aplicación de estas medidas es destinado para obras en beneficio de los ecuatorianos, pero como bien es cierto estas medidas son temporales ya que lo que se busca es equiparar en valores monetarios a la balanza comercial en exportaciones vs importaciones, lo cual desde el punto de vista de cualquier entendido en la materia sabe que se logra conseguir una igualdad entre estos dos pero no porque las exportaciones incrementan sino porque las importaciones tienen un decrecimiento logrando así proteger a la industria nacional.

Como es de esperarse las medidas que son temporales se las quitaran y nunca se sabrá si el dinero recaudado fue invertido para el beneficio del pueblo o se queda guardado como presupuesto del Estado, y esto sucederá una y otra cada vez que la industria nacional se vea amenazada por los productos extranjeros se volverán a poner estas trabas al comercio internacional, solo con el fin de que el dinero se quede dentro del país.

Hoy en día estamos convencidos que la mejor estrategia para superar la crisis es vender más y no consumir menos. La salvaguardia por balanza de pagos establece sobretasas desde el 5% para bienes de capital y materias primas no esenciales hasta el 45% para bienes de consumo final. Esta medida encarecerá los procesos productivos y disminuirá la capacidad adquisitiva de los ecuatorianos que deberán pagar casi un 50% adicional por productos importados. También podría afectar la estabilidad laboral de más de 1'279.000 empleos directos dedicados al comercio.

Este mecanismo ya fue aplicado en el año 2009 y su resultado fue poco efectivo. En el 2010, luego de levantar las salvaguardias, las importaciones no petroleras se incrementaron casi a la misma velocidad (31%) que en el 2008 (39%). Esos años han sido los de más rápido crecimiento de la última década. El comportamiento fue general, desde las importaciones de consumo hasta las de materias primas y bienes de capital. En todas ellas el monto total importado en el 2010 fue superior al 2008. El impacto continuó hasta el 2011 con acelerados crecimientos. El enfoque restrictivo elegido por las autoridades busca mejorar la balanza de pagos sacrificando al sector comercial y el bienestar de los consumidores. El sector privado puede también ser parte de la solución y para ello se requiere de un compromiso a nivel

gubernamental para adecuar el entorno de negocios con reglas claras, generales y amigables para el emprendimiento, la capitalización y la inversión, tal como lo ha hecho Panamá, que es otro país dolarizado.

Si comparamos el promedio del déficit de la cuenta corriente en relación al Producto Interno Bruto entre 2005-2013 de Panamá (-8,1%) con Ecuador (0,8%), se podría concluir que Panamá necesitaría más restricciones sobre sus importaciones. Sin embargo, Panamá en lugar de establecer salvaguardias, se ha enfocado en atraer grandes flujos de capital además de brindar mayor libertad de comercio y financiera para sus residentes e inversionistas.

El país requiere un gobierno que permita hacer crecer las ventas facilitando las exportaciones, el turismo receptivo y la inversión privada. Esto se logra con seguridad jurídica y la firma de la mayor cantidad de acuerdos comerciales que nos permitan ampliar los mercados de consumidores a los que podríamos acceder. Por eso, aplaudimos iniciativas como la firma del acuerdo comercial con la Unión Europea.

1.3.1. Operacionalización de las variables.

Tabla 1
Cuadro de Variable dependiente

CONCEPTO	CATEGORÍA O DIMENSIÓN	INDICADORES	ÍTEMS	TÉCNICAS/INSTRUMENTOS
Las salvaguardias son medidas emergentes que consisten en la restricción temporal de las importaciones que afectan con dañar o causar daño grave al sector local los cuales no están preparados para competir con los productos importados o a su vez proteger la balanza de pagos.	Salvaguardias	Duración	¿Cómo considera usted que ha afectado a su negocio la aplicación de salvaguardias a la importación de motos?	Encuesta a las principales productoras de motos.
	Económica	Indicadores Financieros	¿Cuántas motos produce al mes después de la aplicación de la salvaguardia? ¿El % del nivel de producción incrementó con la aplicación de la salvaguardia?	La producción será medida con estudios realizados por las empresas productoras de motos año 2013-2015, estos estudios indicaran el desarrollo de la producción de estos productos.

Tabla 2.
Cuadro de Variable Independiente

CONCEPTO	CATEGORÍA O DIMENSIÓN	INDICADORES	ÍTEMS	TÉCNICAS/INSTRUMENTOS
Generalmente, el concepto de productividad está ligado a entornos de fabricación, dado que el cálculo de la productividad en este ámbito es sencillo, bastando dividir la producción total entre el tiempo que se ha tardado en realizarla (productos/hora) o por el número de recursos del mismo tipo utilizados (productos/máquina) o (productos/hombre). Es decir que la productividad puede definirse como la relación entre la cantidad de bienes y servicios	Proceso productivo	Nivel de Ventas	¿Existió algún incremento en las ventas con la aplicación de las salvaguardias?	Encuesta a las principales productoras de motos.
		Producción	¿Produce mayor o menor cantidad de motos después de la aplicación de la salvaguardia?	
	Producción	Costo de producción	¿Cuál era el costo promedio de las motos antes y después de las salvaguardias?	Encuesta a las principales productoras de motos.

1.3.2. Objetivo general

Analizar los impactos económicos y comerciales de la aplicación de la salvaguardia impuesta por el Ecuador (Resolución 011 - 2015), gravada específicamente al sector de las motos, periodo 2013-2015.

1.3.3. Objetivos específicos

- Conocer la situación comercial actual de los Importadores en el sector de las motos.
- Analizar si se ha logrado promover el desarrollo de la producción nacional en el sector de las motos a través de un análisis del periodo 2013-2015
- Conocer los impactos negativos que han tenido sobre los agentes económicos que integran el sector de las motos durante el período 2013-2015.

1.4. Marco Teórico-referencial-conceptual

1.4.1. Marco Teórico

El comercio internacional hace referencia al tránsito de bienes y servicios a través de los países y sus mercados.

Los modelos estándar del comercio en los cuales se mencionan a los recursos y los factores de la producción como elementos determinantes son:

El modelo Ricardiano, el cual expresa que “los países se especializan en producir lo que mejor hacen. A diferencia de otros modelos, predice que los países se

especializarán completamente en lugar de producir una amplia gama de mercancías. No considera las dotaciones de factores, como las cantidades relativas de trabajo y capital disponibles en un país” (Comercio Internacional, 2009).

Este modelo predice si un país en gran cantidad relativa de factores trabajo y capital, tendrá una ventaja comparativa y competitiva solo en ciertos bienes que demanden una mayor cantidad de dicho factor, es decir que tienden a exportar los bienes que son intensivos en los factores con que están abundantemente dotados.

Comercio Internacional

Cuando hablamos de comercio internacional hacemos referencia a una actividad comercial entre dos o más países, que pueden comprar o vender productos, logrando así un mercado más dinámico dentro de los países.

“El comercio internacional suele ser utilizado como sinónimo de comercio mundial o comercio exterior. Esta modalidad comercial implica la existencia de economías abiertas (es decir, dispuestas a permitir el ingreso de bienes procedentes de otros países)”(Perez & Merino , 2010).

Acuerdo de Salvaguardias - Artículo XIX del GATT de 1994

El gobierno Ecuatoriano se vio en todo su derecho de imponer estas medidas arancelarias a las subpartidas que amenazaban a la producción nacional para así poner en marcha el principio de proteccionismo a la industria nacional, esta medida fue planificada y puesta en marcha luego de un análisis completo de cuáles son los

productos que afectan directamente al industria Ecuatoriana y verificar cuales son las causas y efectos de estas importaciones en cantidades masivas.

Proteccionismo Nacional

Desde que el comercio internacional entro en auge y las importaciones comenzaron a elevarse debido a que los productos traídos de afuera tenían un costo más bajo el gobierno decidió proteger la industria nacional estableciendo y aplicando medidas arancelarias para producto que afecten o amenazan a la producción nacional, solo de esta manera el gobierno podría tener una balanza comercial equilibrada entre exportaciones V.S importaciones.

El proteccionismo tienen ventajas muy significativas para el país como son: aumento de empleo, existe una mayor prioridad para la industria nacional, logra incentivar la inversión interna, aumento de las exportaciones y disminución de las importaciones en el mejor de los casos y posibilita un mayor consumo interno.

“El proteccionismo se trata de instaurar medidas que protejan a las personas, y por tanto a los trabajadores y a las empresas, en un determinado marco nacional o supranacional”(Verstrynge, 2009)

El Libremercado

Las restricciones al libremercado se han efectuado mediante la imposición de aranceles a las importaciones, el proteccionismo a determinadas industrias y a la agricultura mediante la concesión de subvenciones directas o indirectas, mediante la

fijación de precios, regulación del mercado laboral o preferencia por parte del Estado en la adquisición de los productos locales.

Teoría Política Económica Internacional.

En el Ecuador aún falta mucho para poder ser un país netamente de producción y así evitar importar productos desde cualquier otro país, aun no tenemos la capacidad de infraestructura, tecnológica y talento humano para poder desarrollar aquí mismo productos que puedan competir en el extranjero y elevar las exportaciones, en el caso del sector de la motos solo existían 3 empresas capaces de producir partes y piezas nacionales para el ensamblaje de las motos pero entre esas no se encuentran las partes eléctricas las cuales deben importar en su mayoría desde China y aun costo muy bajo.

En el país falta avanzar mucho para evitar en importaciones de menor coste y poder competir en el mercado internacional.

(Steinberg, 2004)Expresa que: “Esta intuición básica de Adam Smith y Ricardo se sostiene todavía y continúa gobernando a la mayor parte del comercio mundial, a pesar de los planes de demolición de los nuevos mercantilistas”.

Teoría económica y la relación con el comercio internacional.

Todos los países tienen recursos: humanos, industriales, naturales y financieros, que pueden utilizar para producir bienes y servicios para sus mercados internos o para competir en el mercado global. La economía nos enseña que podemos beneficiarnos cuando esas mercancías y servicios se comercializan.

“La teoría económica es una ciencia social que estudia principalmente de qué modo la sociedad elige emplear sus recursos limitados, que son susceptibles de usos alternativos para producir bienes y servicios para el consumo, presente y futuro”.(Garita, 2006)

Modelo de industrialización por sustitución de importaciones (ISI)

La política económica que permite llevar el control de las importaciones y exportaciones es el modelo de industrialización por sustitución de importaciones (ISI). Su objetivo es que los países en vías de desarrollo sustituyan productos que normalmente importan por aquellos que se fabrican localmente.

“El modelo ISI atravesó dos grandes etapas en un periodo que comprendió desde 1930 hasta 1982. Estas etapas con características diferentes definieron el modelo y marcaron por más de cincuenta años al subcontinente Latinoamericano”(Ramírez Acosta, 2008).

En la primera fase se evidenció sustitución de las importaciones por fabricación interna, donde, existieron fuertes restricciones a las importaciones. En esta fase se registró una disminución de gran magnitud en las importaciones, aquí las inversiones se vieron reflejadas fundamentalmente en inversionistas nacionales.

En la segunda fase, se vio una mayor dificultad debido a que las empresas transnacionales capitalizaron el desarrollo del mercado interno y se apoderaron de las ramas y actividades más dinámicas de la industria.

Resolución No. 011-2015 - COMEX

El 11 de marzo de 2015 entró en vigencia según la resolución determinada por el COMEX, la aplicación de salvaguardias a 2961 subpartidas con el fin de controlar la importaciones y equilibrarlas con las exportaciones logrando así un el concepto básico de proteccionismo a la industria nacional.

La resolución fue adoptada en sesión el 6 de marzo de 2015, y entró en vigencia cinco días después, en la misma se resuelve:

“Establecer una sobretasa arancelaria, de carácter temporal y no discriminatoria, con el propósito de regular el nivel general de importaciones, y de esta manera, salvaguardar el equilibrio de la balanza de pagos, conforme al porcentaje avaloren determinado para las importaciones a consumo de las subpartidas descritas en el anexo de la resolución”. (Comite de Comercio Exterior, 2015).

La sobretasa impuesta por el gobierno fue un arancel mínimo del 5.25% si estas motos utilizan más del 18% de partes y piezas nacionales y un arancel del 30% si utiliza menos del 5% de partes y pieza nacionales.

Tabla 3.

Subpartidas y sobretasa arancelaria para las importaciones a consumo motos

CAPÍTULO 87: VEHÍCULOS TRACTORES, VELOCÍPEDOS Y DEMÁS VEHÍCULOS TERRESTRES, SUS PARTES Y ACCESORIOS			
SUBPARTIDA	DESCRIPCIÓN ARANCELARIA	SOBRETASA ARANCELARIA	OBSERVACIONES A LA SOBRETASA ARANCELARIA
8705909000	-- Los demás	45%	
8706001080	-- En CKD	15%	
8706001090	-- Los demás	15%	
8706002180	--- En CKD	15%	
8706009290	--- Los demás	5%	
8707100000	- De vehículos de la partida 87.03	45%	
8707901000	-- De vehículos de la partida 87.02	45%	
8707909000	-- Las demás	45%	
8709190000	-- Las demás	15%	
8711100010	-- En CKD	25%	
8711100090	-- Los demás	45%	
8711200010	-- En CKD	25%	
8711200090	Los demas	45%	
8711200091	--- Vehículo de tres ruedas	45%	
8711200099	--- Los demás	45%	
8711300010	-- En CKD	25%	
8711300090	Los demas	45%	
8711300091	--- Vehículo de tres ruedas	45%	
8711300099	--- Los demás	45%	
8711400010	-- En CKD	25%	
8711400090	Los demás	45%	
8711400091	--- Vehículo de tres ruedas	45%	
8711400099	--- Los demás	45%	
8711500010	-- En CKD	25%	
8711500090	Los demas	45%	
8711500091	--- Vehículo de tres ruedas	45%	
8711500099	--- Los demás	45%	
8711900010	-- En CKD	25%	
8711900090	-- Los demás	45%	

Fuente: Resolución 001-2016 COMEX

1.4.2. Tipos de investigación.

- Investigación histórica:** “es indispensable que en el estudio de las cuestiones históricas se analicen los sucesos descomponiéndolos en todas sus partes para conocer sus posibles raíces económicas, sociales, políticas, religiosas o etnográficas y partiendo de este análisis llevar a cabo la síntesis que reconstruya y explique el hecho histórico” (Delgado García, 2010). La aplicación en el estudio permite el análisis de los resultados de los años 2013-2015 en base a la hipótesis planteada

para conocer más a fondo desde por qué la aplicación de las mismas hasta como influyeron las medidas salvaguardias en la demanda de las motocicletas.

- **Investigación documental:** “un análisis de la información escrita sobre un determinado tema, con el propósito de establecer relaciones, diferencias, etapas, posturas o estado actual del conocimiento respecto al tema objeto de estudio”(Bernal, 2010, pág. 111).En el estudio se aplica en base a los datos obtenidos por las fuentes gubernamentales y privadas del sector automotriz-motos para conocer los resultados por la implantación de las salvaguardas a los CKDs de motos.
- **Investigación descriptiva:** “Busca especificar las propiedades, las características y los perfiles importantes de personas, grupos comunidades o cualquier otro fenómeno que se someta a un análisis” (Hernández Sampiere, Fernández, & Baptista, 2007). Para el estudio la aplicación se realiza mediante el análisis de causa y efecto, es decir; por que el gobierno decidió implementar estas medias y como reacciono la demanda ecuatoriana en mercado local.
- **Investigación explicativa:** “Va más allá de la descripción de conceptos o fenómenos o del establecimiento de la relaciones entre conceptos; están dirigidos a encontrar a las causas de los eventos, sucesos y fenómenos físicos sociales”(Hernández Sampiere, Fernández, & Baptista, 2007). Se buscara las diferentes opiniones de los actores en sector automotriz-motos, los cuales nos darán a conocer como se encontraba la demanda de la motos en el periodo establecido (2013-2014) y como se encuentran ahora después de la reducción paulatina de las salvaguardias.

1.4.3. Tipo de investigación

Se denomina “Al proceso a través del cual se recolecta determinada información procedente del mercado con el fin de ser analizada y, en base a dicho análisis, poder tomar decisiones o diseñar estrategias”(Crecenegocios.com, 2013).

- La investigación descriptiva busca únicamente describir la situación en la cual se encuentra el mercado de las motos en el país.
- La investigación explicativa analiza las causas y efectos que tuvo la aplicación de las salvaguardias para los CKDs de las motos.

El estudio de la investigación descriptiva permitirá precisar las causas y efectos de las salvaguardias a los CKDs y la investigación explicativa determina las opiniones que tienen los actores en el sector de las motos,

1.4.4. Metodología de la investigación

- **Métodos teóricos.** Permite identificar e integrar el tema de investigación, con enfoques teóricos, estudios, antecedentes, estableciendo conceptos y definiciones que situarán el problema dentro de un conjunto de conocimientos.
- **Método inductivo – deductivo.** Permite definir el tipo de posibles conductas de los mercados desde un punto de vista general, para dar explicaciones acerca de las decisiones que se tomen en los diferentes sectores.

- **Método analítico – sintético.** Partiendo de un análisis global se analizará los puntos clave que ayudarán a la toma de decisiones como base de los parámetros que más influyen en los sistemas.
- **Métodos empíricos.** Hace referencia a la observación de fenómenos y su análisis estadístico mediante la implementación de encuestas, entrevistas e investigación de campo.

Tamaño de la muestra: “Es el conjunto de observaciones necesarias para estudiar la distribución de determinadas características de la totalidad de una población, a partir de la observación de una parte o subconjunto de una población determinada, denominada muestra”(Universidad Veracruzana, 2010).

$$n = \frac{z^2 * p * q * N}{(e^2 * (N - 1)) + Z^2 * p * q}$$

Dónde:

N = Tamaño de la población o universo

Z = Nivel de confianza |

e = Error muestral deseado

p = Proporción de individuos de la población que poseen característica de estudio

q = Proporción de individuos que no poseen esa característica, es 1 – p. n = Tamaño de la muestra

Figura 2. Formula de muestreo

El estudio del cálculo de la muestra permitirá determinar el número de personas (empresas) a las cuales se dirigirá el estudio y que esta sea representativa dentro del universo del mismo definiendo las apreciaciones que pueden tener los diferentes

actores implicados en el sector automotriz-motos sobre las ventajas y desventajas de la aplicación de la mediada salvaguardias.

1.5. Marco referencial

1.5.1. Marco conceptual

- **Acuerdo de Salvaguardias OMC:** "Las medidas de salvaguardia se definen como medidas "de urgencia" con respecto al aumento de las importaciones de determinados productos cuando esas importaciones hayan causado o amenacen causar un daño grave a la rama de producción nacional del Miembro importador"(Organización Mundial del Comercio, 2016).
- **Acuerdo Ministerial 14264:** "Establecer el porcentaje mínimo (20%) de integración de partes y piezas para motocicletas ensambladas por empresas registradas en el Ministerio de Industrias y Productividad"(Productividad, 2014).
- **Derecho Arancelario Ad Valorem:** "Este gravamen se especifica legalmente como un porcentaje fijo del valor del bien importado o exportado, incluyendo o excluyendo los costos de transporte"(Garita, 2006).
- **Aranceles:** "Es un impuesto al comercio exterior para agregar valor al precio de las mercancías en el mercado receptor. Se gravan las mercancías que se importan a fin de proteger a las similares que se fabriquen en el país"(PROECUADOR, GUIA DEL EXPORTADOR, 2000)
- **Incoterms:** "Conjunto de términos y reglas de carácter facultativo, que permiten acordar los derechos y las obligaciones tanto del vendedor como del comprador

en las transacciones internacionales, lo que se pueden utilizar contratos de compra-venta internacional”(Palacios Padura, 2014).

- **La balanza comercial:** por el lado de las importaciones está conformada por tres tipos de balanzas: la balanza de bienes de consumo, la balanza de bienes intermedios y la balanza de bienes de capital.
- **Los bienes de consumo:** son aquellas mercancías catalogadas como de primera necesidad, como lo pueden ser materias primas, alimenticias, etc.
- **Balanza de pagos:** es un registro de todas las transacciones monetarias producidas entre un país y el resto del mundo en un determinado periodo. Estas transacciones pueden incluir pagos por las exportaciones e importaciones del país de bienes, servicios, capital financiero y transferencias financieras.

Tabla 4.
Tarifa ICE

Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea hasta de 20.000	5%
Camionetas furgonetas, camiones y vehículos de rescate cuyo precio de venta al público sea hasta de 30.000	5%
Vehículos motorizados excepto camionetas, furgonetas, camiones y vehículos de rescate cuyo precio de venta al público sea superior a 20.000 y hasta de 30.000	10%
Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a 30.000 y hasta de 40.000	15%
Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a 40.000 y hasta de 50.000	20%
Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a 50.000 y hasta de 60.000	25%
Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a 60.000 y hasta 70.000	30%
Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a 70.000	35%
Aviones, avionetas y helicópteros excepto aquellas destinadas al transporte comercial de pasajeros carga y servicios; motos acuáticas, tricars, cuadrones, yates y barcos de recreo.	15%
Servicios de televisión pagada	15%
Servicios de casino, salas de juego (bingo-mecánicos) y otros juegos de azar	35%
Las cuotas, membrecías, afiliaciones, acciones, y similares que cobren a sus miembros y usuarios los Clubes Sociales, para prestar sus servicios, cuyo monto en su conjunto supere los 1.500 anuales	35%

Fuente: Régimen Tributario Interno

1.6. Marco contextual

1.6.1. Contexto y lugar donde se desarrollará el estudio

El presente estudio se lo llevara a cabo en la Ciudad de Quito bajo el contexto del Comercio exterior a las principales ensambladoras de motos del país así como artículos

publicados, fuentes secundarias, resoluciones del COMEX en los cuales se establece la sobretasa impuesta a la importación de 2961 subpartidas arancelarias entre las que se encuentra las motos y sus partes objeto de estudio.

CAPÍTULO 2

2.1. Método

2.1.1. Enfoque de investigación Mixto

El enfoque de investigación tendrá modalidad de carácter cualitativo como cuantitativo. Cualitativo debido a que para el análisis del trabajo se obtendrán datos a través de entrevistas a profesionales que trabajan directamente en el sector automotriz y han sido directamente afectados por las salvaguardias al sector en los ámbitos económico, social, ambiental y cultural. Cuantitativo puesto que se realizaran encuestas a la población objeto de estudio.

La necesidad de investigar este tema se debe a las problemáticas que han venido presentándose en el sector desde la implementación de las políticas comerciales y que sus efectos se ven reflejados en la importación y ventas locales de motos, para analizar los cambios que se han dado el sector de las motos por lo que se realizara un análisis comparativo desde el año 2013-2015 dentro de la ciudad de Quito, con esto lo que se pretende medir es si existe una disminución o incremento en las importaciones así como la compra-venta de motos.

2.2. Tipología de investigación

2.2.1. Por su finalidad Aplicada

El modelo de sustitución de importaciones tiene como fin analizar la influencia de la política comercial, enfocándose en que un país en vías de desarrollo tiene que sustituir los productos importados por productos fabricados localmente, aplicando como medida, una política arancelaria que disminuya las importaciones.

Este tipo de investigación será aplicada ya que basados en los principios del modelo de sustitución de importaciones se mostrará cual es la relación, causas o efectos entre las variables que se estudiaran

2.2.2. Fuentes de información Documental

- BCE – Datos de los últimos años de cómo ha ido evolucionando la Balanza de Pagos
- Penta – Transaction – Estadísticas de Comercio Exterior (Import Export) Información de Importaciones y Exportaciones Desarrollo Sistemas de Estadísticas y Costos
- Datasur – Podemos encontrar datos sobre importaciones y exportaciones
- Trade map- En esta página existen datos estadísticos de comercio para el desarrollo internacional de empresas.

2.2.3. Por las unidades de análisis Insitu

El lineamiento del proyecto que se está exponiendo tiene como propósito la observación de los actores como son las ensambladoras de motos en su realidad, a

través de situaciones ya existentes, donde los sucesos que se han presentado del sector importador ya han ocurrido anteriormente, tomando como consideración temporal los años 2013-2015 periodo en el cual se dio el mayor impacto debido a la política comercial ecuatoriana y su normativa vigente a la fecha.

Se aplicará encuestas a ensambladoras quienes han tenido mayor impacto económico en el tema de comercio exterior, quienes han presenciado en nivel de afectación de las medidas de salvaguardias adoptadas en el sector.

2.2.4. Por el control de las variables No experimental

Ya que la información recopilada para el estudio se originara principalmente de fuentes primarias, es decir, de importadores como las ensambladoras que afirman los efectos de las medidas de salvaguardia al sector motos, se analizarán los datos resultantes de la investigación. Cada una de las variables presentadas se dará solución mediante información de operaciones comerciales, lo que significa que se presentan sin la posibilidad de que exista algún tipo adulteración de las mismas, por lo que su carácter es de no experimental.

2.3. Variable de estudio

- Dependientes: Productividad
- Independientes: salvaguardias

2.4. Hipótesis

¿La implementación de salvaguardias en el Ecuador tendrá como resultado un bajo beneficio dentro de la producción nacional y afectará a las ensambladoras de motos en el país en relación a precios y demanda?

2.5. Instrumentos de recolección de información

Encuestas: Técnica o método utilizada para la recolección de información conformada por las interrogación de los implicados del sector Automotriz (Sector Motos), fundamentada en un cuestionario o conjunto de preguntas previamente diseñado. Para el presente estudio se realizó una encuesta y se aplicara vía mail con el fin de abarcar a la muestra que se ha propuesto.

2.6. Población y Muestra objeto de estudio

Para el estudio se ha establecido una población equivalente a 12 ensambladoras que trabajan con CKD's importados (8711200010) según se muestra en la tabla 1, con lo que se define que la muestra debe realizarse a la totalidad de las empresas, tomando en cuenta que la población existente es menor a 100.

Tabla 5.

Total, de empresas por subpartida NANDINA de exportaciones del Ecuador

Subpartida Nadina	Asociación de empresas ensambladoras de motocicletas y afines (Aeame)
8711.20.00.10	Imveresa
8711.20.00.10	Vehículos y comercio Astudillo
8711.20.00.10	Unnomotors
8711.20.00.10	Metaltronic
8711.20.00.10	Prointer
8711.20.00.10	Motosa
8711.20.00.10	Dukare
8711.20.00.10	Indufrance
8711.20.00.10	Assembkimotos
8711.20.00.10	Mercantil Dismayor
8711.20.00.10	Massline
8711.20.00.10	Ivthuder Motors

Fuente: (Banco Central del Ecuador 2013-2015)

CAPITULO 3

3.1. Resultados

Análisis de la afectación a las ensambladoras de motos por la implementación de las salvaguardias a los CKD's importados.

3.1.1. Arancel adicional de 25% para las partes y piezas que se utilizan en el ensamblaje de motos (CKD's).

Tabla 6.

Arancel adicional de 25% para las partes y piezas que se utilizan en el ensamblaje de motos (CKD's)

Afectación	Ensambladoras	Porcentaje
1	0	0,00
2	0	0,00
3	0	0,00
4	3	25,00
5	9	75,00
Total	12	100,00

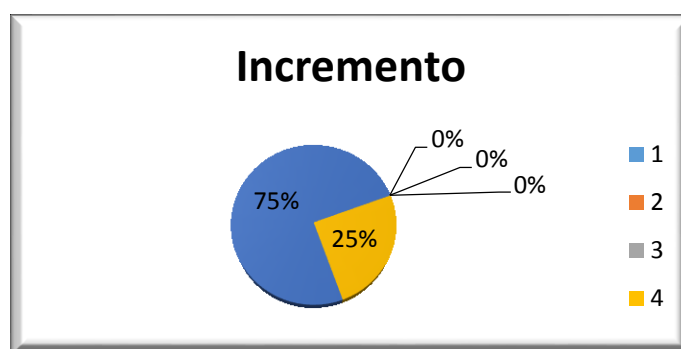


Figura 3. Grado de afectación para las Ensambladoras importadoras de CKD's para motos

Según los datos obtenidos a través de las encuestas nos indica que para 9 de las 12 ensambladoras han tenido una alta afectación por la implementación de las

salvaguardias del 25% a los CKDs debido que en casi en 100% trabajan con partes importadas de China y solo 3 empresas ensambladoras han tenido un impacto un poco más bajo debido q que estas incluyen en un 3% piezas nacionales, ya que ellos confían en la calidad del producto fabricado dentro del país.

3.1.2. Cupos de importación para los Ckd's.

Tabla 7.

Cupos de importaciones para los CKD's

Afectación	Ensambladoras	Porcentaje
1	0	0,00
2	0	0,00
3	0	0,00
4	2	16,67
5	10	83,33
Total	12	100,00

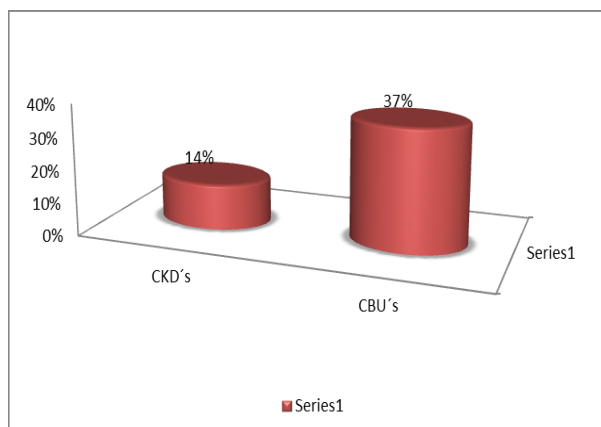


Figura 4. Grado de afectación en cupo de importaciones de CKD's

Para la mayoría de ensambladoras el cupo de importación de CKD's fue una afectación muy alta ya que para poder cumplir sus objetivos debieron realizar

inversiones muy altas, ya que las empresas se las hacía más rentable importar los CKD'S QUE LOS CBU's, según la AEMA (asociación de empresas ensambladoras de motocicletas y afines) las importaciones de CKD'S cayó un 14% mientras que los CBU'S incrementaron un 37%.

3.1.3. Incremento en el precio de las motos.

Tabla 8.

Incremento en el precio de las motos

Incremento	Ensambladoras	Porcentaje
0%-5%	0	0,00
5%-15%	0	0,00
15%-25%	0	0,00
25%-35%	3	25,00
35%-en adelante	9	75,00
Total	12	100,00

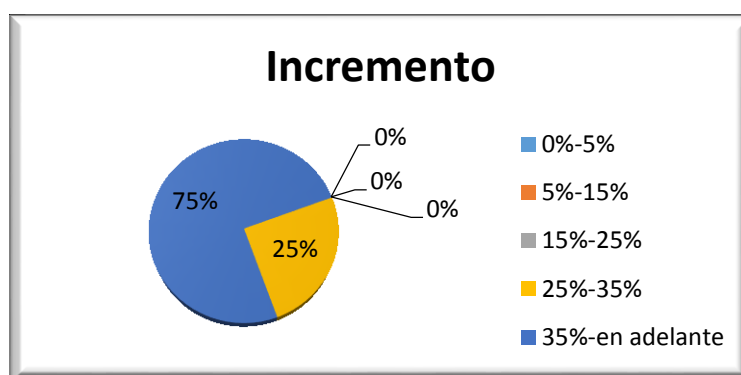


Figura 5. Incremento de los precios en las motos.

Según las ensambladoras encuestadas preveían el aumento en el precio de las motos para la demanda local ya que la mayoría de ellas anticipaba por lo menos un incremento del 35% al producto terminado, por lo este incremento se vería reflejado en

la caída de sus ventas ya que para mucho de sus compradores se les haría difícil adquirir una de estas por su alto poder adquisitivo.

3.1.4. Ensamble de motos con partes y piezas nacionales.

Tabla 9.

Ensamble de motos con partes y piezas nacionales

	Ensambladoras	Porcentaje
si	2	16,67
No	10	83,33
Total	12	100,00

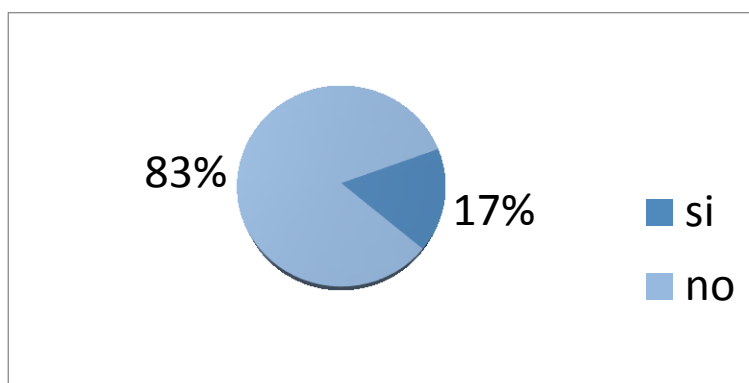


Figura 6. Ensamblaje de motos con partes y piezas nacionales.

Según los datos obtenidos por la ensambladoras aseguran que la producción de partes y piezas nacional hechas en Ecuador no lograría cumplir con la demanda de las motos, ya que en base con el acuerdo ministerial de industrias y productividad no. 14264 establece que hasta el 1 de junio del 2105 las motos debían estar ensambladas hasta con el 20% de producción nacional.

3.1.5 Importaciones de CKD's por años (unidades)

Tabla 10.
Importación de CDK's por años

Años	Importaciones	Porcentaje
2013	37346	35%
2014	36929	35%
2015	31763	30%
Total	106038	100%

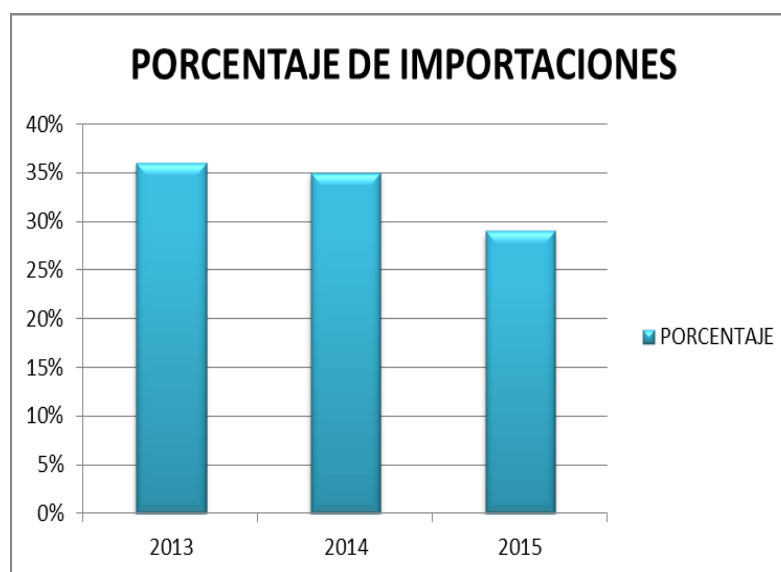


Figura 7. Importación de CKD's por años.

En base a la fuentes de investigación se logró conocer las importaciones totales por unidades de los CKD's, reflejando que en el años 2013 y 2014 las importaciones eran casi del mismo volumen pero a partir del 2015 debido a las salvaguardias impuestas por el gobierno se evidencia claramente un decrecimiento en la importación de estas unidades, por lo cual las ensambladoras nacionales prefirieron importar motos completas realizando grandes inversiones y haciendo ajuste en sus nóminas, para mantener el precio de las motos y así no afectar al bolsillo de los consumidores.

3.1.5. Importación de CKD's en dólares

Tabla 11.
Importación de CKD's en dólares por ensambladoras

Importaciones \$	Ensambladoras	Porcentaje
1000-10000	0	0%
10000-20000	3	25%
20000-30000	2	17%
30000-40000	7	58%
50000-en adelante	0	0%
Total	12	100%

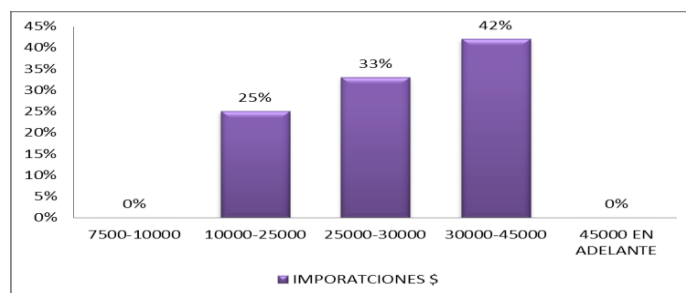


Figura 8. Importación en dólares por ensambladoras

En base a un rango determinado se pudo obtener información de cuanto importa cada una de las ensambladoras es así que 3 ensambladoras importan entre 10000 y 25000 dólares trimestrales debido a que estas tres son fabricantes de partes y piezas nacionales por lo cual ellos mantienen un rango de precios no elevados, 2 ensambladoras importan entre 25000 y 30000 dólares trimestrales y las otras 7 importan entre 30000 y 45000 dólares trimestrales, en estos rangos las ensambladoras aseguran que lo hace para mantener un *stock* en sus inventarios y tratar de mantener

sus precios bajos, estas ensambladoras deben manejar grandes inversiones para poder realizar este tipo de importaciones.

CAPITULO 4

4.1. Discusión

Si bien es cierto las salvaguardias impuestas por el gobierno ayudan a proteger la industria nacional y sobre todo a promover la productividad, en el Ecuador existen empresas capaces de producir piezas y partes para las motos y ensamblaras aquí pero estas empresa no pueden cubrir el la demanda nacional de motos, además de eso estas empresas solo se encargan de fabricar ciertas partes y piezas por lo cual deben importar en su mayoría pates electrónicas de la motos, en un país donde no se tiene la capacidad aun de producir estos tipos de piezas es algo ilógico poner salvaguardias tan altas ya que de esta manera en forma directa estos afectan al precio final de la motos y al final los compradores no se sentirán en la capacidad de poder comprar una de estas y muchas personas utilizan las motos como fuente trabajo.

El gobierno en si está protegiendo a la industria nacional pero a su vez está afectado a empleados que trabajan en la ensambladoras y todo el canal de distribución de motos debido a que estas realizan grandes inversiones para conseguir el dinero para realizar las importaciones de su materia prima pero estas a su vez deben reducir costo y gastos, como es la reducción de personal, la reducción de ensamblaje de motos y el incremento de precio en la mismas, si bien es cierto la balanza comercial tiene un equilibrio entre importaciones y exportaciones pero no se bebe a las exportaciones incrementaron sino a que las importaciones decrecieron en su mayoría.

Expertos en el tema sabían que era algo imposible poder utilizar el 20% de partes y piezas nacionales en motos ya que no lo logran cubrir toda la demanda nacional, además de eso para la fabricación de estas CKD deben tener permisos de calidad ya establecidos, en ese sentido la asociación de ensambladores de motos del Ecuador se ve obligado a importar estas partes y piezas pero saben que ya no pueden hacerlo como en años pasados ya que el incremento de la salvaguardias fue un factor determinante para tener las importaciones controladas, pero a su vez estas afecto a nivel económico y social.

LISTA DE REFERENCIAS

- Araujo, A. (8 de Julio de 2015). *revistalideres.ec*. Obtenido de <http://www.revistalideres.ec/lideres/ecuador-disminuye-precio-produccion-petroleo.html>
- Bernal, C. (2010). Metodología de la investigación. En C. Bernal, *Metodología de la investigación*. Colombia: Pearson Education.
- Comercio Internacional. (17 de Noviembre de 2009). *comercr*. Obtenido de <http://comercr.blogspot.mx/2009/11/el-modelo-ricardiano.html>
- Comite de Comercio Exterior. (2015). *El Telegrafo*. Obtenido de <http://www.eltelegrafo.com.ec/images/eltelegrafo/portafolio/2015/Comex-Resolucion.pdf>
- Coomercio Internacional. (15 de Noviembre de 2009). *COMERCIO INTERNACIONAL*. Obtenido de <http://comercr.blogspot.mx/2009/11/el-modelo-de-heckscher-ohlin.html>
- Crecenegocios.com. (28 de Abril de 2013). *Crecenegocios*. Obtenido de <http://www.crecenegocios.com/concepto-de-la-investigacionde-mercados/>
- Cueva, D. (2014). *Acuerdo comercial: Ecuador-Unión Europea. Economía y Fianzas Internacionales*.
- Delgado García, G. (2010). Sistema de Información Científica Redalyc. *Revista cubana salud publica*, 11.
- Garita, R. (2006). *Teoría económica del comercio internacional*. Costa Rica.
- Gestiopolis. (15 de enero de 2002). *gestiopolis.com*. Obtenido de <http://www.gestiopolis.com/que-es-un-acuerdo-comercial/>
- González, R. (2011). *Diferentes teorías del Comercio Internacional. Extremadura: Facultad de Ciencias Economicas y Empresariales de la Universidad de Extremadura*.
- Hernández Sampiere, R., Fernández, C., & Baptista, P. (2007). *Fundamentos de la metodología de la investigación*. Madrid: Programas educativos S.A de C.V.
- Jácome, C. (28 de Noviembre de 2014). *puce.edu.ece*. Obtenido de <http://www.puce.edu.ec/economia/efi/index.php/economia-internacional/14-competitividad/201-proteccionismo-en-el-ecuador>
- Krugman, P., & Obstfeld, M. . (2012). *Economía Interinaiconal*. Madrid: Pearson.

- Landázuri, O. (13 de 05 de 2016). *ECUADOR INMEDIATO*. Obtenido de http://www.ecuadorinmediato.com/index.php?module=Noticias&func=news_user_view&id=2818801722
- Lexicoon. (2016). *Lexicoon*. Obtenido de <http://lexicoon.org/es/librecambismo>
- Librecambismo. (2015). *SCRIB*. Obtenido de <https://es.scribd.com/doc/49741467/Librecambismo#>
- MCPEC. (05 de 09 de 2019). *Ministerio coordinador de producción empleo y competitividad*. Obtenido de <http://www.produccion.gob.ec/canasta-comercial-transfronteriza/>
- Organización Mundial del Comercio. (2016). *wto.org*. Obtenido de https://www.wto.org/spanish/docs_s/legal_s/25-safeg.pdf
- Organizacion Mundial Del Comercio, O. (2016). *Organizacion Mudial Del Comercio*. Obtenido de https://www.wto.org/spanish/tratop_s/safeg_s/safeg_info_s.htm
- Perez , J., & Merino , M. (2010). *Definicion.de*. Obtenido de (<http://definicion.de/comercio-internacional/>)
- Productividad, M. d. (21 de 08 de 2014). *Ministerio de Industrias Y Productividad*. Obtenido de <http://www.industrias.gob.ec/wp-content/uploads/2014/07/Acuerdo-Ministerial-14-264-Porcentaje-m%C3%ADnimo-motos-2014-2.pdf>
- PROECUADOR. (2000). *GUIA DEL EXPORTADOR*. QUITO.
- PROECUADOR. (4 de Marzo de 2013). *Proecuador*. Obtenido de <http://www.proecuador.gob.ec/glossary/medidas-de-salvaguardia/>
- Ramírez Acosta, E. (2008). *La CEPAL y el Modelo ISI. Zona Económica*.
- Steinberg, F. (2004). *La nueva teoría del comercio internacional y la política comercial estratégica*.
- Universidad Veracruzana. (18 de Mayo de 2010). *slideshare*. Obtenido de <https://es.slideshare.net/guest8a3c19/tamao-de-la-muestra-4141371>
- Verstrynge, J. (2009). *PROTECCIONISMO Y ECONOMIAS DE GRAN ESPACIO*.