



ESPE

UNIVERSIDAD DE LAS FUERZAS ARMADAS
INNOVACIÓN PARA LA EXCELENCIA

DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ECONÓMICAS, ADMINISTRATIVAS Y
DE COMERCIO

CARRERA DE COMERCIO EXTERIOR Y NEGOCIACIÓN
INTERNACIONAL

TRABAJO DE TITULACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE:
INGENIERA EN COMERCIO EXTERIOR Y NEGOCIACION
INTERNACIONAL

TEMA: “ANÁLISIS DE LA POLÍTICA INDUSTRIAL ECUATORIANA Y EL
IMPACTO DE LA INVERSIÓN EXTRANJERA EN EL SECTOR
AUTOMOTRIZ EN EL PERÍODO 2010 – 2015”

AUTORES: BECERRA BECERRA BRYAN DAVID

YANZA FLORES VALERIA ESTEFANY

DIRECTOR: Ing. LEGARDA RAMIRO

SANGOLQUÍ – ECUADOR

2017



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

**CARRERA DE COMERCIO EXTERIOR Y NEGOCIACIÓN
INTERNACIONAL
CERTIFICACIÓN**

Certifico que el trabajo de titulación, “ANÁLISIS DE LA POLÍTICA INDUSTRIAL ECUATORIANA Y EL IMPACTO DE LA INVERSIÓN EXTRANJERA EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ EN EL PERIODO 2010 – 2015”, realizado por **Becerra Becerra Bryan David y Yanza Flores Valeria Estefany**, ha sido revisado en su totalidad y analizado por el software anti plagio, el mismo que cumple 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 los señores **Becerra Becerra Bryan David y Yanza Flores Valeria Estefany**, para que los usen públicamente

Sangolquí, 19 de enero de 2017



Ing. Ramiro Legarda
Director de tesis



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

**CARRERA DE COMERCIO EXTERIOR Y NEGOCIACIÓN
INTERNACIONAL**

AUTORÍA DE RESPONSABILIDAD

Yo, **Becerra Becerra Bryan David**, con cédula de identidad 1716080120, declaro que este trabajo e titulación “**ANÁLISIS DE LA POLÍTICA INDUSTRIAL ECUATORIANA Y EL IMPACTO DE LA INVERSIÓN EXTRANJERA EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ EN EL PERIODO 2010 – 2015**”, ha sido desarrollado considerando los métodos de investigación existentes, así como también se ha respetado los derechos intelectuales de terceros considerándose en las citas bibliográficas.

Consecuentemente declaro que este trabajo es de nuestra autoría, en virtud a ello me declaro responsable del contenido, veracidad y alcance de la investigación mencionada.

Sangolquí, 16 de enero de 2017

Becerra Becerra Bryan David
1716080120



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

**CARRERA DE COMERCIO EXTERIOR Y NEGOCIACIÓN
INTERNACIONAL**

AUTORÍA DE RESPONSABILIDAD

Yo, **Yanza Flores Valeria Estefany**, con cédula 0604081950, declaro que este trabajo e titulación **“ANÁLISIS DE LA POLÍTICA INDUSTRIAL ECUATORIANA Y EL IMPACTO DE LA INVERSIÓN EXTRANJERA EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ EN EL PERIODO 2010 – 2015”**, ha sido desarrollado considerando los métodos de investigación existentes, así como también se ha respetado los derechos intelectuales de terceros considerándose en las citas bibliográficas.

Consecuentemente declaro que este trabajo es de nuestra autoría, en virtud a ello me declaro responsable del contenido, veracidad y alcance de la investigación mencionada.

Sangolquí, 16 de enero de 2017

Yanza Flores Valeria Estefany
0604081950



ESPE

UNIVERSIDAD DE LAS FUERZAS ARMADAS
INNOVACIÓN PARA LA EXCELENCIA

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

**CARRERA DE COMERCIO EXTERIOR Y NEGOCIACIÓN
INTERNACIONAL**

AUTORIZACIÓN

Nosotros, **Becerra Becerra Bryan David y Yanza Flores Valeria Estefany**, autorizo a la Universidad de las Fuerzas Armadas - ESPE publicar en la biblioteca virtual de la institución el presente trabajo de titulación “**ANÁLISIS DE LA POLÍTICA INDUSTRIAL ECUATORIANA Y EL IMPACTO DE LA INVERSIÓN EXTRANJERA EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ EN EL PERIODO 2010 – 2015**”, cuyo contenido, ideas y criterio son de nuestra exclusiva responsabilidad y autoría.

Sangolquí, 16 de enero de 2017

Firma manuscrita en azul de Bryan Becerra, con una línea horizontal debajo.

Becerra Becerra Bryan David
1716080120

Firma manuscrita en azul de Yanza Flores, con una línea horizontal debajo.

Yanza Flores Valeria Estefany
0604081950

DEDICATORIA

Dedico este trabajo con mucho amor:

Primeramente a Dios quien día a día me dio la sabiduría y fuerza para poder sobresalir todos los obstáculos que se presentaron a lo largo de todos estos años y así poder llegar a ser Ingeniero.

A mi madre Ana Becerra, una mujer luchadora, trabajadora y sobre todo amorosa, que me dio el ejemplo y siempre me brindo el impulso para seguir y no desfallecer durante este largo camino, mujer que inculco en mi muchos valores como el respeto puntualidad y humildad para de esta manera entender y saber cómo confrontar cada uno de las batallas que se presentaron a lo largo de mi vida estudiantil.

A mi hermana Silvana Becerra quien aparte de ser mi hermana es otra madre para mí, quien siempre ha estado dispuesta a apoyar cada una de las decisiones que tome a lo largo de mi vida, quien es un ejemplo de lucha constante y una fuente de inspiración para crecer como persona.

A mis abuelitos Noemí Becerra quien fue la mujer que desde pequeño me enseñó a jamás darme por vencido y siempre luchar por mis ideales, Ricardo Tonato quien más que un abuelo fue un padre, mi ejemplo a seguir y la persona que desde el cielo siempre bendice cada pasó que doy.

A mis tías Inés y Lorena quienes siempre fueron un pilar fundamental para poder conseguir este importante paso en mi vida.

A mis primos Gabriela, Richard, Israel y Belén quienes siempre me brindaron el apoyo necesarios para poder seguir.

Con todo el cariño del Mundo su Hijo, Hermano, Nieto, Sobrino, Primo Bryan.

DEDICATORIA

Con mucho amor mi trabajo para:

Dios: Quien me ha sabido guiar en cada etapa de mi vida con su bendición y ha estado presente en cada paso que he dado hasta el día hoy

Mi mami: Patricia Flores, quien ha sido mi mayor motivación para tener este título, tus palabras me han ayudado siempre a seguir adelante luchando por mis sueños, tu cariño suavizó mi carácter y tu amor ilumina mi vida cada día, siempre has estado en todas las etapas de mi vida luchando siempre por nosotros quien me ha inculcado los valores para ser la persona que soy y por ellos mi título de Ingeniera es dedicado para ti.

Mis hermanos: Cristina y Andrés, quienes han estado apoyándome en cada decisión de mi vida con su amor y me han ayudado siempre en cada obstáculo que he tenido ustedes son los mejores hermanos que la vida me pudo dar.

Mi abuelito: Manuel Yanza, fuiste mi padre desde pequeña me ha enseñado a seguir adelante y hoy desde el cielo me cuidas.

Mi novio: Marcelo Núñez Llegaste en el momento perfecto para mí y dios te puso en mi camino por algún motivo, has sido mi apoyo en mi carrera universitaria siempre motivándome para no desistir de mis sueños.

Con todo el amor del mundo su hija, su hermana, su nieta y novia.

Vale

AGRADECIMIENTO

A nuestro padre todo poderoso por todas las bendiciones derramadas sobre mi durante este largo camino de mi vida estudiantil.

A mi madre y mi hermana quienes son los pilares más importantes en mi vida agradecerles por todo el amor, comprensión y paciencia que han tenido durante todos estos años.

A la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE, por haberme acogido durante todo este proceso de aprendizaje.

A mi director de tesis, Ing. Ramiro Legarda por la entrega y dedicación prestada para que la tesis se desarrolle de la mejor manera, pero más que eso por convertirse en un amigo dentro de este proceso.

A cada uno de los docentes que con paciencia y dedicación compartieron cada uno de sus conocimientos para de esta manera conseguir que podamos ser unos excelentes profesionales, gracias por la paciencia.

A todos mis amigos y futuros colegas, quienes con sus bromas y compañía hicieron que esta experiencia universitaria sea única.

Gracias por ser las personas que siempre estuvieron apoyando y haciendo que día a día sea mejor persona, son excelentes seres humanos.

AGRADECIMIENTO

A dios que ha derramado bendiciones siempre en mi vida, a mi virgencita María Auxiliadora que me ha cuidado desde mi formación académica.

A mi mami y hermanos que son lo más importante en mi vida y quienes me han ayudado a terminar mi carrera universitaria con su amor y que saben cuánto he luchado por este uno de mis sueños gracias mami y hermanos por ser los mejores siempre.

A la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE, por haberme permitido ser parte de ella en todo este proceso.

A mi director de tesis, Ing. Ramiro Legarda por ayudarnos a culminar esta etapa en nuestras vidas y quien ha estado en todo este proceso colaborándonos

A mi Compañero de tesis Bryan Becerra mi mejor amigo y la persona que más me ha comprendido y ha pasado conmigo en toda la universidad.

A mis profesores, quienes con sus conocimientos nos han ayudado a terminar una etapa, a mis amigos y amigas que hicieron de estos 5 años una de las mejores etapas de mi vida

A ti Marcelo Núñez, porque has estado conmigo apoyándome en este pequeño paso viéndome crecer y sentirte orgulloso de la persona que elegiste para amar le amo gracias por ser mi apoyo constante.

Con todo mi corazón mil y un gracias a todos ustedes que me han formado y me han visto crecer hasta convertirme en la persona que soy.

ÍNDICE DE CONTENIDOS

CERTIFICACIÓN.....	ii
AUTORÍA DE RESPONSABILIDAD.....	iii
AUTORÍA DE RESPONSABILIDAD.....	iv
AUTORIZACIÓN.....	v
DEDICATORIA.....	vi
AGRADECIMIENTO.....	viii
ÍNDICE DE CONTENIDOS.....	x
INDICE DE TABLAS.....	xii
INDICE DE FIGURAS.....	xii
RESUMEN.....	xiii
ABSTRACT.....	xiv
CAPITULO I.....	1
ANÁLISIS DE LA POLÍTICA INDUSTRIAL ECUATORIANA Y EL IMPACTO DE LA INVERSIÓN EXTRANJERA EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ EN EL PERIODO 2010 – 2015.....	1
1.1 ANTECEDENTES.....	1
1.2 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN.....	3
1.2.1 OBJETIVOS GENERAL.....	3
1.2.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	3
1.3 MARCO REFERENCIAL.....	3
1.3.1 MARCO CONCEPTUAL.....	9
1.4 DISEÑO METODOLÓGICO.....	13
1.4.1 HIPÓTESIS.....	13
1.4.2 METODOLOGÍA.....	13
CAPITULO II.....	14

POLÍTICA INDUSTRIAL ECUATORIANA EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ

14

2.1	Política Industrial como fomento en el sector Automotriz.	14
2.2	Inicios del sector Automotriz en el Ecuador.....	14
2.3	Política Industrial Ecuatoriana	15
2.4	En busca del cambio de la Matriz Productiva.....	17
2.4.1	Políticas Transversales.....	18
2.4.2	Política Sectorial.....	19
2.5	Política Industrial en el Sector Automotriz.	20
2.5.1	Aspectos históricos a considerar.	21
CAPITULO III		27
3.1	LEY DE FOMENTO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ	30
CAPITULO IV		40
4 MEDIDAS ARANCELARIAS Y SU INCIDENCIA EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ.....		40
4.1	Medidas Aplicadas al Sector Automotriz.....	40
4.2	Sector Automotor en Cifras	45
4.3	Certificado de Origen y sector automotor como empresa satélite. ...	51
5 DISCUSIÓN		54
5.1	Resultados	54
5.2	Comentarios	55
Bibliografía		56

INDICE DE TABLAS

Tabla N.- 1 Subpartidas Arancelarias.....	33
Tabla N.- 2 Medidas Adoptadas en el 2010.....	40
Tabla N.- 3 Medidas Adoptadas en el 2011.....	41
Tabla N.- 4 Medidas Adoptadas en el 2012.....	42
Tabla N.- 5 Medidas Adoptadas en el 2013.....	42
Tabla N.- 6 Medidas Adoptadas en el 2014.....	43
Tabla N.- 7 Medidas Adoptadas en el 2015.....	44
Tabla N.- 8 Conformación del Sector.....	46
Tabla N.- 9 Industria Automotriz.....	47
Tabla N.- 10 Comparación Impuestos Vehiculares de la Región.....	48

INDICE DE FIGURAS

Figura N.- 1 Origen de la Inversión Extranjera.....	36
Figura N.- 2 Historia del Sector Automotriz.....	45
Figura N.- 3 Producción Nacional de Vehículos.....	48
Figura N.- 4 Ventas de Vehículos.....	49
Figura N.- 5 Exportación de Vehículos.....	50
Figura N.- 6 Importación de Vehículos.....	50

RESUMEN

El presente estudio pretende analizar la política industrial ecuatoriana y el impacto que tiene la inversión extranjera, enfocándonos de manera específica en el sector automotriz en los años 2010 – 2015, partiendo desde el punto de vista del Gobierno Nacional quien apoya a la inversión productiva privada inteligente que promueva la innovación tecnológica, generación de empleo de calidad y la sustitución selectiva de importaciones debido a las medidas implementadas por el gobierno, es por ello que nos basamos en los modelos neoclásicos asumen que la inversión extranjera no afecta al comercio exterior en el largo plazo debido al marco de competencia perfecta, retornos constantes a escala y productividad marginal decreciente. Sus supuestos establecen que los aumentos exógenos de la inversión extranjera solo impactan positivamente el capital per cápita de manera temporal. Es por ello que la política industrial del Estado se elaboró a partir de un diagnóstico crítico del sector, en el que se identifican los aspectos más relevantes en los que el estado deberá intervenir para lograr un cambio en el modelo actual, es por ello que se debe apuntalar factores que impulsen el cambio de la transformación estructural productiva que promueva y genera encadenamientos productivos, la generación de mayor valor agregado, la creación de empleo de calidad que permita elevar los niveles de productividad.

PALABRAS CLAVES:

- **INVERSIÓN EXTRANJERA**
- **POLÍTICA INDUSTRIAL**
- **SECTOR AUTOMOTRIZ**
- **VALOR AGREGADO**

ABSTRACT

This research aims to analyze the ecuadorian industrial policy and the impact of foreign investment, focusing specifically on the automotive sector of the years 2010 – 2015, starting from the local government point of view that supports smart private productive investment promoting technological innovation, quality employment generation and selective replacement of imports due to actions implemented by the government, it is therefore that we rely on the neoclassical models that take on that foreign investment does not affect external trade in the long term due to the perfect competition framework, constant returns to scale and decreasing marginal productivity. Their assumptions establish that exogenous increase of foreign investment only impact positively per capita capital on a temporary basis

It is therefore that State industrial policy was developed from a critical diagnosis of the sector, In which the more relevant aspects that the government should intervene are identified to achieve a change in the current model. It is therefore that factors should be propped up that boost the change of the productive structural transformation that promotes and generates productive chains, the generation of greater added value, quality employment creation that allows raising productivity levels

KEY WORDS

- **INDUSTRIAL POLICY**
- **FOREIGN INVESTMENT,**
- **AUTOMOTIVE SECTOR**
- **GREATER ADDED VALUE**

CAPITULO I

ANÁLISIS DE LA POLÍTICA INDUSTRIAL ECUATORIANA Y EL IMPACTO DE LA INVERSIÓN EXTRANJERA EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ EN EL PERIODO 2010 – 2015

1.1 ANTECEDENTES

Desde los años ochenta se implementaron programas de ajuste estructural y liberalización o aperturas comerciales, difundidas por las instituciones de Bretton Woods, bajo el sustento del Congreso de Washington, que tenían como objetivo prioritarios la reactivación económica, el ajuste y la estabilización, lo que provocaba una disminución significativa del Estado como ente planificador y regulador de las actividades económicas y productivas. (MIPRO, 2008)

Lo anteriormente mencionado explica la ausencia de una política industrial en las últimas décadas, por lo que el Ministerio de Industrias y Productividad (MIPRO), consciente de la necesidad de contar con políticas públicas explícitas para el desarrollo del sector industrial ecuatoriano, elaboró una política industrial que establece principios, estrategias y objetivos, los cuales contemplan una importante participación y articulación del sector público y privado, además de que todo esto permite crear o iniciar una nueva etapa de industrialización acorde con los cambios económicos, sociales y políticos que vive el país.

Cabe destacar que la política se elaboró a partir de un diagnóstico crítico del sector industrial, en el cual se identificó los aspectos más relevantes en los que el Estado deberá invertir para de esta manera poder lograr cambios en los modelos actuales. Para ello se requiere reforzar los factores que impulsen la transformación de la estructura productiva que promuevan las actividades productivas, además de la generación de mayor valor agregado.

La falta de información para el diseño de políticas no ha permitido definir claramente las metas y objetivos a lograr, esto sumando a la ausencia de una efectiva evaluación de las acciones ejecutadas, tuvieron como resultado la implementación de programas y ejecución de acciones dispersas que no fueron acertadas ni contaron con el financiamiento requerido, lo que ocasiono que no se priorice las metas y objetivos a lograr y esto genero planes inconsistentes sin visión a largo plazo. (Peñaherrera, 2008)

La construcción de la Política Industrial tuvo dos etapas, la primera tuvo el apoyo de la Corporación Andina de Fomento (CAF) y la Comisión Económica para América y el Caribe (CEPAL) quienes a través de una asistencia técnica colaboraron con la identificación de los ejes principales para el diseño de la política industrial. Para lo cual se contó con la participación del sector público y privado de quienes se obtuvo los insumos para determinar los problemas y necesidades de los sectores productivos.

Para la segunda etapa la estrategia que se implemento fue el de promover un proceso de construcción colectiva en el cual el Ministerio de Industrias y Comercio (MIC), conjuntamente con la Secretaria Nacional de Planificación y Desarrollo (SENPLADES) y varios ministerios más se conformó un equipo técnico que trabajó permanentemente en el diseño de una política industrial, se realizaron varias reuniones y talleres de trabajo para poco a poco ir depurando una política industrial que beneficie al país.

En el Ecuador el sector automotriz se convirtió en uno de los ejes principales de la economía por factores como: generación de empleo, multiplicador de la inversión por la necesidad de partes integradas en el sector y por la demanda que genera en los consumidores.

Debido al gran impacto que causo este sector en los consumidores, las necesidades de la industria automotriz crecieron, buscando generar un valor agregado que pueda captar la atención de los inversionistas,

1.2 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

1.2.1 OBJETIVOS GENERAL

Analizar la política industrial Ecuatoriana y el impacto de la inversión extranjera en el sector automotriz en el periodo 2010 – 2015.

1.2.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Identificar como la inversión extranjera se ve beneficiada o perjudicada por la política industrial del país.
- Determinar cómo influyen los acuerdos del país en la inversión extranjera y política industrial del sector automotriz.
- Establecer cuáles son los factores críticos que incentivan la inversión extranjera dentro del país.
- Estudiar cual es la tendencia que siguen los inversores del sector automotriz.

1.3 MARCO REFERENCIAL

Según, (DANS, 2015) nos dice que si tenemos en cuenta que “El riesgo en el comercio internacional se circunscribe a la insolvencia que esa realidad compleja pueda ocasionar al estado o a una firma que opere en el país”. Dicho cambio en las operaciones de inversión extranjera directa los riesgos están relacionados con las pérdidas que pudiera generar al inversor, minorando sus derechos de propiedad, dañando sus activos o mermando su actividad. La valoración del riesgo país es imprescindible para las empresas ya que a la hora de tomar decisiones de internacionalización y para los países, en el diseño de su estrategia de desarrollo.

La política industrial es un componente básico de las estrategias de desarrollo productivo. El desarrollo implica un balance entre Estado y mercado, entre sector público y agentes privados. La política industrial en la que este artículo se enfoca se entiende como el conjunto de acciones gubernamentales que permiten la generación de capacidades de producción y tecnológicas en industrias consideradas estratégicas (Chang, 2004), además de ello la política industrial permite superar obstáculos específicos y debilidades estructurales, lo que conduce al desarrollo económico, ante posibles fallas del mercado.

Se debe reconocer que la industria manufacturera es un sector estratégico en la promoción del crecimiento económico. Permite la modernización de las economías, es un vehículo del cambio tecnológico y la productividad en otros sectores. Su rol como sector de punta en las exportaciones de la mayoría de los países desarrollados es claro. Las manufacturas, especialmente las de mayor incorporación tecnológica, siguen representando los bienes que realizan la mayor contribución al progreso de una economía (Campos, 1999)

La política industrial necesita contar con una auténtica política industrial, ya que la revisión de las experiencias recientes de los países desarrollados y en desarrollo permite concluir que la política industrial sigue siendo una realidad y una necesidad, pero que su naturaleza ha cambiado ante los avances de la globalización y la integración regional. La política industrial activa debe ser congruente y sincronizarse con la política macroeconómica, la política aplicada al resto de sectores de actividad económica, las acciones regionales y las microeconómicas. A decir de (Villaroel, 2010), se requiere de un enfoque sistémico para el crecimiento, un enfoque de carácter macro-industrial al que deben agregarse consideraciones locales. El país requiere un ajuste estructural basado en la industria manufacturera para generar una economía saludable y sustentable. Esta tarea requiere de la participación de todos los agentes económicos y la creación o reestructuración de los instrumentos necesarios. No bastan los planes y no se puede ni se debe reconstruir el pasado.

Se deben poner en marcha instrumentos y proyectos acordes con los nuevos tiempos, retos y oportunidades que dejan entrever la actual situación nacional y las tendencias internacionales. Además, se requiere equilibrar el desarrollo industrial regionalmente, descentralizar y alentar iniciativas en cada una de las entidades y en sus principales ciudades que permitan aprovechar las ventajas comparativas existentes y generar mediante inversiones estratégicas nuevas ventajas. Se debe alentar una visión estratégica de la administración de todo el territorio nacional, vinculada a la geo-economía mundial y la participación en el TLCAN (de María y Campos, 2000: 78). Respecto a este último punto toda estrategia de política industrial debe partir por reconocer que la apertura a la economía internacional y por tanto la liberalización son vitales para el cambio y el desarrollo, aunado a que son procesos irreversibles.

Adicional a lo anterior, la política industrial debe incorporar medidas disciplinarias y recompensas, es decir, tanto incentivos como castigos. Los incentivos son necesarios, ya que sí en el proceso de descubrimiento de costos, los empresarios encuentran que una nueva actividad no es rentable, no invertirán en ella. Debe existir un sistema de incentivos y castigos que aliente la inversión en campos no tradicionales y elimine las inversiones que fracasan. En el pasado, durante la etapa de sustitución de importaciones, tal mecanismo era inexistente, únicamente se ofrecían apoyos y no se esperaba que rindieran cuentas sobre el destino de los mismos, se manejaban los recursos con mucha discrecionalidad, la política industrial que se propone para la superación del bajo crecimiento debe evitar ésta práctica.

Un buen número de investigaciones se ha hecho sobre el riesgo país al que se exponen las empresas en su actividad internacional ha estudiado el efecto de este en las decisiones de inversión, utilizando como variables el número de inversiones o el valor de la inversión extranjera directa (IED) según países y períodos. La importante afluencia de inversión extranjera directa dirigida a las economías en desarrollo durante las últimas dos décadas (hasta 2009), ha motivado un considerable número de trabajos que intentan explicar su impacto sobre el crecimiento económico y sus

determinantes. Sin embargo, el impacto de la inversión extranjera directa (IED) sobre la desigualdad de ingresos ha recibido escasa atención por parte de la literatura económica. América Latina representa un caso de estudio especialmente relevante, dado que en las últimas décadas ha sido una de las regiones con mayor afluencia de inversión extranjera directa (IED) y donde ésta más ha aumentado.

La inversión extranjera directa (IED) aumenta la acumulación de capital en el país receptor por medio de nuevos insumos y nuevas tecnologías (Blomstrom et al., 1996), y transfiere tecnología desde las empresas extranjeras a las nacionales, desempeñando un papel fundamental en la explicación del impacto de la inversión extranjera directa (IED) en el crecimiento de las economías en desarrollo (Borensztein et al., 1998). A su vez puede tener un impacto positivo indirecto sobre el crecimiento mediante su impacto en el capital humano, aumentando el nivel de conocimientos y habilidades en la economía nacional (De Mello, 1997). Empíricamente, existe cierto consenso en cuanto al impacto positivo de la inversión extranjera directa (IED) sobre el crecimiento económico, sobre todo en el caso de las economías en desarrollo.

La Inversión Extranjera Directa ha acaparado la atención tanto de hacedores de política como de la comunidad académica por los efectos que puede generar sobre el Crecimiento Económico del país receptor. Se observa que desde principios de la década de 1990 se ha experimentado una expansión de flujos de inversión extranjera directa (IED) en la economía mundial. América Latina no ha sido indiferente a esta situación, y en un contexto de marcada globalización e internacionalización económica y financiera, ha registrado un notable crecimiento en la recepción de estos recursos (Morales et al., 2009). Generalmente se considera que la inversión extranjera directa (IED) impacta positivamente una economía al complementar la inversión nacional y transmitirle nuevos conocimientos y tecnologías, como lo sugiere la nueva teoría del crecimiento (Romer, 1993). Durante la segunda mitad del siglo XX los gobiernos de América Latina implementaron políticas que buscaban atraer nueva inversión extranjera

directa (IED) sin prestarle mayor atención al comportamiento del crecimiento económico (CE) como factor determinante en la atracción de mayores flujos de inversión extranjera directa (IED).

Las condiciones "ambientales" óptimas para el desarrollo de la actividad empresarial, comprenden un clima de estabilidad socio-política y macroeconómica; un marco institucional y regulador a favor del funcionamiento del mercado y de la actividad empresarial, que impulse una liberalización extrema gradual y ordenada y no genere barreras administrativas innecesarias para las empresas,¹ de igual manera requiere de un suministro adecuado de aquellos bienes y servicios públicos que repercuten sobre la competitividad de las empresas, en especial de infraestructuras, educación e investigación básica y aplicada (Romero, 2006).

La controversia respecto de la definición y el alcance de la política industrial obedece en gran medida a las diferentes posturas sobre sus fundamentos teóricos. Algunos autores de extracción liberal recurren a un esbozo de teoría formal para justificar las intervenciones por medio de políticas industriales como una forma de sanear fallas o imperfecciones de mercado en materia de externalidades, bienes públicos, incertidumbre, información insuficiente o asimétrica, entre otras, bajo la hipótesis de que el equilibrio de la economía está por debajo del nivel óptimo y con supuestos de racionalidad sustantiva de agentes con comportamiento maximizado, de estructuras industriales determinadas y de conocimiento disponible como un bien libre (Nelson y Winter 1982)

El éxito de la política industrial como estrategia de desarrollo centrada en la innovación depende también de la difícil articulación de instrumentos, normas y reglamentos. Son esos mecanismos de instrumentación de la política industrial los que crean el modelo de señales económicas, regulan los incentivos y restricciones a la innovación y permiten sintonizar las actividades de las empresas en busca de ganancias con los objetivos de la política industrial, que procura promover el desarrollo y la competitividad.

“La Política Industrial del Sector Automotor (PISA), promulgada en 1994, nunca constituyó una ley o regulación en sentido formal; sin embargo, fue exitosa porque la inversión extranjera en el sector automotriz siempre estuvo bajo el escrutinio del gobierno central debido a que se requería la aprobación de la Comisión Estatal de Planeación y Desarrollo o de la Comisión Estatal de Economía y Comercio” (Owen, 2002)

Para aprobar los proyectos de inversión extranjera era necesario tener socios con las siguientes características (Owen, 2002):

- Patentes propias de productos y marcas
- Tecnología para desarrollo de productos y manufactura
- Organización de ventas internacional independiente
- Capacidades financieras adecuadas

“Las Joint Venture estaban obligadas a tener su propia investigación y desarrollo, contar con productos que cubriesen los estándares técnicos de calidad mundial, dar estatus preferencial para partes domésticas y componentes; por su parte, el socio chino debe poseer por lo menos el 50% de las acciones” (Owen, 2002)

La inversión extranjera directa en forma de Alianzas estratégicas (Joint Venture) participa de manera importante en la producción de vehículos en la industria privada y se están formando inconvenientes con la creación de muchas otras fusiones de riesgo compartido que actualizan a las existentes. Nacen destacados beneficios como efectos de la inversión extranjera tales como; el incremento en la participación de las exportaciones, la participación en la creación de capital bruto además de los aportes fiscales (tributos). También ha generado empleo aunque la productividad de las Alianzas Estratégicas y de las empresas particulares de capital local ha llevado a disminuir el número de empleos en la industria naciente del Ecuador.

1.3.1 MARCO CONCEPTUAL

Patentes.-

- Una patente es un derecho exclusivo concedido a una invención, es decir, un producto o procedimiento que aporta, en general, una nueva manera de hacer algo o una nueva solución técnica a un problema. Para que sea patentable, la invención debe satisfacer determinados requisitos. Una patente proporciona protección para la invención al titular de la patente. La protección se concede durante un período limitado que suele ser de 20 años. (Bautista, 2015)
- El término deriva del latín *patens*, *-entis*, que originalmente tenía el significado de "estar abierto, o descubierto" Ya que la patente es un derecho, otorgado por el estado a un inventor o a su causa habiente (titular secundario). Este derecho permite al titular de la patente impedir que terceros hagan uso de la tecnología patentada. Las patentes son otorgadas por los Estados por un tiempo limitado que actualmente, es de veinte años. Después de la caducidad de la patente cualquier persona puede hacer uso de la tecnología de la patente sin la necesidad del consentimiento del titular de ésta. La invención entra entonces al dominio público. (Vilalta, 2005)

Competitividad.-

- La competitividad industrial es una medida de la capacidad inmediata y futura del sector industrial para diseñar, producir y vender bienes cuyos atributos logren formar un paquete más atractivo que el de productos similares ofrecidos por los competidores: el juez final es el mercado. (Miller, 2008)

- Es la capacidad de una industria o empresa para producir bienes con patrones de calidad específicos, utilizando más eficientemente recursos que empresas o industrias semejantes en el resto del mundo durante un cierto período de tiempo. (Bejarano, 2010)

Importación.-

- Es la acción de ingresar mercancías extranjeras al país cumpliendo con las formalidades y obligaciones aduaneras, dependiendo del RÉGIMEN DE IMPORTACION al que se haya sido declarado. (SENAE).
- La importación consiste, por tanto, en transacciones de bienes y servicios desde un país extranjero a nuestro país, pero no tienen por qué ser vendidos por otro país y comprados por nuestro país pues además de la compra/venta incluye trueques, regalos o donaciones. La definición exacta de las importaciones en las cuentas nacionales incluye algunas delimitaciones a estas transacciones para considerarlas o no como una importación (Mochón, 2010)

Régimen Aduanero.-

- Es el tratamiento aduanero aplicable a las mercancías, solicitado por el declarante, de acuerdo con la legislación aduanera vigente. (SEGOVIA, 2010)
- Un régimen aduanero es una modalidad de importación o exportación orientada a darle un destino aduanero específico a una mercancía, de acuerdo a la Declaración Aduanera presentada. (Flores, 2013)

Inversión extranjera.-

- Transferencia de activos tangibles o intangibles de un país a otro con el propósito de su uso en ese país para generar utilidades y con el control total o parcial del dueño de los activos. (Mortimore, 2002)
- En cuanto a la inversión extranjera, se trata de la colocación de capitales en un país extranjero. De aquí se desprenden dos nociones:
 - **Inversión extranjera directa:** se refiere a las apuestas que realizan aquellas empresas que desean internacionalizarse, o sea, expandir el mercado de sus productos o servicios fuera de su territorio nacional.
 - **Inversión extranjera indirecta:** representa un número de préstamos internacionales, que realiza un país a otro, y recibe asimismo el nombre de inversión de cartera. (Díaz-Bautista, 2002)

Leyes anti-monopólicas.-

- Legislación destinada a asegurar el comercio justo y la protección a los consumidores mediante el bloqueo de las prácticas monopolísticas y de restricciones comerciales ilegales. En otros países se les conoce como leyes de Competencia. Leyes pensadas para preservar la libre empresa del Mercado abierto haciendo ilegales ciertas conspiraciones secretas y combinaciones formadas para minimizar la Competencia. La mayoría de las violaciones a las leyes antimonopolio en el negocio de Bienes raíces involucran la fijación de precios (los agentes conspiran para fijar tarifas de compensación) o asignación de clientes o mercados (los agentes

acuerdan limitar sus áreas de comercio a ciertas áreas o propiedades) (Paredes, 2000)

- Las leyes antimonopolio son el instrumento de control y coerción del gobierno sobre todos los negocios. Son, como todo abogado sabe, una mezcla indefinida e indefinible, un revoltijo de contradicciones que está en tal estado que todos los hombres de negocios del país pueden ser procesados como criminales en cualquier momento, a discreción del gobierno, porque siempre está quebrando una u otra ley desde el momento que empieza a hacer negocios; leyes que son contradictorias, así que si obedece una ley por ese mero hecho está infringiendo otra. (Chile, 2001)

Países subdesarrollados.-

- Un país subdesarrollado se puede definir como el atraso de un país o región que, no habría alcanzado determinados niveles socioeconómicos, culturales. El subdesarrollo también está relacionado con la pobreza, llegándose a incluir como países subdesarrollados a aquellos donde un tanto por ciento determinados de su población vive bajo el nivel de la pobreza. (F Castro)
- Son aquellos en los cuales sus recursos naturales y humanos se utilizan con fines económicos en un grado muy limitado, debido a la falta de capitales, medios técnicos, personal especializado, mecanismos administrativos y estímulos a la población trabajadora; es nivel de la población es bajo. (Cañedo Andalia)

Cuellos de botella.-

- Expresión utilizada para denominar la situación en la que la producción total se ve limitada por una de sus actividades, la de menor capacidad. Cualquier factor que impide o reduce el flujo normal de un proceso, ya sea este productivo o económico. (E. Maruyama, 2009)

1.4 DISEÑO METODOLÓGICO**1.4.1 HIPÓTESIS**

El impacto de la política industrial incide para que el país pueda captar mayor inversión extranjera en el sector automotriz.

1.4.2 METODOLOGÍA

Para lograr los objetivos señalados en la investigación, se concurrirá a las técnicas de investigación que más se ajusten al tema planteado, que en este caso la investigación es de carácter cuantitativa-deductiva, porque va de lo más general a lo más particular, es decir, que se va a partir de la obtención de datos macroeconómica, descripción de tendencias, comparación de resultados para ser procesada y obtener resultados esperados, de esta manera determinar el impacto que tiene la política industrial ecuatoriana en la inversión extranjera del sector automotor.

CAPITULO II

POLÍTICA INDUSTRIAL ECUATORIANA EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ

2.1 Política Industrial como fomento en el sector Automotriz.

El sector automotor, carrocerías y piezas en general, al ser fuente de un gran número de plazas de trabajo en actividades relacionadas de manera directa o indirecta con este sector, es estratégico para los cambios que busca generar el gobierno dentro del país. Según los datos del censo económico del 2010 la cantidad de personas que trabajan en el sector automotor de manera directa fue de 65021; el personal dedicado a la venta de los vehículos fue de 12781; en la fabricación de las partes y piezas participaron 3144 empleados, mientras en la posventa y mantenimiento de los automotores fueron 49096 personas (PROECUADOR, 2013). La elaboración de vehículos, partes y componentes se creó por el modelo de industrialización mediante la sustitución de importaciones que promovió el Comisión Económica para América y el Caribe (CEPAL) en la época de los setenta.

2.2 Inicios del sector Automotriz en el Ecuador

La primera planta dentro del país fue Autos y Máquinas del Ecuador S.A. (AYMESA), la misma que empezó a funcionar desde 1973, luego de ellos se formó la compañía Ómnibus BB Transportes S.A. en el año de 1975, la misma que después se asoció con General Motors, y posteriormente fue adquirida por la misma, y hasta el momento es la ensambladora con más unidades producidas en el país. En el año de 1976 se creó Manufacturas Armaduras y Repuestos del Ecuador (Maresa), la misma que se ha encargado de ensamblar camiones, pick-ups y autos de pasajeros de las marcas reconocida a nivel mundial como lo son Mazda y Fiat.

En febrero de 2012 se instaló la ensambladora Ciudad del Auto (Ciauto) en Ambato, de esta manera se convirtió en la cuarta ensambladora en el país, en esta lugar se ensamblan los modelos Haval H5 y la camioneta Wingle de la empresa Great Wall. Por otro parte la empresa Thunder Cycles en el año de 2012 se convirtió en la primera y única marca de motos ensambladas totalmente en el Ecuador, esto se logro gracias a la alianza estratégica entre Metraltronic (fabricante de autopartes de la industria automotriz) y Thunder Cycles (ensambladora de motocicletas).

Las ensambladoras presentes en el país debido a su alto grado de tecnificación, han podido conseguir un alto reconocimiento gracias a sus productos de excelente calidad, inclusive en sus destinos de exportación como Colombia, Venezuela, Perú, Centroamérica y el Caribe. Las empresas ensambladoras están calificadas con normas internacionales de calidad especiales para la industria automotriz como la QS 9000 y la norma ISO TS 16949:2002, de la misma manera han sido calificadas con otras normas como la ISO 14000 sobre ambiente y la 18000 sobre la ergonomía.

2.3 Política Industrial Ecuatoriana

La economía en el Ecuador depende mucho de las exportaciones petroleras, pero además de ello también existen otras actividades productivas relacionadas con la dotación de recursos naturales como la producción de banano, flores y camarones. En general la fabricación de automotores tiene una participación mínima del total de la producción ecuatoriana con cerca del 1% (BCE, 2014), la utilización de contenido tecnológico es escaso y los niveles de producción no son lo suficientemente buenos para competir en los mercados internacionales. El país es conocido debido a que tiene un patrón primario extractivo exportador y la base para una transformación de su estructura en cuanto a producción, y esto se logra en base a la introducción de una política industrial. Las instituciones encargadas del diseño de la política industrial ecuatoriana fueron el

Ministerio de Industrias y Productividad, la Secretaria Nacional de Planificación y Desarrollo, el Ministerio Coordinador de Producción, el Ministerio Coordinador de la Política Económica y la Secretaria de Educación Superior Ciencias Tecnología e Innovación.

Los principios que persigue la Política Industrial de Ecuador son:

- Incremento de la productividad y competitividad.
- Creación de valor agregado.
- Incremento del conocimiento científico y tecnológico.
- Ética empresarial
- Generación de Empleo de Calidad.
- Sostenibilidad Ambiental.
- Desarrollo local y Territorial
- Generación de encadenamientos productivos.
- Democratización
- Inserción Estrategia.

El objetivo principal que tiene la Política Industrial Ecuatoriana es *“cambiar el patrón de especialización primario, extractivo exportador de la economía ecuatoriana hacia el fomento de actividades con ventajas comparativas dinámicas, generadoras de mayor valor agregado, que propendan a la generación de empleo de calidad, impulsen encadenamientos productivos, desarrollen tecnología e innovación que eleve los niveles de productividad, competitividad sistemática y reactive la demanda interna, procurando el cuidado del ambiente y el uso racional e los recursos naturales”* (MIPRO, 2014a)

El Ministerio de Industrias y Productividad (MIPRO) es una institución responsable que hace que cada una de las políticas que posee el país se ejecute, ya que cada una de ellas crea diferentes estrategias en las que no solo el Ministerio de Industrias y Productividad (MIPRO) debe ejecutar. La colaboración y el trabajo en equipo con otras instituciones son necesarios para que este esquema planteado por el gobierno sea efectuado, es

necesario desarrollar políticas de comercio, políticas fiscales que sea coherentes con los objetivos que se plantean en el plan nacional.

2.4 En busca del cambio de la Matriz Productiva

El 29 de Diciembre del 2010 entró en vigencia un nuevo Código de la Producción Comercio e Inversiones, esta normativa tenía como propósito la regulación de la producción, distribución, intercambio, comercio y consumo. Su prioridad es la de apoyar la implementación del proceso productivo, a través de herramientas para facilitar el acceso a los factores de producción e impulso de la competitividad, alineados en ese código se determinan varias estrategias para impulsar un cambio en la matriz productiva mediante una agenda para la transformación productiva. Estas estrategias nacionales planteadas buscan la generación de sectores con mayor valor agregado y tecnología de punta, a través de medidas como la sustitución selectiva de importaciones, incremento de la productividad real y diversificación de las exportaciones. Estas estrategias fueron diseñadas en base a un diagnóstico previo de cada uno de los sectores, los cuales se verían reflejados en políticas sectoriales y transversales que son consistentes con los principios establecidos en la agenda para la transformación productiva. Los principios que constan dentro de esta agenda son: la equidad, la sostenibilidad, la eficiencia energética y la competitividad sistemática.

- El principio de equidad hace referencia exclusiva a la redistribución equitativa de los ingresos.
- Cuando hablamos de sostenibilidad ambiental nos referimos a crear o generar productos sin dañar el ecosistema.
- La eficiencia energética hace referencia a la sustitución de energías no renovables por energías verdes.

- Por su parte la competitividad sistemática hace referencia a la creación de ventajas competitivas mediante la inversión en investigación y desarrollo.

2.4.1 Políticas Transversales

Los instrumentos que establece el gobierno para empezar con el cambio de la matriz productiva se plantean mediante dos tipos de políticas, las políticas transversales y sectoriales. Las transversales que son de las que se hablara a continuación son comunes para todos los sectores y son un complemento a las políticas sectoriales las cuales buscan el fomento y desarrollo de productos con alto valor agregado.

- La política de fomento a la inversión es la que busca promover la inversión que genere la diversificación productiva, innovación y empleos de calidad, algunos de los programas que buscan el incentivo de la inversión productiva son: exoneración del impuesto a la renta, promoción de inversiones productivas entre otros.
- En cuanto la política comercial sabemos que es imprescindible para la transformación ya que esta siempre busca salvaguardar la estabilidad de la balanza comercial, además de ellos todas las negociaciones que se lleven a cabo se concentrarán en poder potencializar los sectores estratégicos. El contar con un sistema integrado de comercio exterior permitirá primero el crear economías a escala, crear mejoras de calidad en los productos y en los niveles de productividad y ello nos permitirá alcanzar niveles aceptados para realizar la promoción comercial estratégica de manera que los sectores se inserten en mercados internacionales de una manera mucho más efectiva.

- La política de emprendimiento apoya las iniciativas de crear proyectos que se enfoquen en el cambio de la matriz productiva a mediano y largo plazo.
- La política de logística y transporte tiene como objetivo poder modernizar e internacionalizar al sector industrial, considerando que la gestión limitada que posee este sector puede limitar la oferta de servicios y el desarrollo de productos con alto valor agregado.
- En la política de Innovación se busca fortalecer las ventajas competitivas que se crean a partir de la formación de procesos innovadores y del desarrollo tecnológico permanente.
- La Política de calidad es la encargada de crear normas que van ayudar a proteger la seguridad, ya que los productos de consumo deben garantizar el bienestar de los ciudadanos mediante una alta calidad.
- El talento humano se convierte en el pilar para poder crear un desarrollo sostenido y para ello la política de capacitación es la que permita mejorar los niveles de productividad y competitividad. Por lo cual es importante asegurarse que la capacitación sea de calidad.

2.4.2 Política Sectorial

Dentro del cambio de la matriz productiva se van a utilizar muchas herramientas las cuales se traducen en políticas sectoriales cuyos responsables del cumplimiento son el Ministerio de Agricultura Ganadería y Pesca (MAGAP), El Ministerio de Industria y Productividad (MIPRO) y el Ministerio de Turismo.

El Ministerio de Agricultura Ganadería y Pesca (MAGAP) se encarga de impulsar las actividades agrícolas, ganaderas, de acuicultura y pesca a través de varias políticas, una de ellas es la de comercialización, la cual permite establecer procesos óptimos en el almacenamiento y distribución.

Por su parte el Ministerio de Turismo (MINTUR) es aquel que se encarga de la oferta turística que posee el país, de la misma manera potencializa el turismo sostenible del país.

Ministerio de Industrias y Productividad (MIPRO) es la institución que se encarga de ejecutar las políticas industriales, las cuales en la agenda de transformación productiva son las medidas más importantes para poder transformar la matriz primaria exportadora en una matriz diversificada, productiva y con altos niveles de valor agregado, además de poseer ventajas competitivas adecuadas y de calidad.

2.5 Política Industrial en el Sector Automotriz.

Las políticas que se encargan de impulsar la transformación de la estructura productiva se han centralizado en sectores estratégicos, dentro de los cuales se incluyen la elaboración de vehículos, automotores, carrocerías y partes (partida 8703). La relevancia que tiene este sector se debe a la generación de trabajo y otros tipos de actividades que se relacionan de manera directa e indirecta, el sector automotriz se divide en 4 grupos importantes que son: empresas ensambladoras, empresas encargadas de la elaboración de autopartes, empresas importadoras y empresas distribuidoras. Esta industria para poder desarrollarse depende en esencia de las economías a escala.

El permitir la importación de vehículos que son más competitivos y poseen tecnología más avanzada de cierta manera reduce mucho la estimulación para que las empresas nacionales puedan incursionar o crecer en este sector, y es por esta razón que se busca impulsar desarrollo dentro de este sector, las estrategias que se apliquen deben mantenerse en

relación con el proteccionismo tal como lo sostiene el académico Ha-Joon Chang.

Considerando el plan estratégico creado por el gobierno para impulsar el desarrollo de las industrias de vehículos, automotores, carrocerías y partes se promueve y se mantiene una serie de medidas de las cuales procederé a hacer mención de manera cronológica.

2.5.1 Aspectos históricos a considerar.

- Antes del gobierno actual se estableció la ley de fomento industrial, en la cual en el artículo 18 aclara que *“las instituciones de derecho público y privado con finalidad social o pública y todas las demás que gocen de algún beneficio estatal, provincial, municipal o que participe de fondos públicos se abastecerán obligatoriamente con productos de la industria nacional”*. Como una medida para poder cumplir con la ley el 8 de Noviembre del 2010 se firmó el decreto presidencial 519 el cual hace público el reglamento de adquisición de vehículos nacionales que las instituciones estatales deben cumplir, dentro del cual se aclara que se permite la importación de vehículos solo en casos excepcionales. (DECRETO 519, 2010)
- El convenio de complementación del sector automotor protege esta industria mediante un arancel externo común del 35%, es importante considerar este acuerdo debido a que una parte la política industrial del gobierno actual es la de considerar con el proteccionismo a la industria.

2007

- El 14 de septiembre del 2007 se suscribe un acuerdo que establece la transformación del parque automotor, el cual busca reactivar este sector a través de la renovación del transporte público, este programa tuvo una vigencia hasta agosto del 2013 y se enfocó en la adquisición

de vehículos fabricados en el país a los transportistas que presten servicios públicos. El gobierno se comprometió a liberalizar los aranceles para las importaciones de CKD (Completely Knocked Down) los cuales tendrían como objetivo final ser parte de un proceso de ensamblado de vehículos que promuevan el programa de reactivación, además de ello también se estableció una cuota en unidades de vehículos de transporte pesado de mercancías, transporte urbano, transporte intercantonal, escolar y taxis que no pagaron aranceles. Por último este programa también creó una línea de crédito para poder financiar la compra de vehículos nacionales.

2008

- Para poder impulsar el desarrollo de la industria de autopartes el Comité de Comercio Exterior (COMEX) a través de la resolución 458 decidió elevar los aranceles de 3 subpartidas al 40%, las partidas afectadas fueron 8703.33.100.90, 8703.33.90.90 y 8703.90.00.90.
- Siguiendo la política de cuidado del medio ambiente a través de la resolución 464 del Comité de Comercio Exterior (COMEX), el gobierno impulso el uso de vehículos híbridos y es por ello que eliminó los aranceles tanto a vehículos híbridos y CKD (Completely Knocked Down) (8703.90.00.91, 8703.90.00.92) (MCPE, 2014a)

2009

- El 22 de Enero del 2009 el Consejo de Comercio Exterior e Inversiones aprueba a través de la resolución 466 establecer una Salvaguardia por Balanza de Pagos dirigido a todos los productos que Ecuador importa, incluyendo a los países con los que mantiene acuerdos comerciales. La aplicación de la salvaguardia, con vigencia de un año, se estableció de tres maneras distintas. Primero a través de la aplicación de un recargo ad-valorem adicional al arancel nacional para ciertas partidas arancelarias, en las que no constaron

partidas relacionadas al sector automotriz. Segundo se aplicó un recargo específico al arancel nacional para las importaciones de mercancías, en el que sólo se incluyó al sector de calzado, cerámica, y textil. Tercero se estableció cuotas en dólares, en el que constó 23 subpartidas arancelarias relacionadas con el capítulo 87 cuyo cupo fue calculado al 65% del valor Costo Seguro y Flete (CIF) y 16 subpartidas con cupo del 70% del valor Costo Seguro y Flete (CIF). La salvaguardia estableció que las preferencias arancelarias negociadas en marco de la Comunidad Andina, y ALADI, no sean aplicadas, es decir entraban en vigencia el arancel nacional más la medida de la salvaguardia. A través de la resolución 487 del Comité de Comercio Exterior e Inversiones (COMEXI) del 22 de Junio del 2009 se realizaron cambios que afectaron al sector automotriz, se impuso un recargo ad-valorem adicional al arancel nacional del 12% a 14 subpartidas y del 3% a cuatro subpartidas arancelarias de CKD (Completely Knocked Down). Se excluyó las partidas arancelarias en las que se les impuso cuotas. Sin embargo, mediante la resolución 524 que se expidió en octubre del 2009 se redujo el recargo arancelario pasando de un 12% al 9% a ciertas partidas, y se eliminó el recargo del 12% a la partida 8703. 31.90.90.39 La disposición del Comité de Comercio Exterior e Inversiones (COMEXI) era aplicar la salvaguardia por un período de un año, sin embargo, de acuerdo a la resolución 533 se resolvió mantener la salvaguardia hasta que el Consejo de Comercio Exterior e Inversiones la derogara. En la resolución 538 se redujo los recargos arancelarios del 12% al 10%, las cuales entraron en vigencia el 15 de Enero del 2010. El cambio sólo se aplicó a tres partidas arancelarias 8703.

- El 6 de Julio del 2009 el Comité de Comercio Exterior (COMEXI) resolvió aplicar una salvaguardia cambiaria, que tuvo relación con ciertas importaciones provenientes de Colombia, y la cual le permitiría corregir las alteraciones causadas por la devaluación del peso

colombiano. La resolución 494 del Comité de Comercio Exterior e Inversiones (COMEXI) indicó que la aplicación de esta medida tendría un año de duración. Al amparo del Acuerdo de Cartagena, Ecuador concede preferencias arancelarias a Colombia, las cuales mediante la salvaguardia no fueron aplicadas, y en las que constaban 10 subpartidas arancelarias con relación con el sector automotriz. La disposición 502 del Comité de Comercio Exterior e Inversiones (COMEXI) aclaró que la salvaguardia se mantendría hasta que se restablezca las condiciones normales de competencia entre ambos países. Adicional se estableció que a las únicas partidas relacionadas con vehículos a las que no se les mantenían las preferencias arancelarias negociadas en la Comunidad Andina de Naciones (CAN) serían: 8703.22.90.90, 8703.23.10.90 8703.23.90.90.(MCPEC, 2014b)

2010

- Las preferenciales arancelarias que Ecuador concedía a Colombia por formar parte de la Comunidad Andina, fueron suspendidas por la salvaguardia cambiaria aplicada en el 2009, como medida para reestablecer la desventaja que tuvieron de los productos ecuatorianos por la devaluación del peso colombiano. En Febrero del 2010 a través de la resolución 548 se dio por terminado la aplicación de la salvaguardia, y se restituyó las preferenciales arancelarias acordadas. Después de los cambios resueltos, y mediante las diferentes reformas que se realizaron en el transcurso del año 2009, sólo a ciertas partidas arancelarias 8703, relacionadas con el sector automotriz, no se les aplicó la suspensión de preferencias.
- En el 2010 se determinó también realizar una desgravación a los recargos aplicados por la salvaguardia de balanza de pagos. La resolución 549 determinó un cronograma de reducción del 30% cada dos meses hasta julio del 2010, es decir el 23 de marzo del 2010 se aplicó una reducción del 30%, y en mayo al porcentaje de reducción se sumó un 30% adicional y lo mismo se aplicó en el mes de julio.

- El 16 de Septiembre del 2010 mediante la resolución 588 se realizó una reforma al diferimiento arancelario a los vehículos híbridos. De acuerdo al cilindraje se aplicó distintos niveles de aranceles, es decir los vehículos híbridos de 0 cm³ hasta 2,000 cm³ no estaban obligados a pagar aranceles, mientras que los vehículos híbridos mayores a 4,000cm³ tendrían que pagar un arancel máximo del 35%.

2011

- A partir de la resolución 17, el Comité de Comercio Exterior (COMEX) reformó el artículo tres de la resolución 604 aclarando que el único órgano competente para la otorgación de Licencias de Importación no Automáticas es el Ministerio de Industria y Productividad, y el cual estableció una serie de requisitos que obligatoriamente se debía cumplir para importar las mercancías sujetas a esta disposición, a las cual se incluyó ciertas partidas arancelarias con relación al sector automotriz. La vigencia que tendrían las licencias otorgadas por el MIPRO eran de sólo 120 días y debían ser utilizada en el año que se las solicitó.

2012

- A través de la resolución 65 del Comercio Exterior (COMEX) se derogó la resolución 18 y 30 adoptadas en el 2011. Sin embargo, se estableció nuevas reglas que afectarían a las importaciones de CKD (Completely Knocked Down) de vehículos. En primera instancia se impuso una restricción cuantitativa de importaciones para el CKD (Completely Knocked Down) de vehículos, que se fijó tanto en volumen de unidades y en dólares. El cupo está detallado tanto por partida arancelaria y por importador. La medida tiene vigencia hasta el 31 de Diciembre de 2014 y fue aplicada con efecto retroactivo, es decir desde el 1ro de Enero del 2012. En la resolución se aclara que la cuota de aquellas unidades de CKD (Completely Knocked Down)

que van a ser utilizadas para fabricar vehículos destinados a la exportación, se reasignarían al ensamblador. El cupo establecido para los tres años sería de máximo 42,567 unidades importadas, con un valor máximo de \$ 291.031,784 dólares, que fueron designados a cinco importadores: Suramericana de Motores Mot sur Cía. Ltda., Aymesa S.A., Ómnibus BB Transportes S.A., Manufacturas Armaduras y Repuestos Ecuatorianos S.A. (MARESA), y Unnomotors Cía. Ltda. El arancel que se debe pagar por las importaciones de CKD (Completely Knocked Down) de vehículos es del 100% del arancel consolidado, y se reduciría a medida que los porcentajes de producto ecuatoriano incorporado al vehículo ensamblado se incrementen. Los importadores deben pagar mínimo 4.38% de arancel ad-valorem y un máximo de 40%, y su reducción depende del producto ecuatoriano incorporado. De acuerdo al artículo ocho de la resolución 65 se elimina como requisito previo a la importación la presentación de licencias para las subpartidas 8703.23.90.80, 8703.22.90.80 y 8703.23.10.80.

- La disposición de restricción a la importación de CKD (Completely Knocked Down) de vehículos, se hizo extensivo para los vehículos importados, esto de acuerdo a la resolución 66 del Comité de comercio Exterior (COMEX) que busca reducir las emisiones de gases invernaderos. Los importadores están sujetos a cupos anuales fijado tanto en unidades como valor en dólares. La restricción incluye a todos los países con los cuales Ecuador mantiene acuerdos comerciales, es decir no se hace distinción de donde provenga el vehículo. Cada año el Servicio Nacional de Aduanas evaluaría el cupo anual que comenzó a regir a partir del 1ro enero del 2012 y se mantiene hasta el 31 de diciembre del 2014. Los importadores tienen un cupo anual establecido que corresponde al 70% de las importaciones realizadas en el 2010, el cual no puede superar los 37,567 unidades y el valor \$396, 119,775 dólares (MCPEC, 2014a)

CAPITULO III

SECTOR AUTOMOTRIZ Y LA INVERSIÓN EXTRANJERA

El gran impacto que tuvo el Ecuador en la producción automotriz surgió en la década de los años 50, ya que los sectores metalmeccánico y textil empezaron la fabricación de carrocería, asientos para buses, partes y piezas metálicas. El sector automotriz ha tenido una importante participación en la economía por los ingresos que genera en todas las actividades económicas.

En el Ecuador se han ensamblado vehículos por más de tres décadas. En 1973 comienza la fabricación de vehículos, con un total de 144 de un solo modelo, el Andino, ensamblado por autos y motores del Ecuador S.A, hasta el año 1980. La producción total de vehículos superó las 5.000 unidades durante la década de los años setenta. En el año 1988 con el Plan del Vehículo Popular la producción se incrementó en un 54,21%, pasando de 7.864 vehículos producidos en 1987 a 12.127 vehículos en 1988.

En 1992 se perfecciona la Zona de Libre Comercio entre Colombia, Ecuador y Venezuela, se abren las importaciones de vehículos, y Ecuador inicia las exportaciones. En el año 1993, se firma el primer Convenio de Complementación en el Sector Automotor que fue modificado en el año 1999 para adecuarlo a los compromisos con la Organización Mundial del Comercio. (CINAE, 2016).

En la industria automotriz ecuatoriana está conformada por ensambladoras de vehículos importantes como son Chevrolet, Kia y Mazda, que constituyen una rama en la actividad económica de acuerdo a la Clasificación Industrial Internacional Uniforme (CIIU), en las que se encuentran la metalmeccánica, petroquímica (plástico y caucho), textil, servicios y transferencia tecnológica. La industria de ensamblaje ha permitido que la producción local de componentes, partes y piezas generen más vacantes de trabajos ya que son necesarios para producir los automotores y maquinaria, los mismos que importantes multinacionales en el

país lideraron la transferencia de las tecnologías de las empresas autopartistas.

A escala nacional, de acuerdo a la información del Censo Nacional Económico 2010, existen 29.068 establecimientos económicos dedicados a actividades de comercio automotriz, de los cuales el 70% corresponden a establecimientos que realizan mantenimiento y reparación de vehículos automotores, mientras que el 30% restante se dedica a la venta de partes, piezas y accesorios de vehículos automotores; venta al por menor de combustibles y venta de vehículos. Por otro lado, existen 118 establecimientos dedicados a prestar servicios de alquiler de vehículos en todo el país, lo que representa el 0,40% del número total de establecimientos contemplados dentro de las actividades del sector automotriz. (PROECUADOR, 2010).

La producción de vehículos partes y componentes comenzó por el modelo de industrialización mediante la sustitución de importaciones que promovido la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) en los años setenta. En dicha sección se detalla como el sector automotriz ecuatoriano comenzó su operación, para luego continuar con las reformas políticas introducidas por el gobierno.

El modelo de industrialización mediante la sustitución de importaciones incitó a que empresas ensambladores de vehículos comiencen a operar en Ecuador. (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2014). La Ley de Fomento Industrial que fue decretada el 28 de septiembre de 197, buscaba incentivar la producción de las industrias transformadoras en Ecuador, con el objetivo principal de desarrollar la economía del país. En el capítulo 13 se clasificaba a las empresas en tres categorías,

“Especial”, “A” o “B”. Las empresas con clasificación “A” eran “Las nuevas o existentes que sustituyan o vayan a sustituir productos que son importados por el país y que requieran de considerables inversiones y

realicen procesos de transformación avanzados”, (Ley de Fomento Industrial, 1971). Las industrias ensambladoras de vehículos se ubicó en la categoría A.

En el capítulo II trata sobre las medidas las cuales tenían como finalidad impulsar el desarrollo del sector ensamblador. Una de las primeras medidas que se tomó son las restricciones de importaciones, de acuerdo al artículo 19, las mismas que se prohibía o limitaba las importaciones de aquellos artículos que sean elaborados localmente. Adicional se especificaba las exoneraciones tributarias, en carácter de la operación o formación de empresas, derechos o impuestos fiscales, municipales, provinciales, y entre ellas se puede mencionar:

“Exoneración total de los impuestos a la reforma de los actos constitutivos o de estatutos de sociedades o compañías, inclusive cuando dichas reformas comprendan elevación de capital de las mismas...” (Ley de Fomento Industrial, 1971).

Estos incentivos se lo realizaban para atraer inversión a los sectores específicos, concediendo el beneficio de deducción del impuesto a la renta a las futuras inversiones o a las ya existentes. Dentro de la misma ley en el artículo 25 indica la exportación a través de la recepción del abono tributario sobre el valor free on bord o libre abord (FOB) de su producción exportada. Las industrias dentro de la categoría “A” se vieron favorecidas por la *“exoneración del 100% de la totalidad de los derechos arancelarios que gravan la importación de maquinaria nueva, equipos auxiliares nuevos y repuestos nuevos, y hasta el 65% para la importación de materias primas que no se produzcan en el país”*. (Ley de Fomento Industrial, 1971).

En febrero de 1979 se promulgó una nueva Ley de Fomento de la Industria Automotriz. Esta nueva ley se aplicó principalmente por los compromisos que Ecuador adquirió al formar parte el Programa Sectorial de

Desarrollo de la Industria Automotriz, decisión 120 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena. “...*decisión a fabricar eficientemente vehículos y componentes básicos y a desarrollar procesos tecnológicos fundamentales para competir, en mejor forma con los demás Países Miembros del Grupo Andino.*” (Ley de Fomento de la Industria Automotriz, 1979). Uno de los objetivos del programa era organizar la industria de vehículos, debido a que era necesario limitar el número de modelos que se producían en cada país, los países miembros fabricarían modelos específicos a Ecuador le fueron catalogados A2 y B1. Aquellos automóviles de pasajeros y vehículos derivados desde 1,050 hasta 1,500 cm³ de cilindraje serían los clasificados como A2. Los B1 eran camiones y sus vehículos derivados de más de 3,000 hasta 4,600 kilos de peso bruto vehicular. Solo las empresas que se dedicaron a la fabricación de estos vehículos y además de otros componentes asignados como: motor, arboles flexibles, caja de velocidades, sistema de dirección mecánica, instrumentos de tablero, alfombras para tapices de vehículos, vidrios de seguridad, filtros de motores y otros, fueron las que se beneficiaron de las exoneraciones que otorgaba la Ley de Fomento de la Industria Automotriz.

El ensamble de vehículos en Ecuador comienza a partir de los años setenta, la empresa ensambladora Autos y Motores del Ecuador S.A. (AYMESA) que fabricó 144 vehículos del modelo conocido como Andino en 1973.

3.1 LEY DE FOMENTO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

Esta ley fue creada con el objetivo de promover el avance de la industria en el sector automotriz. De los cuales son relevantes los siguientes:

Del Artículo 1 (Asamblea, 1979)

- El Ecuador vigila el cumplimiento de las obligaciones contraídas, en el campo de la logística del sector automotriz dentro del acuerdo andino;

- Impulsa el progreso sistemático e integral del sector automotor, a través del establecimiento de nuevas empresas e intensificando las establecidas que se dedican a la fabricación de vehículos y componentes;
- Contribuye al bienestar de la demanda de transporte terrestre en concordancia con las condiciones de la coyuntura económica, de clima y topográficas del Ecuador y de la Región Sur de América;
- Amplia la industria de forja y fundición y desarrolla las tecnologías para el estampado, tratamiento térmico, extrusión, maquinado y otras actividades relacionadas a la actividad;
- Sistematiza la industria de componentes y vehículos, con lo que logra eficiencia productiva, tendiendo a restringir los modelos de vehículos que se producen en el Ecuador;
- Promueve el reemplazo de las importaciones de productos automotrices por las exportaciones;
- Atrae, ajusta y desarrolla la tecnología automotriz, que logra un avance del nivel tecnológico en la industria nacional;
- Aspira la ocupación plena del recurso humano en el sector automotriz;
- Salvaguarda la integridad de la calidad, precios y suministro adecuado del sector automotor, para satisfacer los intereses de los usuarios.

Esta ley se aplica y pueden beneficiarse de ella las empresas existentes o nuevas, ensambladoras del sector automotriz, industriales de componentes, de carrocerías y aquellas que se desenvuelvan en el sector.

En 1987 el gobierno incentivo al sector automotriz con el “Plan de Vehículo Popular”, el cual ayudo a la fabricación de vehículos que sean factibles para los ciudadanos de clase media-baja. Esta medida provocó un aumento en la producción nacional de más del 50%. (PROECUADOR, Análisis del Sector Automotroz. Quito, Pichincha, Ecuador, 2013). En la época de industrialización del sector automotriz de Corea del Sur y Taiwán

existieron varios incentivos que contribuyeron a la inversión en Investigación y Desarrollo (I+D).

En 1992 se fortaleció el comercio entre Ecuador, Colombia y Venezuela, la operación de intercambio entre estos países se vigorizó. Ecuador en este año exportó 855 unidades del tipo automóvil y 1 unidad del tipo de todo terreno, de las cuales 328 produjo MARESA, 276 Autores y Motores del Ecuador y 252 General Motors Óbmní Bus Bela Botar (GM-OBB). (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2014).

Después de la crisis petrolera las empresas ensambladoras continuaron con sus operaciones en Ecuador, incluso en 1996 Autos y Motores del Ecuador invirtió en la expansión de su planta de ensamblaje. Hasta el 2013 la empresa ha invertido alrededor de 70 millones de dólares incorporando mayor tecnología a sus instalaciones para aumentar su capacidad de producción. (GM OBB del Ecuador, 2014).

En febrero del 2013, la primera ensambladora de la marca Great Wall en Latinoamérica empezó a fabricar en Ecuador, y forma parte de un gran proyecto de CIAUTO, considerando las medidas adoptadas por el gobierno a partir del 2007 dirigidas al sector, fue importante la iniciativa de esta empresa multinacional en iniciar sus operaciones en Ecuador, la fabricación de vehículos ha constituido un factor esencial para el crecimiento de industrias relacionadas, lo cual ha significado un desarrollo tecnológico en la industria ecuatoriana ya que las medidas que se tuvo para este sector se lo haría en la aplicación de un arancel común y una política común al incorporar partes y piezas entre los países miembros.

La Certificación en Autoevaluación de Control (CCSA) está vigente para Ecuador lo que significa que el sector automotor debe acoger lo siguiente: El sector automotriz ecuatoriano mantiene un arancel externo común del 35% para las partidas arancelarias que estaban clasificadas dentro del convenio

como “Categoría 1”. Se concede un trato diferente para Ecuador a la aplicación del arancel externo común del 10% para los vehículos que se clasifican en la “Categoría 2a” y “Categoría 2b”. Los vehículos exportados con destino a los países miembros de la Comunidad Andina deben cumplir con porcentajes mínimos de integración para ser exentos de los aranceles.

En la estructura arancelaria que es utilizada en Ecuador es la NANDINA, de acuerdo a la Nomenclatura Arancelaria Común de los Países Miembros de la Comunidad Andina del año 2012 basada en el Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías. En la siguiente tabla se indica la codificación que encierra a todo lo referente a vehículos, partes y accesorios por partida NANDINA.

Tabla N.- 1
Subpartidas Arancelarias

CAPÍTULO 87: VEHÍCULOS TRACTORES, VELOCÍPEDOS Y DEMÁS VEHÍCULOS TERRESTRES, SUS PARTES Y ACCESORIOS	
87.01	Tractores (excepto las carretillas tractor de las partida 87.09)
87.02	Vehículos automoviles para transporte de diez o más personas, incluido el conductor
87.03	Automoviles de de turismo y demás vehiculos automoviles concebidos principalmente para transporte de personas (excepto los de la partida 87.02), incluidos los del tipo familiar (break o station wagon) y los de carreras
87.04	Vehículos automoviles para transporte de mercancías
87.05	Vehículos automoviles para usos especiales, excepto los concebidos principalmente para transporte de personas o mercancías (por ejemplo: coches para reparaciones [auxilio mecanico], camiones grua, camiones de bomberos, camiones hormigonera, coches barredera, coches esparcidores, coches taller, coches radiologicos
87.06	Chasis de vehiculos automoviles de las partidas 87.01 a 87.05, equipados con su motor
87.07	Carrocerías de vehiculos automoviles de las partidas 87.01 a 87.05, incluidas las cabinas.
87.08	Partes y accesorios de vehiculos automoviles de las partidas 87.01 a 87.05
87.09	Carretillas automovil sin dispositivo de elevacion del tipo de las utilizadas en fabricas, almacenes, puertos o aeropuertos, para transporte de mercancías a corta distancia, carretillas tractor de los tipos de las utilizadas en estaciones ferroviarias y sus partes
87.10.00.00.00	Tanques y demás vehiculos blindados de combate, incluso con su armamento; sus partes
87.11	Motocicletas (incluidos los ciclomotores) y velocipedos equipados con motor auxiliar, con sidecar o sin él; sidecares
87.12.00.00.00	Bicicletas y demás velocipedos (incluidos los triciclos de reparto), sin motor.
87.13	Sillones de ruedas y demás vehiculos para invalidos, incluso con motor u otro mecanismo de propulsión
87.14	Partess y accesorios de vehiculos de las partidas 87.11 a 87.13
87.15.00	Coches, sillas y vehiculos similares para transporte de niños, y sus partes
87.16	Remolque y semiremolques para cualquier vehiculo; los demás vehiculos no automoviles; sus partes

Fuente: Arancel Nacional de Importación de Ecuador, 28 de diciembre del 2012

Se restringió las importaciones de vehículos, componentes, partes y piezas usadas para garantizar la seguridad, protección al medio ambiente. No se aplica un Arancel Externo Común (AEC) para ensamblajes - Chronic Kidney Disease (CKD). Ecuador intentó negociar un acuerdo bilateral con Colombia el mismo que consistente con la Certificación en Auto Evaluación de Control (CCSA) que mantiene relaciones existentes. Las reformas en la Política Industrial se enfocaron más con los proyectos políticos de cambio, e instaurar el rol del Estado en aquellos aspectos críticos y claves para generar un cambio en el modelo, “Plan de la Revolución Ciudadana”. De acuerdo al artículo 280 de la Constitución ecuatoriana

“El Plan Nacional de Desarrollo es el instrumento al que se sujetarán las políticas, programas y proyectos públicos; la programación y ejecución del presupuesto del Estado; y la inversión y la asignación de los recursos públicos; y coordinar las competencias exclusivas entre el Estado central y los gobiernos autónomos descentralizados. Su observancia será de carácter obligatorio para el sector público e indicativo para los demás sectores”. (SENPLADES, 2014).

La economía ecuatoriana depende de la explotación petrolera, además de ello existen otras actividades productivas relacionadas con la dotación de recursos naturales como la producción de banano, flores, y camarón y la fabricación de equipos de transporte solo tenía una participación mínima en la producción ecuatoriano, alrededor del 1% (BCE, 2014), la incorporación de contenido tecnológico es escaso, y los niveles de productividad no son los suficientes para competir en el mercado internacional. Las estrategias que busca el Estado es en el cambio del patrón de especialización de la economía y que se aleje del modelo exportador; además de ello busca la generación de sectores con mayor valor agregado y tecnología de punta, a través de medidas como la sustitución selectiva de importaciones, incremento de la productividad real y diversificación de las exportaciones.

Los instrumentos que establece el gobierno para comenzar el cambio de la matriz se plantea mediante dos tipos de políticas; sectoriales y transversales. Las políticas transversales que se mencionan a continuación son comunes para todos los sectores y son el complemento a las políticas sectoriales que buscan fomentar el desarrollo de productos con mayor valor agregado. La política de fomento a la Inversión busca promover la inversión la misma que genere la diversificación productiva, empleo de calidad, e innovación. Algunos de los programas para incentivar las inversiones productivas son: Promoción de Inversiones Productivas, Financiamiento Reembolsable y no reembolsable, Exoneración del Impuesto a la Renta y otros. Los incentivos fiscales dirigidos a los sectores estratégicos son la deducción del impuesto a la renta, siempre que se realice una inversión en el incremento de la productividad, modernización de maquinaria, capacitación al recurso humano, en incorporación de procesos de innovación. En la actualidad, la presencia de empresas multinacionales en Ecuador, han liderado la transferencia y asimilación de tecnologías en empresas de autopartes y de ensamblaje de automóviles, lo cual se ve reflejado en el desarrollo tecnológico alcanzado por la industria automotriz ecuatoriana.

El sector automotriz es en donde más se dio la inversión extranjera 186 millones de dólares, luego en servicios con 88 millones y manufacturero con 63 millones. En cuanto a origen de inversión, México es el que más ha invertido en el país con 83 millones, China con 65 millones y Canadá con 45 millones.

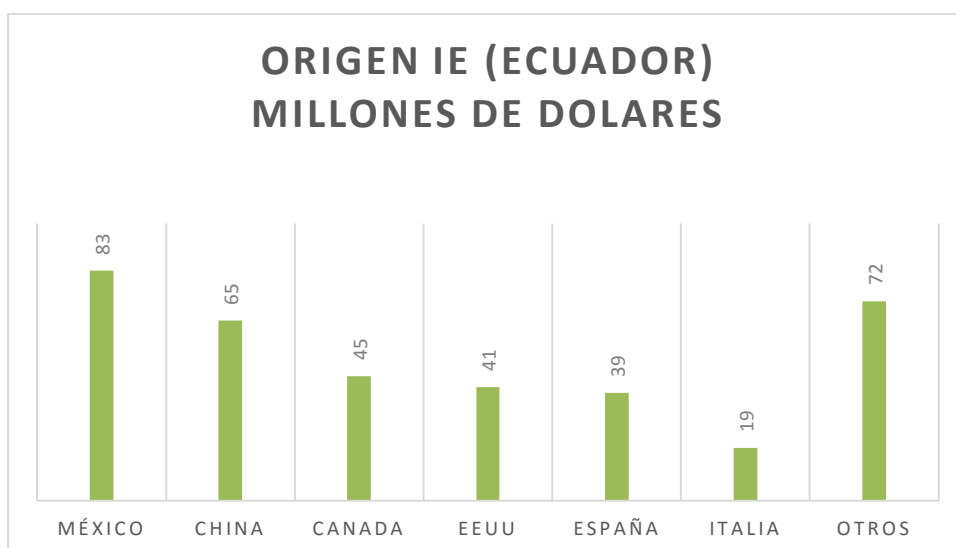


Figura N.- 1 Origen de la Inversión Extranjera

Fuente: CEPAL

El aporte de la inversión extranjera directa ayuda al desarrollo de los países siempre y cuando exista alianzas estratégicas que ayuden a la generación de incentivos para la competencia, generación de empleos a los países en vías de desarrollo, ya que en un mundo globalizado se hace cada vez más importante tener políticas que ayuden al Ecuador a ser más atractivos para tener más inversiones y que de esta manera ayuden a las inversiones locales, que generen empleo, mayor equidad y crecimiento sostenible. La inversión extranjera directa en América Latina se redujo un 9,1% el 2015 en comparación con el 2014, (CEPAL, 2016), en el 2010 hubo una caída de USD 179 100 millones Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) indicó que la causa fue las inversiones en sectores vinculados con los recursos naturales como los hidrocarburos y la minería.

En la industria automotriz el cambio de la transformación de la matriz productiva exige grandes desafíos como es el caso de General Motors Óbmní Bus Bela Botar (GM OBB) del Ecuador que estuvo comprometida a través de atracción de nuevas inversiones orientadas a fortalecer la producción, incremento en los vehículos, generación de mayores fuentes de

empleo, impulso a la exportación, entre otros, para lo cual mantenemos importantes diálogos con distintos sectores del Gobierno nacional.

Modelo de crecimiento neoclásico Desde el siglo XX la economía neoclásica ha buscado establecer los determinantes del crecimiento económico. Fue Solow (1956) quien estableció el punto de partida para la teoría neoclásica al afirmar que la acumulación de capital fijo y el progreso tecnológico son las bases para impulsar el crecimiento económico (Ronderos, 2010). Los modelos neoclásicos asumen que la inversión extranjera directa no afecta al comercio exterior en el largo plazo debido al marco de competencia perfecta, retornos constantes a escala y productividad marginal decreciente. Sus supuestos establecen que los aumentos exógenos de la inversión extranjera directa solo impactan positivamente el capital per cápita de manera temporal.

Un buen número de investigaciones se ha hecho sobre el riesgo país al que se exponen las empresas en su actividad internacional ha estudiado el efecto de este en las decisiones de inversión, utilizando como variables el número de inversiones o el valor de la inversión extranjera directa según países y períodos. La importante afluencia de inversión extranjera directa dirigida a las economías en desarrollo durante las últimas dos décadas (hasta 2009), ha motivado un considerable número de trabajos que intentan explicar su impacto sobre el crecimiento económico y sus determinantes. Sin embargo, el impacto de la inversión extranjera directa sobre la desigualdad de ingresos ha recibido escasa atención por parte de la literatura económica. América Latina representa un caso de estudio especialmente relevante, dado que en las últimas décadas ha sido una de las regiones con mayor afluencia de la inversión extranjera directa y donde ésta más ha aumentado. La inversión extranjera directa aumenta la acumulación de capital en el país receptor por medio de nuevos insumos y nuevas tecnologías (Blomstrom et al., 1996), y transfiere tecnología desde las empresas extranjeras a las nacionales, desempeñando un papel fundamental en la explicación del impacto de la inversión extranjera directa en el crecimiento de las economías en desarrollo (Borensztein et al., 1998).

A su vez puede tener un impacto positivo indirecto sobre el crecimiento mediante su impacto en el capital humano, aumentando el nivel de conocimientos y habilidades en la economía nacional (De Mello, 1997). Empíricamente, existe cierto consenso en cuanto al impacto positivo de la inversión extranjera directa sobre el crecimiento económico, sobre todo en el caso de las economías en desarrollo.

“Las Joint Venture estaban obligadas a tener su propia investigación y desarrollo, contar con productos que cubriesen los estándares técnicos de calidad mundial, dar estatus preferencial para partes domésticas y componentes; por su parte, el socio chino debe poseer por lo menos el 50% de las acciones” (Owen, 2002)

La inversión extranjera directa en forma de Joint Venture participa de manera importante en la producción de vehículos en la industria privada y se están formando trifulcas con la creación de muchas otras fusiones de riesgo compartido que actualizan a las existentes. Nacen destacados beneficios como efectos de la inversión extranjera tales como; el incremento en la participación de las exportaciones, la participación en la creación de capital bruto además de los aportes fiscales (tributos). También ha generado empleo aunque la productividad de las Joint Venture y de las empresas particulares de capital local ha llevado a disminuir el número de empleos en la industria naciente del Ecuador.

La Inversión Extranjera Directa ha acaparado la atención tanto de hacedores de política como de la comunidad académica por los efectos que puede generar sobre el Crecimiento Económico del país receptor. Se observa que desde principios de la década de 1990 se ha experimentado una expansión de flujos de inversión extranjera directa en la economía mundial. América Latina no ha sido indiferente a esta situación, y en un contexto de marcada globalización e internacionalización económica y financiera, ha registrado un notable crecimiento en la recepción de estos recursos (Morales et al, 2009). Generalmente se considera que la inversión extranjera directa impacta positivamente una economía al complementar la

inversión nacional y transmitirle nuevos conocimientos y tecnologías, como lo sugiere la nueva teoría del crecimiento (Romer, 1993). Durante la segunda mitad del siglo XX los gobiernos de América Latina implementaron políticas que buscaban atraer nueva inversión extranjera directa sin prestarle mayor atención al comportamiento del comercio exterior como factor determinante en la atracción de mayores flujos de inversión extranjera directa.

La Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador en los últimos tiempos ha tenido muchos cambios a los que se han sido sometidos ya que han sido fuertes y tienden a afectar la estabilidad de los negocios, pero el sector está basado en inversiones y en relaciones laborales responsables. El interés del sector es proponer al Gobierno una política que asegure estabilidad, previsibilidad. Si las peticiones son escuchadas, se lograría que después del año 2014 las prohibiciones se alivianen y de esta forma conseguir operaciones más estables.

Según la Revista Dinero el Ecuador ha mejorado sus condiciones para los inversionistas ya que ha mejorado en su infraestructura mejor que la de nuestro vecino país Colombia ya que mejoraron las políticas para ser más atrayentes cautivando a empresas en el sector automotriz como es KIA que ensambla en el país aprovechando los aranceles que se dio así el Ecuador ha tenido que mejorar sus políticas para captar más inversionistas y ser más atractivos para producir en el país las partes y piezas que se necesitan para ensamblar.

CAPITULO IV

4 MEDIDAS ARANCELARIAS Y SU INCIDENCIA EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ

4.1 Medidas Aplicadas al Sector Automotriz.

A lo largo de los años dentro del país se han implementado varias medidas arancelarias y no arancelarias que ponen ciertas trabas y dificultan al comercio del sector automotor, las mismas que son controladas o emitidas por varios organismos nacionales como lo son el Comité de Comercio Exterior (COMEX), Ministerio de Industrias y productividad (MIPRO), Servicio Ecuatoriano de Normalización (INEN), además de ello también hay organismos encargados de la recaudación de impuestos tal es el caso del Servicio de Rentas Internas (SRI), A continuación se presentan las medidas o barreras arancelarios y no arancelarias que se han presentado en el sector automotor.

Tabla N.- 2
Medidas Adoptadas en el 2010

JULIO	OCTUBRE	DICIEMBRE
Se grava con arancel la importación de vehículos híbridos. El arancel se incrementa en rangos del 5% en función del cilindraje.	Se modifica el arancel de los vehículos híbridos. Los que pagaban 5% pasan a 10%, los que pagaban 10% pasan a 20%, los de 20% pasan a 35%.	Incremento arancelario de 5 puntos porcentuales de vehículos armados (CBU's) de hasta 1900 cc.

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices de Ecuador (AEADE)

Tabla N.- 3
Medidas Adoptadas en el 2011

ENERO	MARZO	ABRIL	Agosto	SEPTIEMBRE	NOVIEMBRE
Vigencia registro de importadores para importación de vehículos armados (reducción de importación de vehículos en 20%)	Se reforma registro de importadores, se incluye a vehículos desarmados (CKD's), neumáticos y materiales de reencauche.	Se grava con el mismo arancel escalonado aplicada para automóviles y SUV's a las camionetas híbridas.	Se incorpora en la nómina de productos sujetos a controles previos a las importaciones a 22 subpartidas de vehículos y 9 de neumáticos. Se requiere licencias previas para importar estos vehículos.	Se establece un arancel escalonado (incremento anual progresivo) para importación de CKD's de automóviles, camionetas. El arancel se aplica según el cilindraje y componente total.	Entra en vigencia la ley de fomento ambiental y optimización de los ingresos del estado (Impuesto a la contaminación de vehículos) para vehículos de más de 1500cc. Se grava con IVA e ICE a los vehículos híbridos con PVP mayor a \$35000, se incrementa el ISD al 5%

Fuente: (Adociación de Empresas Automotrices de Ecuador , 2011)

Tabla N.- 4
Medidas Adoptadas en el 2012

MAYO	JUNIO
Se oficializa la ley por la regulación de créditos de vivienda y vehículos. Regula el crédito para la adquisición de vehículos de hasta \$29200.	Restricción a la importación de vehículos armados. El cupo se determina en relación al 70% de lo importado en 2010. Restricción a la importación de vehículos desarmados, el cupo se asigna de lo importado en 2011 menos el 10%, vigencia hasta el 31 de diciembre de 2014.

Fuente: (Asociación de Empresas Automotrices de Ecuador , 2012)

Tabla N.- 5
Medidas Adoptadas en el 2013

MAYO	JULIO	NOVIEMBRE
Modificaciones de emergencia al reglamento D34 "Elementos de emergencia de seguridad de vehículos automotores". Se adelanta la exigencia de doble airbag frontal.	Instructivo para la comercialización de vehículos nuevos. El concesionario debe entregar vehículos matriculados.	Exigencia de certificado de reconocimiento, como documento de soporte a la declaración aduanera.

Fuente:(Asociación de Empresas Automotrices de Ecuador , 2013)

Tabla N.- 6
Medidas Adoptadas en el 2014

ENERO	AGOSTO	OCTUBRE	DICIEMBRE
<p>Se extingue la obtención de un certificado de reconocimiento por cada nacionalización de vehículo</p>	<p>Se oficializan documentos para otorgar certeza jurídica tributaria en la comercialización de vehículos usados.</p>	<p>Se oficializa la tercera revisión del reglamento RTE 034 que hace mención a elementos de seguridad en vehículos automotores</p>	<p>Se modifica la metodología de cálculo del ICE para vehículos al incluir en precio ex aduana costo y gastos de distribución y comercialización.</p>

Fuente: (Asociación de Empresas Automotrices de Ecuador , 2014)

Tabla N.- 7
Medidas Adoptadas en el 2015

ENERO	FEBRERO	JULIO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	DICIEMBRE
<p>Incrementa arancel de importación; 15% para CKD's de automóviles y SUV's de gasolina y vehículos híbridos.</p> <p>Se grava con 5% a tractocamiones, con 10% a chasises en CKD de camiones.</p> <p>Se prorroga hasta el 31 de Diciembre 2015 la restricción a las importaciones. El cupo para la importación de vehículos armados es el 40% menos de lo importado en 2013. Para vehículos desarmados es el 20% menos de lo importado en 2013.</p>	<p>Se aplica salvaguardias a neumáticos radiales 25%, neumáticos motos 45%, herrajes y artículos para automóviles 45%, camiones 45%</p> <p>Los vehículos embarcados desde el 4 de abril deben contar con los elementos de seguridad exigidos en RTE 034 tercera revisión y declaración del fabricante.</p> <p>Se permite importación de vehículos eléctricos sin restricción, siempre que su valor FOB sea igual o menor a \$40000</p>	<p>Se oficializa la segunda revisión RTE 043 INEN la cual hace referencia a vehículos de transporte público de pasajeros, intrarregionales, interprovinciales e intraprovinciales.</p>	<p>Se reforma la base de cálculo para la base imponible del ICE.</p> <p>Se otorga plazo de 12 meses para presentación de certificaciones UNECE (para elementos de seguridad)</p>	<p>Se emite proyecto de reglamento técnico para bujías de encendido.</p> <p>Se emite reglamento de homologación vehicular y dispositivos de control de medición, control y seguridad.</p>	<p>Se establece para el 2016 un cupo global de importación de vehículos terminados de 23285 unidades, y un cupo de vehículos desarmados de 61270 unidades distribuidas entre 4 empresas.</p>

Fuente: (Asociación de Empresas Automotrices de Ecuador , 2015)

4.2 Sector Automotor en Cifras

El sector automotriz ha tenido mucha importancia en el desarrollo que tiene el país ya que influye de manera importante a la economía del país en impuestos, generación de empleos aranceles y negociaciones que benefician al sector.

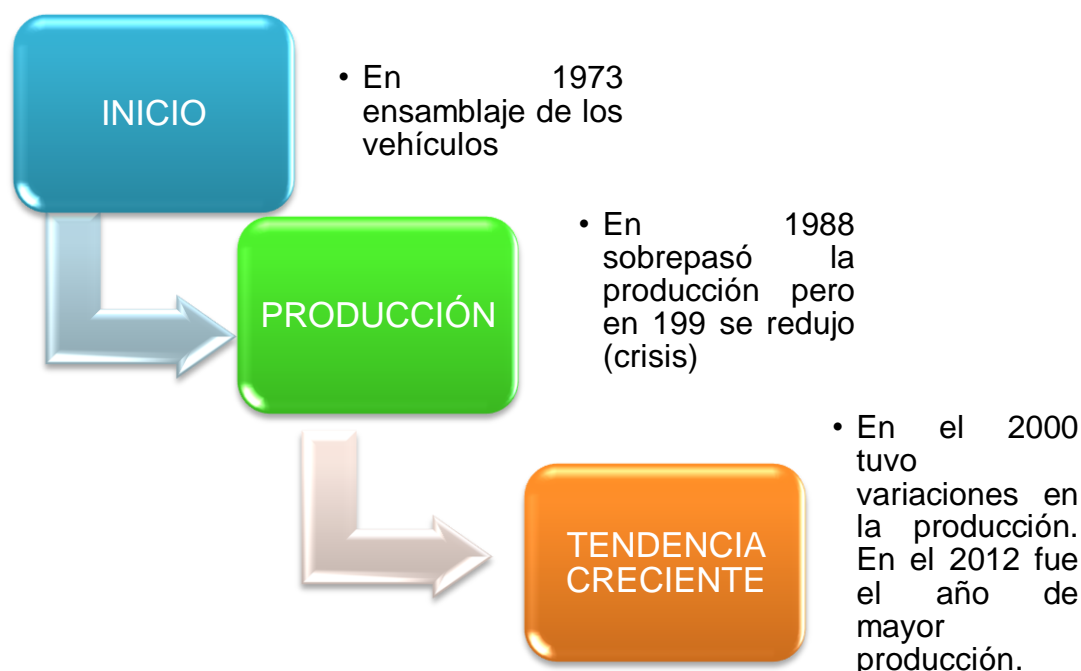


Figura N.- 2 Historia del Sector Automotriz

Fuente: CINAIE (CÁMARA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRÍZ DEL ECUADOR)

El sector automotor es de gran importancia dentro de la economía del Ecuador ya que va de la mano del desarrollo debido a las actividades que se realizan generan puestos de trabajo e ingresos para el país, como son los aranceles e impuestos que impuso el gobierno, este sector está conformado por sectores estratégicos como son las empresas ensambladoras, las firmas autopartistas y los distribuidores.

En los últimos años el sector se ha consolidado como uno de los más importantes a nivel económico.

Tabla N.- 8
Conformación del Sector

EMPRESAS ENSAMBLADORAS	FIRMAS AUTOPRTISTAS	COMERCIALIZADORAS E IMPORTADORAS	EMPRESAS DE CARROCERIA	EMPRESAS DEDICADAS A OTRAS ACTIVIDADES
4 Empresas	92 Empresas	1271 Empresas de venta de vehículos nuevos y usados	81 Empresas	3126 Establecimientos de comercio automotor
Generación de Puestos de Trabajo				
1534	4710	13971	592	35994

Fuente: (Encuesta Nacional de Empleo Desempleo y Subempleo , 2016)

La liquidez del sistema financiero, el gasto fiscal y la amplia oferta crediticia, impulsaron la recuperación de varios sectores de la economía nacional.

El año 2010 marcó una meta en el mercado automotor ecuatoriano, demostrando una recuperación ya que en el 2009 las ventas del sector se redujeron un 18% debido a factores como la crisis financiera internacional y las salvaguardias cambiara y por balanza de pagos impuestas por el gobierno.

Tabla N.- 9
Industria Automotriz

En unidades							
AÑO	PRODUCCIÓN NACIONAL	EXPORTACIÓN	OFERTA PRODUCCIÓN NACIONAL	IMPORTACIÓN	VENTAS DE PRODUCCIÓN NACIONAL	VENTAS DE VEHICULOS IMPORTADOS	VENTAS TOTALES
2010	76252	19736	56516	79685	55683	76489	132172
2011	75 743	20 450	55 293	75 101	62 053	77 840	139 893
2012	81 398	24 815	56 583	66 652	56 395	65 051	121 446
2013	66 844	7 211	59 633	62 595	55 509	58 303	113 812
2014	63 872	8 368	55 504	57 093	61 855	58 205	120 060
2015	50 732	3 274	47 458	33 640	43 962	37 347	81 309

Fuente: (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2015)

La industria automotriz en el año 2012 tuvo una producción nacional superior a los anteriores años y uno de las más crecientes dentro de los periodos 2010 – 2015, en el último año esta industria bajo su producción a 50.732 unidades frente a del 2012 que fue 81.398 unidades y se dio porque muchas de las empresas ensambladoras cerraron su producción y las nuevas reformas ya no fueron atractivos para la industria así mismo en las exportaciones tuvo más apogeo con 24.815 unidades.

Desde el año 2010, las importaciones iba en aumento con 79.685 unidades disminuyeron notablemente y las exportaciones que en el año 2012 fueron de 24.815 unidades, para el año 2013 tan solo fueron de 6514 unidades

Tabla N.- 10
Comparación Impuestos Vehiculares de la Región

En porcentaje al 2015					
PAIS	ARANCEL	ICE	ISD	IVA	TOTAL
ECUADOR	35% - 40%	5% - 35%	5%	12%	57% - 92%
COLOMBIA	0% - 35%	0%	0%	16% - 70%	16% - 35%
CHILE	0%- 6%	0%	0%	19% - 25%	19% - 25%
PERÚ	0%- 6%	0%	0%	18% - 24%	18% - 24%

Fuente: (Banco Mundial)

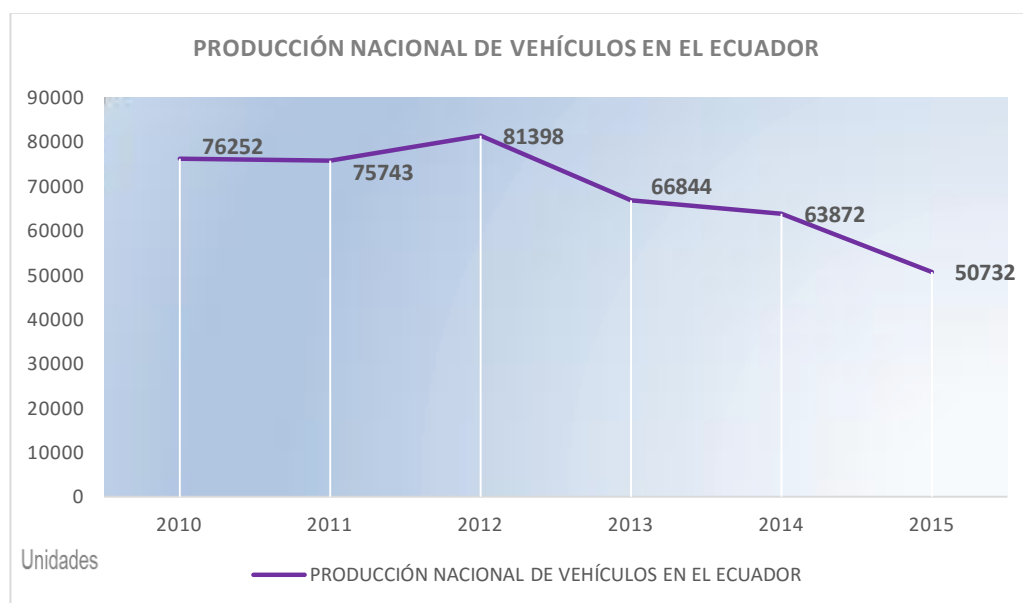


Figura N.- 3 Producción Nacional de Vehículos

Fuente: AEADE (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador)

La producción nacional del sector automotriz tuvo un auge en el 2012 con 81.298 unidades debido a que el mercado fue atractivo por la apertura que tuvo y las medidas que tomo el gobierno.

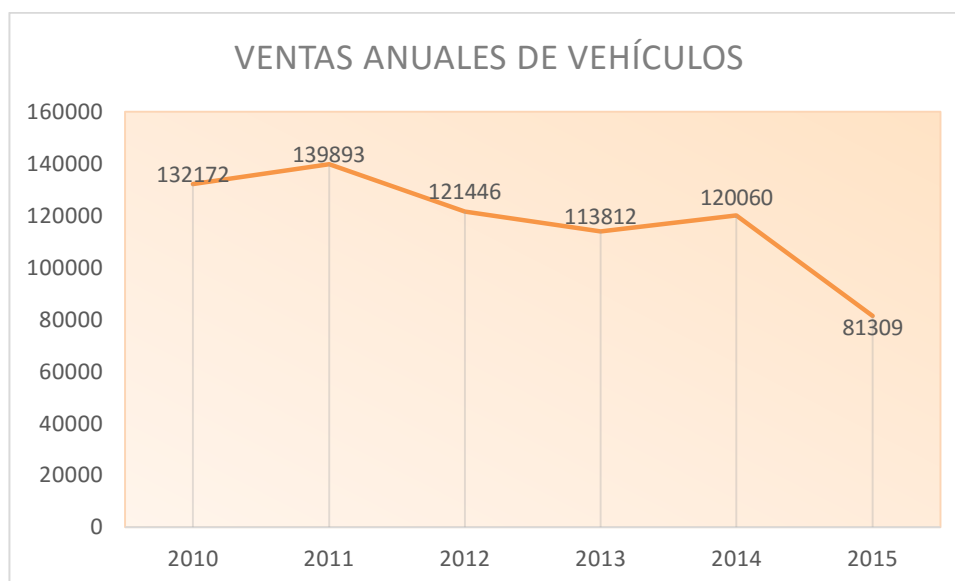


Figura N.- 4 Ventas de Vehículos

Fuente: AEADE (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador)

En el 2014 el mercado automotor nacional registró un crecimiento de 120.060 USD en comparación con las ventas del año que se registró en el 2013 que fue de 113.812USD. Debido a que el gobierno nacional en el 2014 estableció una restricción para la importación de vehículos (resoluciones COMEX N° 65 y 66) que estaría vigente hasta el 31 de diciembre del 2014, las ventas anuales fueron atípicos ya que se registró un movimiento a partir del 2011 en donde tuvo un crecimiento pero los siguientes años decrecieron notablemente hasta el 2015 que registro las ventas más bajas ya que fue por la decisión que tuvieron los compradores por las medidas gubernamentales que se dieron la medida restrictiva, incrementos al Impuesto de Consumo Especial (ICE).

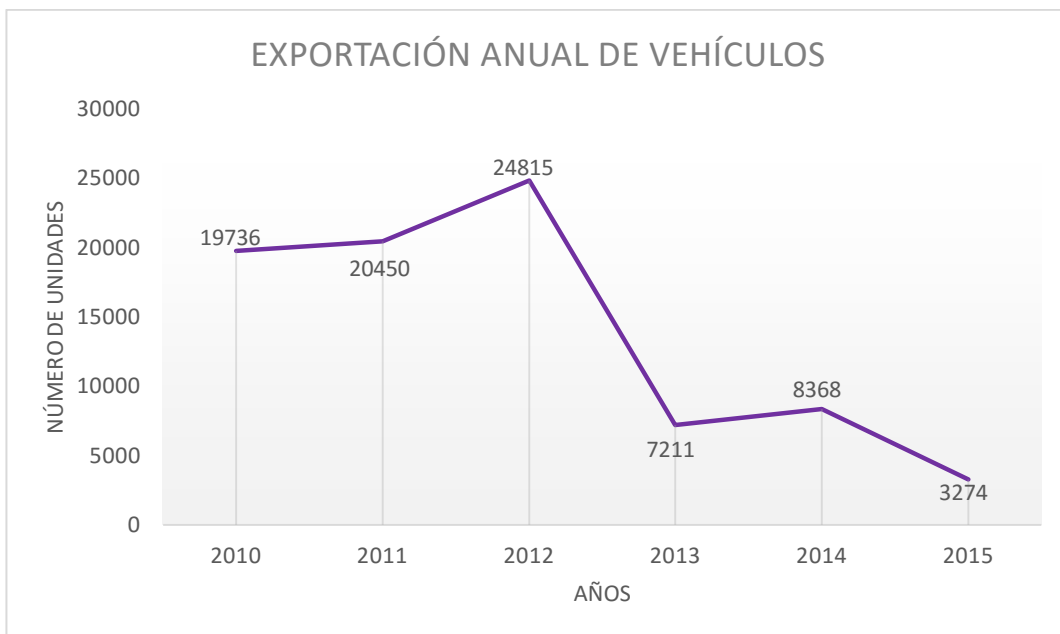


Figura N.- 5 Exportación de Vehículos

Fuente: AEADE (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador)

El crecimiento en promedio de exportaciones de vehículos entre 2010 – 2015 fue de 18%, en 2012 se exportaron 24.815 unidades a Colombia (53%) y Venezuela (47%).

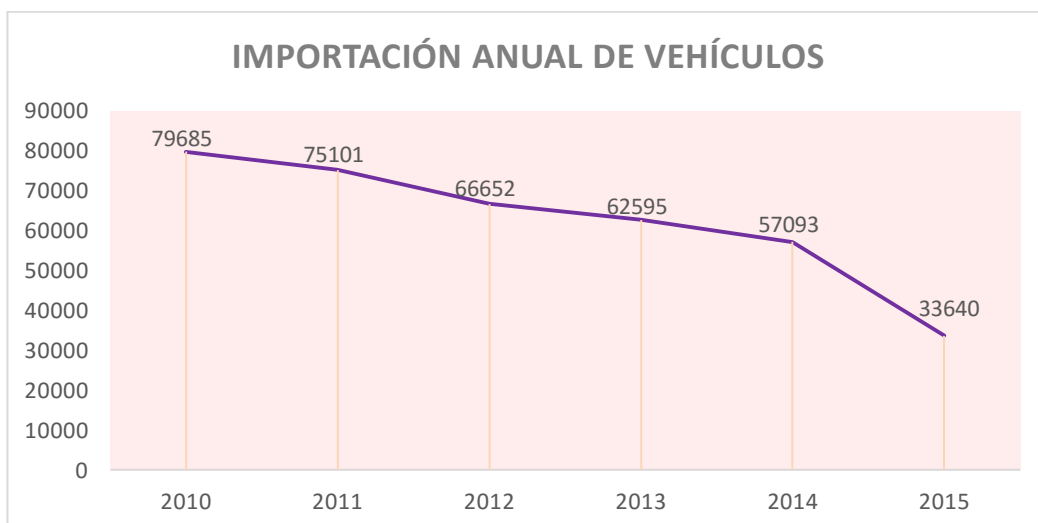


Figura N.- 6 Importación de Vehículos

Fuente: AEADE (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador)

En cuanto a las importaciones las ventas de vehículos tuvo cambios económicos dentro del periodo 2010-2015 y fue por el incremento arancelario, las restricciones que hubo al sector, los impuestos “verdes”, la limitación de créditos, la mayoría de los vehículos fueron importados y los principales países proveedores son: Corea, China, Colombia, Japón y México.

4.3 Certificado de Origen y sector automotor como empresa satélite.

Desde el 14 de octubre de 2014 el Ministerio de Comercio Exterior habilita al Ministerio de Industrias y Productividad (MIPRO) para que sea el encargado de poder calificar y certificar el origen de los productos ecuatorianos para la exportación, el Ministerio de Industrias y Productividad (MIPRO) está encargado de certificar el origen de todo universo arancelario con excepción del Cap 3 (pescados, moluscos) además de la partida 2709 (aceites-petróleo), por último el Ministerio de Industrias y Productividad (MIPRO) es el único encargado de poder certificar el origen de las mercancías del capítulo 87 (automotriz), para entender un poco mejor se dará una definición del certificado de origen.

El certificado de origen es un documento físico o electrónico el cual es emitido en el formato oficial definido en los reglamentos establecidos por los países otorgantes de preferencias arancelarias a ser presentados en la aduana de destino, mediante el cual el exportador declara que la mercancía a exportar ha cumplido con las exigencias que establecen las normas de origen del acuerdo comercial o régimen preferencial, permitiendo no pagar o rebajar el derecho ad-valorem que se debe cancelar en una importación.

(MIPRO, 2015, 11)

El certificado de origen permite que los productos tengan ciertos beneficios:

- Hace que los productos exportados gocen de preferencias arancelarias negociadas.
- Permite que los productos entren a mercados que poseen medidas restrictivas a productos similares que provienen de otros países.
- Demuestra la procedencia directa desde el país de origen al país de destino.

La validez del certificado de origen varía dependiendo del acuerdo comercial, es así que para la Comunidad Andina de Naciones (CAN), tiene una duración de 180 días o se puede extender a 2 años siempre y cuando se presente la Declaración Juramentada de Origen (DJO) además esto permite que se genere una desgravación del 100% de aranceles dando como resultado el 0% de aranceles a pagar , para el caso de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) el certificado de origen tendrá una validez de 180 días y se libera un total del 60% de arancel lo que dará como resultado un 40% de aranceles a pagar, por otro lado para el acuerdo Comunidad Andina – Mercado Común del Sur (CAN-MERCOSUR) el certificado de origen tendrá una validez de 180 días los mismos que se podrán extender a 3 años con la presentación de la Declaración Juramentada de Origen (DJO).

En el capítulo 2 de la decisión 416 de la Comunidad Andina de Naciones (CAN) habla sobre las normas para la calificación de origen, dentro del artículo 2 inciso D encontramos una norma para la calificación de origen de productos de la industria automotriz, la cual nos dice “ Las que no se les han fijado requisitos específicos de origen, cuando resulten de un proceso de ensamblaje o montaje siempre que en su elaboración se utilicen materiales originarios del territorio de los países miembros y el valor costo seguro y flete (CIF) de los materiales no originarios no exceda el 50% del valor libre a bordo (FOB) de exportación del producto en el caso de Colombia, Perú y Venezuela y el 60% del valor libre a bordo (FOB) de exportación del producto en el caso de Ecuador y Bolivia.”

La industria automotriz ecuatoriana es considerada como una empresa satélite debido a que el país necesita un 40% de componentes en los vehículos para que sean considerados como originarios del país, lo cual permite que otras industrias también intervengan con componentes o partes al momento de ensamblar los vehículos, es por ellos que varias los diferentes sectores aportan con los siguientes productos para el ensamblado de autos:

- Llantas y neumáticos para autos, tanto llantas radiales así como convencionales.
- Alfombras termoformadas y planas, para piso, techo, motor y capot.
- Asientos para vehículos individuales, delanteros y posteriores.
- Materiales de fricción para frenos automotrices.
- Silenciadores y sistemas de escape.
- Vidrios y parabrisas para autos.
- Hojas y paquetes de resorte.
- Filtros de combustible.
- Ensamblaje de auto radios y fabricación de arneses de cables para sistemas de audio.
- Acumuladores de energía. (Baterías)

Pero el sector que más se encuentra involucrado dentro de los procesos de ensamblaje es el sector metalmecánico, el cual aporta de manera muy significativa para el desarrollo de varios proyectos automotores.

CAPITULO V

5 DISCUSIÓN

5.1 Resultados

- Durante los últimos tiempos en el Ecuador se han creado una serie de políticas con el propósito de transformar la estructura productiva, y esto se debe a varios factores como: el poder alcanzar el desarrollo económico, cambiar la oferta productiva, generar valor agregado para poder ser competitivos en el mercado internacional, la política industrial es indispensable para poder mejorar la matriz productiva impulsar el desarrollo del sector de la misma manera que se fomentara las importaciones de modo que se creen protecciones a la industria por parte del gobierno con la finalidad de ser competitivos.
- Desde el 2010 la industria automotriz genero mayores fuentes de trabajo, creció la industria local, y permitió la creación de un programa de renovación del parque automotriz, en donde se impulsó la compra de vehículos ensamblados en el ecuador siendo este año de gran beneficio para este sector.
- Se establecieron varias políticas para el sector, una de estas se vio afectado sobre las importaciones de los vehículos Sport Utility Vehicle (SUV's) y Completely Knocked Down (CKD) que se ensamblaron en el país, así como hubieron políticas que impulsaron este sector como el de la compra de vehículos ensamblados en el Ecuador para el sector público
- El sector automotor se convirtió en una fuente importante para apoyar el desarrollo de otras industrias dentro del país, debido a que en este sector se crearon empresas satélites que permitieron que sectores como el metalmecánico, vidrios, cauchos y en pequeño porcentaje el sector textil se involucren dentro del proceso de producción y ensamblaje de los vehículos y de esta manera poder apoyar el desarrollo de estos sectores.

5.2 Comentarios

- Estudiar si la política industrial aporoto un cambio productivo ya que se necesita un tiempo para analizar si la política industrial vigente tuvieron un cambio en el sector automotriz. Lo que debería tener la política industrial es la reducción de las importaciones para proteger la industria y ser más competitivos en el mercado.
- Fomentar la inversión para la investigación y el desarrollo de todas las industrias pero sobre todo en la industria automotriz ya que el gobierno y empresarios de este sector deben capacitar a sus empleados para ser más competitivos en el mercado internacional.
- El gobierno debe tomar la decisión de implementar restricciones a las importaciones de vehículos ya que debe evaluar el adelanto tecnológico que se necesita para la producción de autopartes es decir la tecnología con la que cuenta la industria nacional, para que motive a los empresarios para que de esta manera puedan invertir en nuevas y mejores tecnologías para mejorar la industria automotriz.
- El sector automotriz debe plantearse una mejora y perfeccionamiento constante en los diferentes procesos industriales para de esta manera ser competitivos y obtener resultados positivos.

Bibliografía

- Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. (2014). *AEADE*. Obtenido de <https://sites.google.com/site/aeadeecuador/noticias-del-sector>
- Arosemena, G. (1996). *La Historia Empresarial del Ecuador, Vol.2 , Primera Edición*.
- BCE. (2014). QUITO.
- BCE. (29 de Mayo de 2014). *BANCO CENTRAL DEL ECUADOR*. Obtenido de <http://www.bce.fin.ec/>
- CEPAL. (2016). *Comision Económica para América Latina y el Caribe* . Quito.
- CINAE. (1 de NOVIEMBRE de 2016). *CAMARA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ ECUATORIANA*. Obtenido de <http://cinae.org.ec/index.php/58-biblioteca-boletines/boletines-2015/boletin-2015-julio/66-historia-de-la-industria-ecuatoriana>
- DECRETO 519. (2010). *Registro Oficial 519*. Quito.
- GM OBB del Ecuador. (4 de Abril de 2014). *GM OBB del Ecuador*. Obtenido de <https://www.gmobb.ec/portal/es/web/gmobb/historia1>
- Krugman, P. (1999). *Economía Internacional: Teoría y Práctica*. España: IMPRESA.
- Ley de Fomento Industrial. (28 de Septiembre de 1971). *Sistema de Información sobre Comercio Exterior*. Obtenido de http://portal.uasb.edu.ec/UserFiles/385/File/LEY_DE_FOMENTO_INDUSTRIAL.pdf
- MCPE. (2014a). *Ministerio Coordinador de Producción Empleo y Competitividad*.
- MIPRO. (2008). *Politic Industrial Ecuatoriana*. Quito.
- MIPRO. (2014a). *Informe Política Industrial*. Quito.
- Moravcsik. (2002). A reply to Jahn's critique of liberal. En G. PAUSELLI, *Teorías de relaciones Internacionales y la explicacion de la ayuda externa* (pág. 21). Argentina: Iberoamerican Journal of Development Studies.

Ojeda, J., Jiménez, P., Quintana, A., Crespo, G., & Viteri, M. (2015). Protocolo de investigación. (U. d. ESPE, Ed.) *Yura: Relaciones internacionales*, 5(1), 1 - 20.

Peñaherrera, S. (2008). *Política Industrial del Ecuador*. Quito.

PROECUADOR. (2010). *Censo Nacional Económico*. Ecuador: PROECUADOR.

PROECUADOR. (2013). *ANALISIS DEL SECTOR AUTOMOTRIZ*. QUITO.

PROECUADOR. (2013). *Análisis del Sector Automotroz*. Quito, Pichincha, Ecuador.
Obtenido de <http://www.proecuador.gob.ec/>

SENPLADES. (8 de Abril de 2014). *Plan Nacional de Desarrollo 2007-2010*.
Obtenido de <http://plan2007.senplades.gob.ec/>

Arosemena, G. (1996). *La Historia Empresarial del Ecuador, Vol.2, Primera Edición*.

Krugman, P. (1999). *Economía Internacional: Teoría y Práctica*. España: IMPRESA.

Moravcsik. (2002). A reply to Jahn's critique of liberal. En G. PAUSELLI, *Teorías de relaciones Internacionales y la explicación de la ayuda externa* (pág. 21). Argentina: Iberoamerican Journal of Development Studies.

Ojeda, J., Jiménez, P., Quintana, A., Crespo, G., & Viteri, M. (2015). Protocolo de investigación. (U. d. ESPE, Ed.) *Yura: Relaciones internacionales*, 5(1), 1 - 20.

Asociación Ecuatoriana Automotriz (AEA), Estadísticas del sector automotriz. Información. Periodo 2008-2012.

Asociación Ecuatoriana Automotriz (AEA), Producción nacional de vehículos por ensambladora. Periodo 2008-2012.

Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana, CINAIE, Revista Años 2008, 2009, 2010, 2011, 2012. Corporación de Promoción de Exportaciones e Importaciones (CORPEI), "Análisis del Sector Automotor, Corporación de Promoción de Exportaciones e Inversiones", Años 2011 y 2012