



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

**CARRERA DE INGENIERÍA EN COMERCIO EXTERIOR Y
NEGOCIACIÓN INTERNACIONAL**

**TRABAJO DE TITULACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL
TÍTULO DE INGENIEROS EN COMERCIO EXTERIOR Y
NEGOCIACIÓN INTERNACIONAL**

**TEMA: ANÁLISIS ECONÓMICO DE LA IMPORTACIÓN DE
VEHÍCULOS PARTIDA 8703 AL ECUADOR: BARRERAS
COMERCIALES Y PERSPECTIVAS CON BASE AL ACUERDO
MULTIPARTES CON LA UNION EUROPEA, PERÍODO 2010-2018.**

AUTORES:

**CHICAIZA MEDINA, WALTER ANÍBAL
MOLINA RUALES, CRISTIAN JAVIER**

DIRECTOR:

**ING. RIVERA VALLEJO, RAMIRO ABEL
SANGOLQUI**

2019



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

**CARRERA DE INGENIERÍA EN COMERCIO EXTERIOR Y NEGOCIACIÓN
INTERNACIONAL**

CERTIFICACIÓN

Certifico que el trabajo de titulación "ANÁLISIS ECONÓMICO DE LA IMPORTACIÓN DE VEHÍCULOS PARTIDA 8703 AL ECUADOR: BARRERAS COMERCIALES Y PERSPECTIVAS CON BASE AL ACUERDO MULTIPARTES CON LA UNIÓN EUROPEA, PERÍODO 2010-2018." fue realizado por el señor Chicaiza Medina, Walter Anibal, Molina Ruales, Cristian Javier; el mismo que ha sido revisado en su totalidad, analizado por la herramienta de verificación de similitud de contenido; por lo tanto cumple con los requisitos teóricos, científicos, técnicos, metodológicos y legales establecidos por la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE, razón por la cual me permito acreditar y autorizar para que lo sustenten públicamente.

Sangolquí, 16 de julio de 2019

Firma



Ing. Ramiro Abel Rivera Vallejo
C.C.0602188302



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

**CARRERA DE INGENIERÍA EN COMERCIO EXTERIOR Y
NEGOCIACIÓN INTERNACIONAL**

AUTORÍA DE RESPONSABILIDAD

Nosotros, Chicaiza Medina, Walter Aníbal y Molina Ruales, Cristian Javier, declaramos que el contenido, ideas y criterios del trabajo de titulación: *“Análisis económico de la importación de vehículos partida 8703 al Ecuador: barreras comerciales y perspectivas con base al Acuerdo Multipartes con la Unión Europea, periodo 2010-2018* es de nuestra autoría y responsabilidad, cumpliendo con los requisitos teóricos, científicos, técnicos, metodológicos y legales establecidos por la Universidad de Fuerzas Armadas ESPE, respetando los derechos intelectuales de terceros y referenciando las citas bibliográficas.

Consecuentemente el contenido de la investigación mencionada es veraz.

Sangolquí, 16 de julio de 2019

Firma

Chicaiza Medina Walter Anibal

C.C.: 1722867437

Firma

Molina Ruales Cristian Javier

C.C.: 1722335336



DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ECONÓMICAS, ADMINISTRATIVAS

Y DE COMERCIO

CARRERA DE INGENIERÍA EN COMERCIO EXTERIOR Y

NEGOCIACIÓN INTERNACIONAL

AUTORIZACIÓN

Nosotros, Chicaiza Medina, Walter Aníbal y Molina Ruales, Cristian Javier autorizamos a la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE publicar el trabajo de titulación: *“Análisis económico de la importación de vehículos partida 8703 al Ecuador: barreras comerciales y perspectivas con base al Acuerdo Multipartes con la Unión Europea, período 2010-2018* en el Repositorio Institucional, cuyo contenido, ideas y criterios son de mi responsabilidad.

Sangolquí, 16 de julio de 2019

Firma

Chicaiza Medina Walter Aníbal

C.C.: 1722867437

Firma

Molina Ruales Cristian Javier

C.C.: 1722335336

DEDICATORIA

El trabajo realizado con mucha dedicación y constancia, está dirigido primordialmente, a mi familia en primer lugar, por sus palabras de aliento en el día a día, cuando todo parecía negro, fueron ese motor de aliento con la más mínimas de las palabras de apoyo, seguido a mi compañero y amigo con quien fue posible avanzar en este nuevo proceso Cristian Molina.

Walter Chicaiza

A mi familia por apoyarme en el transcurso de 5 años de vida universitaria, pero en especial a mi madre por ser el apoyo más importante e incondicional y demostrarme a cada momento su cariño y apoyo sin importar cada obstáculo que surgía, a los docentes por ayudarme en la formación académica y personal, a mi compañero y amigo Walter Chicaiza compañero de tesis gracias por la confianza para llevar a cabo este trabajo.

Cristian Molina

AGRADECIMIENTO

A mis padres que me dieron la vida y una razón por la que estoy en este mundo, promotores de todo lo que soy y lo que seré en mi vida es por ello y para ellos, a mi docente y tutor de esta investigación Ing. Ramiro Rivera, quien además de sus enseñanzas, nos enseñó valores de aprendizaje a quienes fuimos parte de este proceso académico.

Walter Chicaiza

Agradezco a mi familia por el apoyo en cada momento, a mi compañero de tesis Walter Chicaiza por el esfuerzo realizado en esta investigación, a nuestro tutor Ing. Ramiro Rivera que nos supo dirigir en esta investigación con su conocimiento, y un agradecimiento a todos aquellos que de alguna manera nos brindaron su colaboración y estuvieron involucrados en este proyecto.

Cristian Molina

ÍNDICE DE CONTENIDO

CERTIFICACIÓN.....	i
AUTORIA DE RESPONSABILIDAD.....	ii
AUTORIZACIÓN.....	iii
DEDICATORIA.....	iv
AGRADECIMIENTO.....	iv
INDICE DE CONTENIDO.....	v
ÍNDICE DE TABLAS.....	vii
ÍNDICE DE FIGURAS.....	viii
RESUMEN.....	ix
ABSTRACT.....	ix
INTRODUCCIÓN.....	xi
Planteamiento del problema.....	xi
Justificación.....	xiv
Objetivos.....	xv
Objetivo general.....	xv
Objetivos específicos.....	xv
CAPÍTULO I.....	1
MARCO TEÓRICO.....	1
1.1 Fundamentos Teóricos.....	3
1.1.1 Teoría de la Ventaja Comparativa.....	3
1.1.2 Teoría de las proporciones factoriales.....	6
1.1.3 Teoría de la localización.....	7
1.1.4 Comercio Internacional y competencia imperfecta.....	7
1.1.5 La Teoría de los Aranceles.....	13
1.1.6 La Tasa Efectiva de Protección.....	15
1.1.7 Efectividad de las barreras comerciales en el comercio internacional.....	17
1.2 Marco Referencial.....	20

1.3 Marco Conceptual.....	23
CAPÍTULO II	26
MARCO METODOLÓGICO	26
2.1 enfoque de la investigación.....	28
2.2 Tipología de la investigación.....	29
2.3 Por su finalidad.....	30
2.3.1 Por las fuentes de información.....	31
2.3.2 Por las unidades de análisis.....	32
2.3.3 Por el control de las variables	32
2.3.4 Por el alcance	33
2.4 Instrumentos de recolección de información.....	37
CAPÍTULO III.....	38
RESULTADOS	38
3.1 Situación económica del sector automotriz en el Ecuador.....	38
3.1.1 Producto Interno Bruto (PIB).....	38
3.1.2 Valor Agregado Bruto (VAB)	41
3.1.3 Balanza Comercial.....	45
3.1.4 Análisis Sectorial	48
3.2 Barreras comerciales fijadas para la importación de vehículos.....	67
3.3 Oportunidades y amenazas derivadas del Acuerdo Multipartes	70
3.3.1 Ventajas de la importación de vehículos, sus partes y accesorios.....	71
3.4 Niveles de importación de vehículos en el periodo 2010 – 2018.....	76
CONCLUSIONES.....	79
RECOMENDACIONES	82
BIBLIOGRAFÍA.....	83

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. <i>Segmentación Geográfica</i>	35
Tabla 2. <i>Segmentación demográfica</i>	35
Tabla 3. <i>Segmentación sicológico conductual</i>	36
Tabla 4. <i>Población y muestra</i>	37
Tabla 5. <i>Balanza Comercial Ecuador (2010 – 2018)</i>	46
Tabla 6. <i>Ventas de vehículos bajo la partida 87.03 (2010 – 2018)</i>	48
Tabla 7. <i>Plazas de trabajo generados por el sector importador de vehículos</i>	50
Tabla 8. <i>Pregunta 1: Empresas importadoras</i>	52
Tabla 9. <i>Pregunta 2: Empresas importadoras</i>	53
Tabla 10. <i>Pregunta 3: Empresas importadoras</i>	55
Tabla 11. <i>Pregunta 4: Empresas importadoras</i>	56
Tabla 12. <i>Pregunta 5: Empresas importadoras</i>	58
Tabla 13. <i>Pregunta 6: Empresas importadoras</i>	59
Tabla 14. <i>Pregunta 7: Empresas importadoras</i>	61
Tabla 15. <i>Pregunta 8: Empresas importadoras</i>	63
Tabla 16. <i>Pregunta 9: Empresas importadoras</i>	64
Tabla 17. <i>Pregunta 10: Empresas importadoras</i>	66
Tabla 18. <i>Cupos asignados para la importación de vehículos</i>	68
Tabla 19. <i>Cronograma de desgravación otorgado para autos bajo la partida 87.03</i>	73

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Problemática	xiii
Figura 2. Producto Interno Bruto (2010 – 2018)	39
Figura 3. Variación Porcentual Producto Interno Bruto (2010 – 2018)	41
Figura 4. Variación del PIB (Promedio 2010 – 2018)	42
Figura 5. VAB Sector Comercio (2010 – 2018).....	43
Figura 6. Variación del VAB Sector Comercio (2010 – 2018)	45
Figura 7. Balanza Comercial (2010 – 2018)	47
Figura 8. Pregunta 1: Empresas importadoras.....	51
Figura 9. Pregunta 2: Empresas importadoras.....	53
Figura 10. Pregunta 3: Empresas importadoras.....	54
Figura 11. Pregunta 4: Empresas importadoras.....	56
Figura 12. Pregunta 5: Empresas importadoras.....	57
Figura 13. Pregunta 6: Empresas importadoras.....	59
Figura 14. Pregunta 7: Empresas importadoras.....	61
Figura 15. Pregunta 8: Empresas importadoras.....	62
Figura 16. Pregunta 9: Empresas importadoras.....	64
Figura 17. Pregunta 10: Empresas importadoras.....	65
Figura 18. Ventajas del Acuerdo Multipartes para la importación de vehículos	71
Figura 19. Importaciones de vehículos bajo la partida 87.03 (millones de USD).....	76
Figura 20. Países proveedores de vehículos para Ecuador.....	78

RESUMEN

La presente investigación se centra en el análisis de la importación de vehículos bajo la partida 8703 al Ecuador, tomando como referencia las barreras comerciales y perspectivas de mercado en el periodo 2010 – 2018. Para esto se determina la situación económica del sector automotriz dentro del periodo de análisis, identificando las causas, la naturaleza y los efectos de la importación de vehículos 87.03. También se establecen las barreras comerciales fijadas para la importación de automotores entre los años 2010 y 2018. Esto se complementa con la definición de las oportunidades y amenazas derivadas del Acuerdo Multipartes con la Unión Europea para la importación de vehículos. Consecuentemente, se comparan los niveles de importación de automóviles en el periodo 2010 – 2018. Todos estos resultados se obtienen bajo un enfoque mixto para la sistematización de la información cuantitativa y cualitativa, que bajo procesos de análisis – síntesis establecen que el comportamiento del sector automotriz en referencia a las empresas importadoras y comercializadoras de vehículos ha sido irregular, puesto que como resultado del crecimiento del parque automotor en las ciudades más grandes el Ecuador, Quito y Guayaquil, y que según el Gobierno este aumento genera una mayor contaminación ambiental, optando por implementar restricciones a las importaciones de vehículos .

PALABRAS CLAVE

- **IMPORTACIÓN DE VEHÍCULOS**
- **SECTOR AUTOMOTRIZ**
- **ARANCELES**

ABSTRACT

The present investigation focuses on the analysis of the importation of vehicles under heading 8703 to Ecuador, taking as reference the trade barriers and market perspectives in the period 2010 - 2018. For this the economic situation of the automotive sector within the period is determined of analysis, identifying the causes, nature and effects of importing vehicles 87.03. The commercial barriers set for automotive imports between 2010 and 2018 are also established. This is complemented by the definition of the opportunities and threats derived from the Multiparty Agreement with the European Union for the importation of vehicles. Consequently, automobile import levels are compared in the period 2010-2018. All these results are obtained under a mixed approach for the systematization of quantitative and qualitative information, which under processes of analysis - synthesis establish that the behavior of the automotive sector In reference to the companies that import and commercialize vehicles, it has been irregular, since as a result of the growth of the vehicle fleet in the largest cities of Ecuador, Quito and Guayaquil, and that according to the Government, this increase generates greater environmental contamination, opting for implement restrictions on vehicle.

KEYWORDS

- **IMPORT OF VEHICLES**
- **AUTOMOTIVE SECTOR**
- **TARIFFS**

INTRODUCCIÓN

Planteamiento del problema

Las políticas arancelarias en el Ecuador constituyen un factor fundamental para el desarrollo de los sectores productivos, sobre todo para aquellos que dependen de la importación de bienes, materiales e insumos para completar su servicio o producción, este es el caso del sector automotriz, mismo que se ha convertido en un sector sensible ante las acciones gubernamentales, las cuales han significado el incremento de los precios de los automotores (Sánchez, 2017). Este contexto demuestra la importancia de las políticas del gobierno sobre las importaciones del sector automotriz, pues pueden limitar o potenciar las actividades de comercialización de vehículos en el país. De esta forma el incremento de restricciones arancelarias del sector automotriz en materia de importación entre los años 2012 y 2017, género que bienes como los automóviles incrementen sus costos y consecuentemente su valor en el mercado.

Los principales riesgos a los que se enfrenta el sector importador de vehículos son las restricciones gubernamentales mediante la asignación de cupos, que actualmente no se aplican, no obstante, en su momento de implementación desde inicios del año 2012 hasta finales del año 2017, afectaron considerablemente al desarrollo de las empresas importadoras de automotores y partes, que afectaron principalmente a la importación a los vehículos contemplados dentro de la partida arancelaria 8703, lo que ocasiono el alza de los precios, esto adicionalmente estuvo acompañado del diseño (ventajas y desventajas) de los acuerdos comerciales y de las negociaciones que se desarrollaron entre el Ecuador y sus principales socios comercial para generar un flujo comercial reciproco. Las restricciones de importación tuvieron su origen a partir del año 2012, y se amplió

para los dos últimos años, el argumento para las restricciones en 2014, se respaldó en temas ambientales sustentados en informes del Ministerio de Ambiente y del Consejo Nacional de Tránsito, mientras que para los años 2016 y 2017 (Ministerio de Comercio Exterior e Inversiones , 2018), se argumentó que la economía ecuatoriana se encuentra afectada por la reducción del precio del petróleo a nivel internacional, particular que impacta negativamente en la situación externa del país, por ser uno de los principales recursos de sustento económico. Para el año 2015, se amplía la restricción a las importaciones mediante los cupos para importación de vehículos y partes por lo que represento una reducción al sector importador de vehículos, en promedio del 52% y al ensamblador del 25% respecto del 2014 (Ministerio de Comercio Exterior e Inversiones , 2018). En base a la políticas y restricciones gubernamentales el comportamiento de las ventas del sector fue irregular, en el año 2017 se importaron alrededor 34.768 vehículos, 7% menos en relación con el año 2016 (Ministerio de Comercio Exterior e Inversiones , 2018). Como consecuencia es necesario establecer el efecto de las barreras comerciales en la importación de vehículos en el Ecuador en el periodo 2010 – 2018, adicionado perspectivas de mercado a este contexto la integración del Acuerdo Multipartes con la Unión Europea, lo cual ha generado oportunidades y amenazas para el sector en los últimos dos años (2017 – 2018).

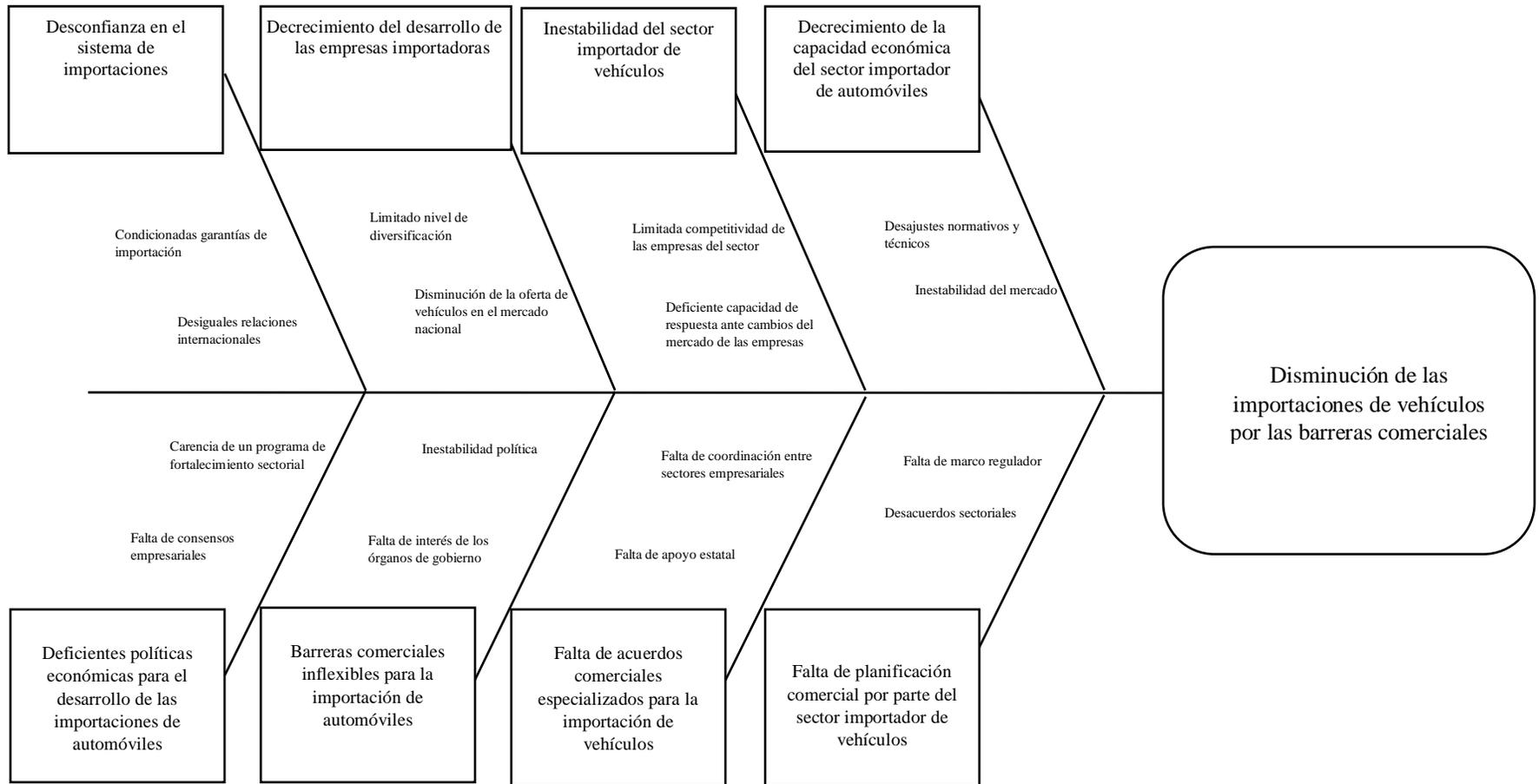


Figura 1. Problemática
Elaborado por: Autoría propia

Justificación

Esta investigación es importante, puesto que busca analizar la problemática derivada de la importación de vehículos en el periodo 2010 – 2018. La cual se originó principalmente por la aplicación de restricciones de importación con cupos promedio por año era de USD 300 millones anuales, que se repartía entre 46 importadores y sobretasas que se encontraban entre el 35% y 40%, implementadas a través de las Resoluciones 059 (2012), 101 (2013), 66 (2014), 050 (2015), y 010 (2016), que se enfocaron en estabilizar la economía nacional de los gobiernos de este periodo. Esto sumado al interés político que ha generado la demanda alta de vehículos en el país, lo que ha ocasionado que el objetivo de las sobretasas se dirija hacia la recaudación del Estado, y más no para proteger el desarrollo de la industria nacional. Por lo tanto, este estudio es relevante, puesto que busca generar una perspectiva general sobre el comportamiento y desempeño de las importaciones, en el marco de los parámetros establecidos por el país para el ingreso de vehículos. También, como aporte importante del estudio se analiza las proyecciones del sector importador de acuerdo a las oportunidades de importaciones de vehículos de calidades superiores a precios accesibles, por el Acuerdo Multipartes logrado con la Unión Europea. Por lo que al integrar estas variables se busca analizar el comportamiento de la importación y consecuentemente establecer su posible desempeño por los beneficios internacionales. De esta forma es con los resultados de esta investigación se tiene una base para la construcción de una base estadística que ayude a dimensionar los efectos que ocasionaron las restricciones a las importaciones de vehículos, que pueden servir como modelo para el análisis de otros sectores con actividades similares, que basan su actividad en la importación como las empresas importadoras de repuestos y accesorios de vehículos.

Objetivos

Objetivo general

Analizar la importación de vehículos bajo la partida 8703 al Ecuador considerando las barreras comerciales y perspectivas de mercado en el periodo 2010 – 2018.

Objetivos específicos

- Determinar la situación económica del sector automotriz en el Ecuador en el periodo 2010 – 2018, mediante el método analítico – sintético, descomponiendo a la problemática en partes para identificar las causas, la naturaleza y los efectos de la importación de vehículos 87.03.
- Establecer las barreras comerciales fijadas para la importación de vehículos en el periodo 2010 – 2018.
- Definir las oportunidades y amenazas derivadas del Acuerdo Multipartes con la Unión Europea para la importación de vehículos.
- Comparar los niveles de importación de vehículos en el periodo 2010 – 2018

CAPÍTULO I

MARCO TEÓRICO

La influencia histórica del comercio internacional reside en que hace más de cuatro siglos su análisis y el de las finanzas internacionales se convirtieron en las directrices que propiciaron al estudio de la economía. En el transcurso de la historia se han desarrollado distintas perspectivas del comercio internacional y su importancia incidencia en las naciones, no obstante, en las últimas décadas es que las relaciones comerciales se han transformado en un tema importante de evaluación constante dentro en la economía, pues actualmente los países están mayormente relacionados unos con otros, y lo que sucede entre ellos tiene un impacto directo en la economía global (Appleyard, 2011).

El comercio internacional ha podido evolucionar a razón de ha términos absolutos y relativos, por lo que ha adquirido relevancia económica, política y social. El avance industrial de los países y la evolución tecnológica han elevado al comercio internacional a nivel mundial. Actualmente, es muy complicado imaginar que algún país se encuentre cerrado al comercio internacional, puesto que estaría obligado a satisfacer a su mercado interno únicamente con productos y servicios producidos únicamente a nivel local, relegando los otros que podría conseguir de otros países (Krugman, 2005).

El desarrollo económico es uno de los factores que tiene una mayor relación con el comercio internacional, puesto que la producción de nuevos productos y servicios, contribuye con el crecimiento de un país, no únicamente dentro de la dimensión monetaria, sino también con la

creación de plazas de trabajo. Un desarrollo económico que tiene como fundamento el incremento y fortalecimiento del comercio involucra paralelamente al aumento de los factores que propician el trabajo, con lo que crece el capital y consecuentemente las probabilidades de inversión en otras áreas productivas (Appleyard, 2011). El comercio internacional es uno de los más importantes ejes dinamizadores del desarrollo económico del mundo y una de las bases del proceso de globalización, de esta forma al término del año 2018 el comercio mundial de bienes constituyó alrededor del 22% del PIB mundial. De acuerdo a datos de la Organización Mundial de Comercio (OMC), en la última década (2008 – 2018) la cuantía del comercio de productos y servicios se duplicó. En el año 2018 las exportaciones a nivel mundial llegaron a un valor de 16.2 mil millones de USD, con un nivel de incremento en la cantidad de exportaciones de 2.7%, pero con un decrecimiento de 14% en su valor, con referencia al año 2017 (Banco Central del Ecuador, 2018). Consecuentemente, en vista a la importancia del comercio internacional, en esta parte de la investigación se efectúa una revisión de las principales teorías del comercio internacional, desde las que tienen un enfoque clásico como la Teoría de la Ventaja Comparativa, hasta las que tienen una orientación moderna como Comercio Internacional y Competencia Imperfecta. Las distintas corrientes de pensamiento con referencia al comercio internacional han experimentado transformaciones con el transcurrir del tiempo, sin embargo, recientemente se ha generalizado una tendencia a favor de políticas comerciales que eliminen progresivamente las barreras, reconociendo que se requiere la regulación para alcanzar un comercio justo.

En consecuencia, mediante la revisión de la literatura se establece la importancia de la apertura del mercado ecuatoriano hacia productos provenientes de otros países, esto considerando que actualmente el Ecuador no ha logrado consolidarse dentro de la industria automotriz, es decir,

no tiene el desarrollo tecnológico requerido para producir partes de vehículos y ensamblarlos, para de cierta forma disminuir los costos de producción y obtener un producto de calidad y accesible. Por tales motivos es necesaria la importación de automotores pues no existe producción interna suficiente para cubrir la demanda nacional. Al citar diferentes teorías de comercio internacional, se logra comprender la interacción entre las diferentes condiciones establecidas entre los países importadores y exportadores, en referencia a la comercialización de vehículos, haciendo énfasis en la situación actual del Ecuador y su posición con respecto a la importación de la partida 8703.

1.1 Fundamentos Teóricos

1.1.1 Teoría de la Ventaja Comparativa

Adam Smith estableció la noción de la ventaja absoluta, en la que propone que una nación exportará un bien, si este lo produce a un bajo costo, no obstante, David Ricardo aclaró esta teoría, hasta llegando a plantear lo que actualmente se conoce como la teoría de la ventaja comparativa, a través de la cual determina que las fuerzas del mercado fijarán los recursos de un país a los sectores donde sea correspondientemente más productivo (Porter, 2000). Es decir, que un país puede importar un bien que podría ser el producto de más bajo costo, si todavía es más productiva en la producción de otros bienes. De esta forma los países podrán exportar los productos que fabrica o transforma de manera más eficiente e importarán aquellos que produce de manera deficiente. Entonces, se puede establecer que, que esta teoría se fundamenta en los diferentes niveles de productividad de la mano de obra de los países, estos contrastes logran beneficiar a determinados sectores. No obstante, para esta teoría, el trabajo se convierte en el único factor de producción capaz de diferenciar la capacidad productiva de un país, lo que consecuentemente, se establece como el nivel

de avance de las industrias. A través de esta teoría, se busca determinar que el comercio favorece a un país de la siguiente manera (Chacholiades, 2005):

- a. Si se piensa en el comercio como método indirecto de producción, es decir, que en lugar de producir un producto por sí mismo, un país se puede dedicar a producir otro tipo de bien e intercambiarlo por el bien que desee, que necesite o que no pueda producir por la misma ineficiencia con la que cuenta para hacerlo. De esta manera se puede decir que si un bien se importa es porque ésta producción indirecta requiere menos trabajo (para el país que lo realizó) que la producción directa.

- b. Esta teoría trata de demostrar que el comercio puede ampliar las posibilidades de consumo de un país lo que implica incremento en ganancias del comercio.

Esta teoría ha desencadenado una serie de conclusiones que comúnmente se aceptan y que pueden ser falsas según la forma de pensar que se tenga del comercio exterior. Se plantea que un país gana con el comercio, incluso si se tiene menor productividad que sus socios comerciales en todas las industrias (Chacholiades, 2005). Pero probablemente esta creencia no es tan falsa si se piensa que han existido países que en un principio no contaban con los suficientes recursos naturales para tener una productividad superior en todas las industrias a comparación de sus socios comerciales, no obstante, sí han obtenido ganancias del comercio exterior. Y estas ganancias han sido obtenidas más por el ingenio para producir que por tener una mayor productividad ante los países con los que comercia. Si se parte de la hipótesis de que es falso que se obtengan ganancias aun con una menor productividad, se estaría ignorando a países que empezaron teniendo una baja

productividad y que hoy en día son considerados como potencias mundiales a nivel comercial como Japón. También se plantea que el comercio es benéfico si las industrias extranjeras son competitivas debido a los bajos salarios. En el caso de Alemania podemos decir que efectivamente es cierto, ya que sus ensambladoras como la Volkswagen se encuentran en México, en donde la mano de obra es mucho más barata que en otros países, incluso que en Alemania provocando menores costos y mayores ganancias (Chacholiades, 2005). Otra perspectiva desmentida por esta teoría es que el comercio es beneficioso si las exportaciones de un país incorporan más trabajo que sus importaciones, no obstante, en la realidad es beneficioso si sucede lo contrario, es decir, si se incorpora menos trabajo en las exportaciones que en las importaciones. Esto se puede comprobar en la actualidad al hablar de un intercambio desigual existente entre Estados Unidos y México, en donde precisamente los bienes que se reciben de E.U traen consigo menos trabajo que las que exporta México, debido a las diferencias en tecnología (Chacholiades, 2005)

En síntesis, la teoría de la ventaja comparativa se acerca al tipo de comercio que muchos países realizan, ya que sólo llegan a exportar aquellos productos en los que tienen mayor productividad o son más eficientes, e importan aquel bien en el cual no se es eficiente o en el que simplemente implica mayor costo producirlo que importarlo. En este contexto esta teoría explica las ventajas que han obtenido los países de donde actualmente se importan vehículos para el Ecuador, ya que actualmente no se ha podido mejorar los niveles de industrialización como para contar con una industria creciente automovilística en el país.

1.1.2 Teoría de las proporciones factoriales

Esta teoría plantea que las naciones tienen toda una tecnología equivalente pero que difieren en sus dotaciones de factores de producción, se llama factores de producción a elementos como la tierra, el trabajo, recursos naturales y capital, que son los insumos básicos para la producción (Bajo, 1991). De esta manera las naciones consiguen ventaja comparativa basada en los factores en aquellos sectores de los cuales se hace un uso intensivo, de aquello que tienen en abundancia, permitiendo exportar los bienes que producen e importando productos en los que se tiene una desventaja comparativa en cuanto a estos factores (Torres, 2005). En cuanto a esta teoría, se puede decir que existen opiniones que consideran que el planteamiento de la misma no es suficiente para explicar las estructuras del comercio y por otro lado se tiene que en algunos países si se ha cumplido al pie de la letra los supuestos de esta teoría.

Esta teoría sirve dentro de la investigación como base para explicar por qué Ecuador importa vehículos, considerando que una de sus principales desventajas a nivel industrial es la falta de tecnología necesaria para producir y ensamblar vehículos. Por lo tanto, los países industrializados gozan de una ventaja fortalecida a través de factores de producción como el desarrollo tecnológico, el talento humano y capital, que les han permitido innovar y adelantar su industria automotriz. En este sentido, el país debe importar para satisfacer la demanda interna vehículos de mercados europeos y asiáticos especialmente. Consecuentemente, esta teoría explica porque para el Ecuador es necesario importar automóviles, recurriendo a las negociaciones entre las partes y acuerdos comerciales.

1.1.3 Teoría de la localización

Esta teoría puede parecer un tanto ilógica si no se conocen las condiciones en cuanto a recursos naturales de cada país. La teoría de la localización arranca del hecho básico de que los recursos naturales son limitados y están distribuidos en forma desigual en el globo terrestre (Steinberg, 2000). Esta distribución desigual de los recursos naturales determina, en las primeras etapas del desarrollo económico, condiciones diferentes entre las regiones para la producción de ciertos artículos. La explotación de estos recursos naturales es lo que condujo a los individuos a la especialización en determinadas actividades (Steinberg, 2000). En la medida que la acumulación de capital y el conocimiento tecnológico se desarrollan, originan la tendencia a depender menos de dichos recursos naturales, y cuando la humanidad avanza considerablemente, surge la sustitución de estos por productos sintéticos.

La localización de Ecuador con respecto de los países desarrollados establece una relación comercial desequilibrada, que principalmente se hace visible mediante la falta de tecnología para la industrialización, no obstante, el país tiene recursos naturales como el petróleo que es la base de la económica nacional. En este sentido la localización del Ecuador con respecto a los mercados europeos y asiáticos de donde se importan vehículos, genera una desventaja por las distancias, cambios de moneda y aranceles, que modifican constantemente el precio final de los autos en el mercado local.

1.1.4 Comercio Internacional y competencia imperfecta

La nueva teoría del comercio se establece a través de los estudios realizados por Paul Krugman y Maurice Obstfeld, quienes plantean que el Modelo Ricardiano tiene cuatro deficiencias

en relación al comercio internacional real, puesto que este proyecta un nivel de especialización intenso que no considera elementos de la realidad económica, en otras palabras, que los países se especializan en la producción de productos y servicios que tienen más ventajas comparativas, pero en contraste cada país produce un conjunto diversificado de bienes para exportar y para cubrir la demanda interna. Desde otra visión, el modelo hace una síntesis de los resultados del comercio internacional sobre la distribución de los ingresos en cada país, con lo que pronostica que los países siempre obtienen beneficios con el comercio internacional. Realmente, las barreras de entrada a las importaciones como los aranceles y los subsidios de los estados a las exportaciones, generan que se desarrollen más ventajas para los países que implementan esta clase de sistemas proteccionistas, por lo que, el comercio internacional no siempre es beneficioso para las partes relacionadas.

Adicionalmente, el modelo clásico. No genera ninguna importancia a las diferencias de recursos entre países como resultado del comercio internacional, es decir, no considera otros factores de la producción, como la tecnología, el talento humano desde la perspectiva del conocimiento, la localización, entre otros. Finalmente, el Modelo Ricardiano desconoce la integración de las economías de escala como fundamento del comercio, convirtiéndole en ineficiente para dimensionar los flujos comerciales entre países relativamente semejantes.

Otros modelos planteados después del Ricardiano buscan integrar sus mismas directrices explicativas como el de Heckscher - Ohlin, no obstante, estos modelos son compatibles únicamente en mercados de competencia perfecta, considerando solamente las ventajas comparativas de cada país, estableciendo que cada país producirá los productos y servicios con los cuales haya estructurado una ventaja comparativa y a través del intercambio los diferentes países se complementarán, obteniendo beneficios de sus diferentes niveles de recursos.

Krugman (2005) identificó estas deficiencias, e integró en su teoría la definición de “economías de escala”. De acuerdo a él, donde hay ingresos crecientes, al duplicar los recursos productivos, la producción incrementará aproximadamente a más del doble, decreciendo el costo de producción por unidad. En comparación con el modelo tradicional del comercio internacional, descrita, primeramente, en la cual se asume que los mercados son perfectamente competitivos, cuando se han desarrollado economías de escala, las compañías de gran dimensión tienen ventajas sobre las de menor dimensión, lo que da como resultado que los mercados mayormente estén dominados por monopolios u oligopolios, que tienen incidencia directa sobre los costos y precios de los productos, y los mercados se transforman consecuentemente en mercados de competencia imperfecta. Krugman (2005) describe su teoría con base a una clase de mercado de competencia monopolística, en el que cada empresa puede desarrollar características diferenciales en su producto con respecto a los de la competencia, y también asume que cada empresa toma los precios del mercado como dados, sin considerar, la influencia de su propio precio sobre los precios de las demás compañías.

Este modelo del nuevo enfoque del comercio, conllevó a Krugman a estructurar nuevas propuestas sobre la zonificación económica. Primero, en un entorno en donde los beneficios económicos crecientes y los costos de distribución (transporte) son importantes, los procesos establecidos hacia atrás y hacia adelante pueden encadenar una lógica circular de acumulación. En otras palabras, los productores buscan localizarse próximos a sus proveedores y de sus clientes, lo que fundamenta que van a construir una relación cercana geográfica. Segundo, se basa en que la inmovilidad de determinados recursos como la tierra, evidentemente, y en otros casos el trabajo desarrollado por la fuerza laboral, ejerce una fuerza concéntrica que se opone a la fuerza centrípeta

de la acumulación. La resistencia ejercida entre estas dos fuerzas de la forma a la evolución del sistema espacial de la economía.

Por otra parte, al contrastar la interacción de los elementos: economías de escala, costos de transporte y la demanda, asociada paralelamente con el nivel de la población que integra el sistema productivo, esta interacción generaría el aglomeramiento del sector industrial, ya que las economías de escala fundamentarían la producción en un solo lugar, lo cual, disminuye los costos de transporte y adicionalmente la demanda interna del producto se incrementa (Navarrete, 2004). Dentro de la dinámica del comercio internacional, lo expuesto anteriormente se explica cómo los resultados que se logran de la integración de regiones al comercio internacional, en consideración de sus actividades económicas de mayor desarrollo. La teoría de Krugman parte principalmente de la concepción de centro - periferia. De esta manera, los trabajadores se localizarán en el área donde tengan retribuciones relativamente más altas, así como una mayor diversidad de productos, lo que se transforma en una mejora calidad de vida para los trabajadores. Esta área toma el nombre de centro, y las compañías toman la decisión de localizarse dependiendo de su avance en la interacción de economías de escala a su producción y el ahorro generado por el transporte.

De acuerdo a Krugman (2005), este desempeño logrará un efecto llamado centro cíclico, que se fundamenta en que la zona centro, que emplea alta tecnología y genera mayor bienestar, por consiguiente, tendrá una mayor población y mercados más desarrollados, lo que será atrayente para que las empresas se ubiquen en esta parte, excluyendo a la periferia. En consecuencia, con lo anterior, el comercio internacional se convierte en una manera de extender el mercado y facilitar el aprovechamiento de las economías de escala, y se manifestaría, aunque los países tuvieran los

mismos gustos, los mismos factores de la producción y el mismo nivel de desarrollo productivo. Los niveles centro y periferia, conforman un concepto de evolución que se transforma paralelamente con la economía mundial. Hasta inicios del siglo XX, la relación de centro – periferia desarrollada por Gran Bretaña, siendo este país el centro, conglomeró en gran parte el mercado mundial, y a partir posteriormente, Estados Unidos adoptó esta posición. En consecuencia, con esta lógica, en la actualidad China también ejercer su fuerza centro cíclica, ya que de esta parte del mundo se derivan las variaciones de los precios de las materias primas y las condiciones de intercambio que han tenido un papel clave la actividad de las economías de Latinoamérica en la última década (Banco Central del Ecuador, 2018).

Analizando el desarrollo Latinoamericano, se reconoce una permanente búsqueda de un modelo que explique el comportamiento de las economías en desarrollo. De esta forma, con el transcurso de la historia se han establecido tres modelos: el primario exportador, el de sustitución de importaciones y el modelo neoliberal.

En el modelo primario exportador, los países de la región se enfocaron en la producción y exportación de productos primarios. El eje principal de la economía era el mercado internacional. El proceso de transición al modelo de sustitución de importaciones tuvo una aplicación desigual en Latinoamérica. Mediante una estrategia progresista en donde el proteccionismo y la acción económica del Estado tuvieron un papel clave, se buscaba lograr una mayor independencia del centro, lo que facilitaría, con el tiempo, estructurar una base externa de acumulación de capital. La industria se transformó en el pilar del proceso de concentración de capital. Por lo que, a través de

este modelo por primera vez la región tuvo como eje de desarrollo asilado de la dependencia de países que fungían como centros de comercio como Estado Unidos.

Luego, desde el año 1983 los países de Latinoamérica se trasladaron al Modelo Neoliberal, un modelo de economía abierta, enfocado hacia las relaciones externas, cuya particularidad se basaba en la transformación de la exportación en el factor de régimen de acumulación de capital (Banco Central del Ecuador, 2018). Esta nueva visión de la económica internacional, se fundamentó en acciones políticas y económicas que consideraban la dimensión tributaria y la liberalización comercial y financiera. De esta forma se tuvo, por un parte, los países suramericanos, en los que se construyó de cierta manera una reprimarización (precarización) de sus economías, y por el otro lado, Centroamérica, el caribe y México que se establecieron en medios de exportación hacia Estados Unidos, a través de maquiladoras; pero que en las demás partes de región produjeron procesos de desindustrialización y de ruptura de cadenas productivas internas.

En consecuencia, a través del modelo de Krugman se puede entender por qué el Ecuador requiere aun de la importación de vehículos, y consecuentemente el por qué establece medidas de protección en cuanto a la aplicación de sobretasas arancelarias. En primera instancia el país tiene una conjugación de varios modelos económicos que en mayor parte se orientado hacia la producción y exportación de bienes primarios, con limitado valor agregado, y, además se considera la protección de la producción nacional a través de restricciones de ingresos para productos importados, lo que actualmente sucede con determinados bienes como los vehículos, a los cuales se les impone un arancel mayor para disminuir su comercialización, o para aprovechar su alta demanda en beneficios de los objetivos recaudatorios del Estado (Banco Central del Ecuador,

2018). De esta forma, el modelo de Krugman establece que por la incapacidad que tiene el Ecuador para acumular capital y traducirlo en desarrollo tecnológico, debe importar bienes que no puede producir de países que tienen un mayor avance. En este caso se importa de países desarrollados vehículos que el Ecuador no puede producir. En consecuencia, la forma en la cual se aborda la actual problemática de importación de automotores es de la perspectiva de centro periferia, adjuntando principios del modelo primario exportador y de sustitución de importaciones.

1.1.5 La Teoría de los Aranceles

A pesar del poderoso argumento de que el libre comercio lleva a un eficiente uso de los recursos a nivel internacional; sin embargo, los gobiernos con frecuencia interfieren el movimiento de bienes entre naciones. De hecho, cada país ha adoptado restricciones al comercio tales como aranceles, cuotas y subsidios. Esta sección estudiara las barreras arancelarias y su impacto sobre el comercio. Los aranceles son impuestos que se cargan a los productos cuando cruzan las fronteras nacionales, y éstos se establecen con fines proteccionistas y de recaudación de ingreso (Fuentes, 2010).

La teoría de los aranceles tradicional que se muestran en los principales libros de texto actuales sobre economía internacional, se sustenta en la interacción de la competencia perfecta, cuyos parámetros, deben cumplirse para que la teoría sea válida. Sin embargo, en la práctica no se cumple en general la competencia perfecta y, como resultado, la teoría es limitada y elimina los parámetros de mercados imperfectos.

Consecuentemente, las limitaciones de la teoría de los aranceles se fundamentan en lo siguiente:

1. La teoría actual examina los efectos de los aranceles en la cantidad de consumo, importaciones, producción nacional e ingresos del gobierno en el país que los impone. Del análisis anterior se destaca la pérdida de bienestar de los consumidores, quienes pueden comprar menos bienes que antes a precios encarecidos por los aranceles. Sin embargo, debido a sus supuestos limitantes, la teoría actual no analiza los efectos de los aranceles en las principales variables macroeconómicas de la contabilidad nacional, fundamentales para los países en desarrollo, como son el ingreso nacional, el nivel de empleo, la disponibilidad de divisas y el ahorro interno del país en cuestión.
2. Explica el efecto de los aranceles en la pérdida de eficiencia del país que los impone en forma limitada: considera solamente los casos de producción regidos por la ley de los rendimientos decrecientes, sin analizar los múltiples casos (muy probablemente la mayoría) de producción con rendimientos crecientes, o sea, de aumentos en la productividad derivados de la intensificación del uso de capital, del progreso tecnológico y de las economías de escala; se considera que estos factores han impulsado el crecimiento y el progreso, e ignora los efectos de los aranceles en las externalidades que se obtienen con la producción nacional. Resulta paradójico e inquietante que mientras autores muy destacados indican que una razón fundamental por la cual los países efectúan comercio internacional es para "conseguir economías de escala", la teoría de los aranceles y muchos otros enfoques de la teoría del comercio se basen en el supuesto de rendimientos decrecientes. Afortunadamente, en las teorías modernas de comercio se analizan cada vez más situaciones de economías de escala e imperfecciones de los mercados.

Las barreras arancelarias es uno de los factores que intervienen en la investigación, como uno de los elementos que marcan el comportamiento de las importaciones de vehículos en Ecuador, pues de su flexibilidad depende el desarrollo del sector automotriz sobretodo de aquellas industrias que están relacionadas directamente con la compra y venta de automotores. En este sentido es necesario establecer las teorías y conceptos que sustenten la aplicación de medidas por parte del Ecuador para regular la comercialización de vehículos.

Esta teoría sirve dentro de la investigación para explicar el porqué es necesario que el Ecuador incremente o disminuya los aranceles para el ingreso de vehículos importados, considerando que los recursos fiscales forman parte importante de las finanzas públicas, por lo que mediante esta directriz teórica se fundamenta los cambios fiscales que ha aplicado el Estados para incrementar sus ingresos o en su defecto disminuir la emisión de CO₂ a través del denominado impuesto verde.

1.1.6 La Tasa Efectiva de Protección

Dentro de las investigaciones sobre el desarrollo económico y comercio internacional, se ha establecido una gran importancia al abordaje de la protección del sistema productivo nacional, mediante el impulso a la sustitución de importaciones, los probables beneficios de las restricciones del comercio mediante la utilización de importes y la posible disminución del bienestar por la aplicación inadecuada de estas restricciones. Los grandes flujos de comercio internacional de productos secundarios han propiciado el desarrollo de una perspectiva analítica de la implementación de acciones políticas comerciales de los países.

Este direccionamiento considera que el arancel aplicado a la importación de un bien no establece por sí mismo el efecto de la protección sobre el sistema productivo nacional que usa materiales importados para realizar su proceso de producción. La tasa efectiva se establece como

el cambio proporcional en el valor agregado del sistema productivo nacional, a razón de la aplicación de tarifas y otras acciones de protección sobre el bien y materiales para su producción. Esta es la base que indica cómo la protección incide en la distribución de recursos. Consecuentemente, este análisis se base fundamenta en los siguientes condicionantes que son utilizados en las acciones de protección efectiva:

1. El producto es un auto y el insumo son autopartes.
2. Los factores de los insumos son fijos.
3. Se tiene un contexto de un país de limitada producción que establece el precio del producto en base a los mercados internacionales.
4. El comercio sigues desarrollándose, y las importaciones de vehículos y sus partes no se detiene aun con las tarifas han sido aplicadas.
5. La orientación está encaminada hacia el equilibrio parcial.

Dentro del contexto nacional, el Ecuador no es un país que ha logrado desarrollar su industria automotriz, llegando únicamente a producir autopartes y repuestos que en definitiva constituyen un sector avanzado. A esto se suma su capacidad limitada de tecnología que lo conllevado a tener una combinación de políticas de comercio internacional que, aunque no estén dirigidas precisamente a la protección de la industria automotriz, si aplica sobretasas a la importación de vehículos como herramienta para incrementar su recaudación fiscal, es decir, aunque las tarifas se apliquen a los vehículos y sus partes, el comercio continuará, puesto que su demanda interna es alta.

1.1.7 Efectividad de las barreras comerciales en el comercio internacional

Dentro de la evolución de la globalización e interdependiente, la exclusión de fronteras se establece como una herramienta efectiva de comercio internacional, que incide en todas las dimensiones del desarrollo de la sociedad. La sociedad y sus diferentes estructuras deben sortear desafíos de diferente índole que lo obligan permanentemente a cambiar sus instituciones políticas, económicas, sociales y culturales (Flórez, 2013). Como resultado, desde periodos de David Ricardo y Adam Smith, se daba como válida a la liberalización de la economía, misma que se suponía conduciría a los países a beneficiarse de sus ventajas comparativas en la carrera del comercio internacional (Mochón, 2001). Por lo tanto, Mochón (2001) determina que cada país debe conseguir ventajas de su situación con referencia a la producción de determinados productos para los cuales ha desarrollado capacidades especiales. Sin embargo, la aplicación en la práctica de los fundamentos de una economía abierta, establecieron deficiencias en el mercado, que condujeron a los diferentes países a aplicar restricciones al libre comercio, produciendo políticas comerciales estratégicas, que dan respuesta a intereses que no únicamente buscan combatir la competencia desleal, si no que se orienta hacían la implementación de acciones proteccionistas y de intereses macroeconómicos, y que en determinados casos, fragmentan estructuras como el de los estados centro – periferia, enfocado en la relación de la integración en los mercados internacionales con un conjunto de desafíos de tipo endógeno y exógeno.

El resultado, Mochón (2001) determina que los fundamentos utilizados para sustentar la fijación de esta clase de acciones, para salvaguardarse de los embates de los mercados internacionales, son bastos:

- a. El primer justificativo establece que lo que se busca proteger a un sector que se considera clave para el desarrollo económico de un país.
- b. El segundo sustento se remite al propósito de promover la industrialización a través de un proceso de sustitución de importaciones por bienes producidos en el propio país.
- c. El tercer fundamento de la defensa de las acciones proteccionistas, son el desarrollo de los sectores productivos nacientes, que no tiene poseen la capacidad de competir en el mercado internacional, que tienen un mayor avance y tienen ayudas o estímulos de sus gobiernos.

Adicional a estos argumentos, se encuentran razones de orden político que obedecen a estrategias que van más allá de un movimiento netamente económico, ejemplo de ello son los bloqueos que excluyen a Cuba del comercio internacional, siendo esto posteriormente una contradicción, pues en la capital cubana se realizó la reunión fundacional del General Agreement of Trade and Tariffs (GATT) en el año de 1948, que buscaba generar un acuerdo generalizado de preferencias arancelarias y eliminación de ciertas barreras al comercio internacional (Navarrete, 2004).

Además se encuentran motivos de seguridad, comprendiéndose en esta parte el mayor control del flujo de bienes y pasajeros, conservan una zona de influencia mucho más segura para limitar el comercio de armas, narcóticos y otros productos que ponen en riesgo la seguridad nacional (Navarrete, 2004). Por otra parte, se tienen sustentos de tipo cultural que implica la idiosincrasia de una sociedad, haciendo alusión a los límites (físicas y no físicas) que determinadas naciones estructuran de con el fin de salvaguardar sus costumbres y tradiciones, que pueden ser influenciadas por el uso de diferentes productos y servicios que provienen del exterior. Estas

restricciones se apreciaban y se aprecian con claridad en la época del mundo bipolar, y en países como China y Cuba, que en la actualidad restringen especialmente el acceso a información que podría incidir la legalidad de las políticas y costumbres establecidas en estos países (Mochón, 2001).

En consecuencia, se puede establecer que las medidas de protección más allá de mejorar el desarrollo de determinado sector de la economía de un país, también tienen otros propósitos que no precisamente tienen relación con el mejoramiento de las condiciones comercialización internas o externas. Este es el caso del sector importador automotriz, para el cual se han establecido en reiteradas ocasiones sobretasas, no precisamente para limitar su importación, sino, para obtener beneficios para el Estado a través de la recaudación de impuestos, pues la demanda de vehículos en el país es alta. De esto se desprenden tarifas como el impuesto verde y las restricciones mediante cupos de importación, que afectan directamente a las empresas comercializadoras de automotores, lo cual incide en la generación de empleo, al limitarse la capacidad de este tipo de negocios.

1.1.8 Comercio justo

El comercio hace referencia a las actividades, acciones y procesos de comercio internacional bajo parámetros equilibrados de oferta y demanda, es decir, aquel comercio que se centra en satisfacer a todas las partes que intervienen en las transacciones comerciales. En este sentido configuración del comercio integra a todos los actores económicos, comerciales y políticos que estructuran el entorno propicio para su desarrollo, pues cada uno juega un rol fundamental para encontrar la integración de todas las necesidades y requerimientos de aquellos que producen bienes y servicios, y de aquellos que los comprar y consumen (Chacholiades, 2005).

Esto dentro de los parámetros de la investigación sirve como referencia para establecer cuáles son los principales que tienen el Ecuador, para desarrollar un sistema de comercio que pueda generar las mismas prestaciones para todos aquellos que importan o exportan tanto bienes y servicios, en este caso particular esto hace alusión a las empresas importadoras que se dedican a la comercialización de vehículos.

1.2 Marco Referencial

El marco referencial es el conjunto de resultados obtenido de investigación realizada en base a las variables consideradas para el desarrollo del presente estudio.

La base con la cual se realizará la investigación está estructurada por estudios relacionados con las variables de la problemática, de las cuales se extraen los principales resultados para conformar una guía alienada a los objetivos planteados para en el presente trabajo.

El primero se basa en los resultados de la investigación denominada “Análisis económico de las restricciones arancelarias en el sector automotriz y propuesta para el desarrollo de este sector en la ciudad de Guayaquil”, realizada por (Moreira, 2015) está enfocada en el análisis económico del desarrollo del sector automotriz del Ecuador y de la ciudad de Guayaquil, considerando todas las industrias derivadas para posteriormente establecer estrategias que puedan mejorar el desarrollo del sector de forma integral.

Mediante los resultados de esta investigación se tiene un panorama general del comportamiento de las importaciones hasta el año 2015, consecuentemente, para el presente estudio esta base se integra para el análisis económico sistemática de la influencia de las barreras comerciales en la importación de vehículos mediante un proceso de descripción y comparación interanual.

Otra de las investigaciones que sirve como modelo de análisis económico es la denominada “Estudio de los aspectos tributarios e importaciones en el sector automotriz por el periodo 2012” realizada por (Marín, 2012), la cual se basa en difundir información relevante y suficiente que indique el efecto de las políticas gubernamentales en el precio final del sector automotriz; y, sus derechos y obligaciones que el marco legal tributario exige al sector.

Este estudio ofrece información tributaria en base a las restricciones establecidas para la importación de automóviles, siendo estos datos de gran importancia para el desarrollo de la presente investigación pues una de las variables que se abordan son las barreras comerciales para la comercialización de automotores. Adicionalmente, al igual que el estudio anterior emplea un modelo de análisis económico descriptivo – comparativo, por lo tanto, se empleará un proceso similar.

Adicionalmente, se tomará como base a la investigación denominada “Estudio de los aspectos tributarios e importaciones en el sector automotriz por el periodo 2012”, desarrollada por (Barzallo, 2012), la cual se basa en demostrar la importancia de los tributos y las importaciones que afectan en el sector automotriz, ya que se tienen que registrar operaciones importantes, de utilidad para la toma de decisiones; debido a que no existe información relevante que permita costear mercancías importadas y en especial el sector automotor.

El aporte de esta investigación, se muestra como un elemento importante que pueda ayudar a entender la dinámica de las políticas de comercio internacional aplicadas por el gobierno, de acuerdo, al comportamiento de la importación de vehículos, pues más allá de la protección de la industria nacional, existe un factor añadido que tiene estrictamente interés políticos y económicos,

que buscan obtener el mayor provecho a través de la aplicación de sobretasas a productos, que como los automotores, tienen una alta demanda en el mercado nacional. No obstante, aunque este estudio referenciado no abarca el periodo que se busca analizar en la presente investigación, ofrece una base de información que puede servir para construir las series de tiempo para el análisis cuantitativo.

Siguiendo con la recolección de estudios referenciales, se tienen a la denominada “Efectos de las restricciones aduaneras de importaciones vehículos en Guayaquil año 2012 al 2016”, realizada por (Merchán, 2018), la cual se basa en identificar el nivel de importaciones en los años de análisis, así como el nivel ingresos que el Estado recibe por impuestos en importación de los vehículos, estableciendo un análisis del efecto que han generado las restricciones aplicadas a las importaciones de vehículos y las causas por las cuales se adoptaron reformas y cupos limitados a las importaciones.

Esta investigación tiene un conjunto de datos e información que son propicios para el desarrollo del presente estudio, puesto que se realiza en el periodo 2012 – 2016, y, por lo tanto, se tiene una perspectiva mucho más amplia sobre las restricciones y sobretasas impuestas a las importaciones de vehículos. Por lo tanto, con esta información se inicia la estructuración de la cronología de las diferentes políticas aplicadas a este sector en particular, lo cual se utiliza como referencia para analizar la variación y desempeño de las importaciones de automotores. A esto se le debe sumar la integración de una variable más, que es fundamental para el presente estudio, la otorgación de cupos de importación, que adicional a las sobretasas, esta constituyó una medida que limitó por mucho la capacidad comercial del sector importador, afectando directamente a la economía nacional.

También es preciso referenciar a la investigación denominada “Análisis de la restricción a las importaciones del sector automotriz en el Ecuador periodo 2010 – 2015 y su impacto en la economía”, realizada por (Pico, 2017), misma que se basa en el análisis de las políticas aplicadas por el gobierno nacional, que establecieron restricciones para las importaciones que se presentan en tres formas: salvaguardias, recargos específicos y cupos de importación. El estudio inicia con el análisis la industria automotriz, que últimamente ha sufrido cambios en su demanda y oferta, mostrando la gran cantidad de divisas que salen continuamente del país lo cual a su vez perjudica a la actual Balanza Comercial, siendo este uno de los principales indicadores de la economía del país.

Esta esta es una de las investigaciones más completas, conforme a las variables que se han establecido para el desarrollo de la presente investigación, por lo tanto, sus resultados abarcan un conjunto de aristas que son de utilidad para emplearlas como referencias para el análisis integral de las importaciones de vehículos en el periodo 2010 – 2018. Pues contempla las diferentes barreras que el gobierno nacional ha aplicado en concordancia con políticas restrictivas y de protección de la industria. También dentro de los principales de la investigación referenciada, se tiene el análisis de los efectos que estas medidas ocasionaron a la economía nacional, lo cual es un objetivo que también persigue el actual estudio.

1.3 Marco Conceptual

El marco conceptual reúne conceptos que son importantes para la investigación puesto que se repetirán y mencionaran constantemente dentro del estudio, y, por lo tanto, deben definirse en razón de mejorar su comprensión.

Acuerdo Multipartes: La firma del Acuerdo Multipartes se muestra como una oportunidad tanto para Ecuador como para la Unión Europea, pues las exportaciones e importaciones de los dos participantes se ven beneficiadas. En este sentido las condiciones de importaciones de autos con procedencia europea se ven mejoradas mediante la reducción de aranceles, lo que establece una nueva dinámica comercial para el mercado interno (Ministerio de Comercio Exterior, 2017).

Aduana: Esta institución es el ente que reglamenta y vigila todo lo que ingresa y sale del país. Tiene sus propia normativa y ley que controla, y genera las pautas para todos los procedimientos que se desarrollen en el marco del comercio internacional (Poblete, 2013).

Balanza comercial: transacciones comerciales efectuadas por un país con un mercado externo, en un lapso de tiempo, las cuales dentro de términos comercio internacional se dividen en importaciones y exportaciones. Estos flujos representan el conjunto el nivel de actividad económica que un Estado tiene en referencia a sus socios comerciales externos (Ministerio de Comercio Exterior, 2017).

Barreras arancelarias: Las barreras arancelarias son limitaciones al comercio externo de un Estado, a través de tasas a la exportación e importación de bienes o servicios por parte de un país. Estas tasas se conocen como aranceles (Ministerio de Comercio Exterior, 2017).

Importación temporal: Tratamiento aduanero mediante el cual se puede ingresar bienes por el periodo de 1 año (con una extensión de un año más) como material para la producción de un producto exportable, sin pagar sobretasas de importación, sino avalándolos. Esto se efectúa con la condición de exportar el producto en los tiempos preestablecidos. Además, se puede emplear este

régimen aduanero para ingresar máquinas y herramientas para su prueba o reparación (Sánchez, 2015).

Importación: El concepto de importación se entiende como la acción de ingresar bienes o productos originarios de otros países con diferentes propósitos, (que pueden ser comerciales o particulares) como base para el fortalecimiento de la industria de un país o correspondientemente de la población, mediante el impulso a la economía. También puede tener objetivos sociales y de ayuda ante desastres naturales o conflictos internos (Banco Central del Ecuador, 2015).

Partida arancelaria: Es la codificación numérica mediante la cual se clasifica cada bien o producto. Por lo general está constituida por 4 pares de números o más. Los primeros dos pares de números tienen vigor internacional. Los demás dígitos son incorporados en base a la clasificación interna de cada país (Valenzuela, 2011).

Proceso de importación: El proceso de importación es un conjunto de acciones complejas, puesto que necesita de la combinación de un conjunto de gestiones a nivel nacional e internacional. Que inicia con el contacto en el exterior con el vendedor, y pasa por todas las actividades aplicadas para la compra de bienes de acuerdo al caso, que generalmente contempla el arribo de mercancías al país, el control correspondiente y la preparación de documentos y declaración aduanera para que el proceso sea rápido y eficiente.

Regímenes especiales: Se llaman así a los procesos de comercio exterior, que por su característica no forman parte de los procedimientos generales para los cuales existen, de acuerdo a los casos, un conjunto de regímenes especiales para lograr dar soporte a las necesidades de las operaciones tan diversas que se presentan en el comercio exterior. Estos regímenes especiales están

normados por disposiciones y resoluciones aduaneras que controlan y supervisan su funcionamiento (Poblete, 2013).

Reimportación: La reimportación es el destino por el cual los bienes que fueron exportados de manera definitiva y por diferentes motivos, son reintegradas por el comprador del exterior, regresan al país por el régimen de devolución. No paga ningún impuesto de importación, solo la tasa de estadística (0,50%) y es de comprobación obligatoria (Banco Central del Ecuador, 2015).

Terminales portuarias: Las terminales portuarias son lugares específicos donde operan donde se administra y gestiona el movimiento de carga y descarga de buques, almacenamiento de mercaderías (Banco Central del Ecuador, 2015).

CAPÍTULO II

MARCO METODOLÓGICO

La metodología de la investigación se convierte en la programación adecuada para el levantamiento, tratamiento y análisis de la información tanto primaria como secundaria que se levanta conforme a las variables de estudio. Consecuentemente, la estructura de la metodología para el “Análisis económico de la importación de vehículos partida 8703 al Ecuador: barreras comerciales y perspectivas de mercado, periodo 2010 – 2018”, integra un conjunto de procesos para la gestión eficiente de la información resultante de las variables de estudio. Por lo tanto, el estudio al requerir una evaluación sistemática de las diferentes políticas de comercio internacional, sobretasas, aranceles y restricciones impuestas a la importación de vehículos, conlleva a partir de

un diseño metodológico, cuyo fin es el de sistematizar la información (tanto primaria como secundaria), a través de un proceso lógico y coherente para lograr los objetivos de la investigación. En este sentido el enfoque metodológico es mixto, puesto que emplea investigación cuantitativa y cualitativa, para lograr directrices de análisis derivadas de la problemática de comercio internacional.

También emplea investigación aplicada, para viabilizar el desarrollo de nuevo conocimiento, a través de la aplicación de teoría y práctica lograda en el proceso educativo, y para interpretar el marco teórico para dimensionar el comportamiento la interrelación de las variables de estudio. Adicionalmente, es preciso aplicar investigación descriptiva con el propósito de describir o detallar los componentes o interactuantes del estudio, pues el desarrollo de las importaciones se realiza en el marco de la actividad económica generada por las empresas que se dedican a la importación y venta de vehículos, las cuales se ajustan a las condiciones de comercio internacional que impone el Estado, mediante las diferentes acciones de protección, sobretasas y aranceles que se buscan recaudar.

Todo esto acompañado de un soporte de documentos documental logrado mediante la investigación documental – bibliográfica, con la cual se recopila toda la información de textos, libros, papers, revistas e investigaciones anteriores realizadas en base a las variables de estudio.

2.1 Enfoque de investigación

El enfoque de la investigación busca establecer una perspectiva multidimensional de la problemática de estudio, es decir, aquellos factores de tipo cualitativo y cuantitativo, para construir un escenario mediante series de tiempo que describan el comportamiento de las importaciones de

vehículos influenciadas por las sobretasas, aranceles y restricciones aplicadas por el gobierno nacional principalmente para incrementar su recaudación fiscal.

Por lo tanto, el enfoque de la investigación es mixto, pues emplea el estudio cuantitativo y cualitativo:

- Primero se utiliza investigación cuantitativa para sistematizar la información y datos logrados a través de procesos numéricos y estadísticos, con el fin de establecer cambios en las tendencias de importaciones, y posteriormente encontrar los factores que han incidido en estas alteraciones, contemplando el contexto de comercio internacional y las políticas que ha implementado el gobierno nacional conforme al tratamiento de importación de vehículos.
- Segundo, se aplica la investigación cualitativa, con el propósito de tener base de las características de los actores de la problemática; es decir, las empresas importadoras de vehículos, el Estado y la sociedad, los cuales interactúan dentro del contexto económico, político y social, lo cual da forma a su actitud y respuesta frente a los cambios en la importación. Siendo fundamental su retroalimentación para conocer su posición con respecto a las políticas de comercio internacional aplicadas por el gobierno y sus repercusiones en la economía local.

Método de investigación

La selección de un método de investigación es fundamental para tener como base un proceso de análisis que se repetirá FGV permanentemente en la investigación.

Los métodos de investigación permiten aplicar procesos de análisis y síntesis, para obtener conclusiones afirmativas de la relación entre las variables de investigación, por lo tanto, se utilizan los siguientes métodos para el estudio:

- a) Método inductivo: este se encuentra relacionado directamente con la investigación cualitativa que busca inducir en primera instancia en estudios particulares para después producir una generalización del problema. En otras palabras, primero se determina como influyen las políticas de comercio internacional aplicadas por el gobierno nacional a la importación de vehículos, para posteriormente pasar a la generalización del problema a través del análisis del comportamiento general del sector importador.

- b) Método deductivo: este se asocia con la investigación cuantitativa, cuyo propósito es realizar la transición de eventos generales a particulares. Consecuentemente, este método busca generar información complementaria, que ayude a construir un escenario contemplando los resultados generales de la importación en el contexto ecuatoriano, para posteriormente a través de información y datos del sector importador de vehículos tener una síntesis del efecto de la aplicación de las políticas de restrictivas, las cuotas de importación y las sobretasas. Obteniendo de esta forma el comportamiento particular de este sector en específico.

2.2 Tipología de investigación

La tipología de la investigación tiene el propósito, interrelacionar las fuentes de información, los objetos de análisis, el seguimiento de las variables y el alcance, por es preciso abordar cada etapa de la tipología en base a los parámetros del estudio.

2.3 Por su finalidad

Por la finalidad del estudio se escoge investigación aplicada, con la cual se busca realizar la transición entre el conocimiento adquirido mediante el proceso educativo, y la aplicación de directrices de análisis, configuradas dentro de los parámetros del comercio internacional y las importaciones, tomando como referencia a las restricciones, sobretasas y aranceles aplicados para la importación de vehículos. Entonces, para esto se hace uso de la investigación práctica para seguir creando nuevo conocimiento a partir del ya adquirido. La utilización de los conocimientos y los resultados del estudio genera como resultado una proceso organizado para abstraer la realidad (Aldáz, 2014).

La investigación aplicada en base a sus características permite abordar el estudio desde el punto de vista teórico – práctico, para lograr un encadenamiento lógico que sustente los objetivos del estudio. En base a estos parámetros se logrará hacer uso del conocimiento adquirido en el proceso de formación académico como enlaces para comprender la dinámica de comercio internacional desarrollado en base a la importación de vehículos y las políticas restrictivas impuestas por el gobierno nacional.

Este es quizá uno de los procesos más importantes para el desarrollo de la investigación, puesto que somete al investigador a formar un criterio sobre los acontecimientos que se suscitan en su entorno, precisamente para comprender el comportamiento de las importaciones de vehículos y las restricciones aplicadas para incrementar la recaudación fiscal del Estado. Por lo tanto, las herramientas de análisis aprendidas en la Academia serán la base para la consecución de los objetivos del estudio.

2.3.1 Por las fuentes de información

En base a las fuentes de investigación, se tiene al estudio documental, el cual se convierte en la referencia para los análisis y síntesis que conducen a lograr los objetivos del trabajo. Mediante los documentos se conforma el marco teórico el cual sirve como sustento para la aplicación de corrientes deductivas de comercio internacional, relacionada con la importación. Además con los documentos recopilados se construye una base de resultados cualitativos y cuantitativos que tengan relación con las variables de la investigación, es decir; la importación de vehículos, las restricciones de comercio internacional, y en el mejor de los casos las proyecciones de los importadores a través del Acuerdo Multipartes con la Unión Europea (Sench, 2015)

Las fuentes de información también son parte fundamental del estudio, y, por lo tanto, definir las es necesario para delimitar las herramientas de levantamiento de datos (definidos más adelante), en este sentido las fuentes de información son; primaria, tomada directamente de la fuente, para lo cual mediante encuestas se toma información relevante de las empresas dedicadas a la importación de vehículos, con el objetivo de determinar su percepción sobre las sobretasas, aranceles y políticas restrictivas aplicadas por el gobierno nacional, y aduanalmente conocer su

posición frente al Acuerdo Multipartes con la Unión Europea; secundaria, mediante la recopilación de información estadística proveniente de fuentes estatales como Ministerio de Comercio Exterior, Banco Central del Ecuador e Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones, con lo cual se conforman las series de tiempo para el análisis del comportamiento de las importaciones de vehículos.

2.3.2 Por las unidades de análisis

El tipo de investigación por as unidades de análisis, se tiene el estudio ínsitu, puesto que el trabajo se realizar en el lugar, en otras palabras, en el entorno influenciado por los factores económicas, políticas, sociales, productivas y de comercio internacional del Ecuador, por estas razones se toma como referencia a este tipo de investigación, ya que, al tener injerencia sobre las variables, solamente se pueden efectuar abstracciones de los fenómenos sucedidos en torno a las importaciones de vehículos y las restricciones impuestas por el gobierno nacional para incrementar sus recaudaciones fiscales. Así también, dentro de esta dinámica se puede evidenciar las proyecciones del sector importador en referencia al Acuerdo Multipartes, con la reducción de los aranceles para vehículos de procedencia europea.

2.3.3 Por el control de las variables

En base al control de las variables, el tipo de investigación es no experimental, puesto que no se tienen influencia sobre los objetos de estudio, pues únicamente el investigador puede observar y abstraer la realidad mediante la información de su entorno, datos primarios y secundarios que muestran indicios sobre el comportamiento de las importaciones de vehículos y las restricciones establecidas para incrementar la recaudación fiscal del Estado. Además, es posible a través de este

proceso evidenciar el desempeño de las empresas importadoras de vehículos frente al Acuerdo Multipartes, que prevé un mejor costo de importación de este tipo de bienes (Aldáz, 2014).

Sosteniendo y defendiendo a la investigación está la no experimental, cuya definición se basa principalmente en el no control de los elementos o variables del estudio. Los parámetros y factores de la investigación responden a una serie de fenómenos globales y generales que limitan la participación del investigador, permitiéndole únicamente observar, inducir y analizar todo tipo de información generada a raíz de estos eventos.

2.3.4 Por el alcance

Por el alcance de la investigación, esta es descriptiva, puesto que es necesario detallar las características, componentes, parámetros de interacción, entorno, variables y desarrollo de los objetivos de estudio que establecen la problemática de estudio (Montenegro, 2014). En este sentido se describen en; primer lugar al sector importador de vehículos conformados por las empresas dedicadas a esta actividad y que se han visto afectados por las políticas restrictivas del gobierno; en segundo lugar, al Estado que a través de los parámetros de comercio internacional condiciona el crecimiento de las importaciones. Esto se complementa con los factores económicos, políticos, sociales y productivos que determinan el comportamiento de los objetos de estudio.

Consecuentemente, aplicar este tipo de investigación básica por la dimensión de los objetos de estudio, los cuales interactúan a nivel macroeconómico, por lo tanto, identificar todos los componentes de la dinámica comercial, se tiene la base para establecer mediante procesos lógicos cuales han sido las causas y consecuencias del comportamiento de las importaciones de vehículos

en el periodo 2010 – 2018, integrando los elementos restrictivos y de apertura de mercados, determinados por el gobierno nacional y por el Acuerdo Multipartes respectivamente.

2.3.4.1 Perfil del grupo objetivo

Como parte de la investigación descriptiva, se realiza la caracterización del objetivo de estudio, cuyas dimensiones ayudan a entender la dinámica de importación de vehículos. En este caso se tiene como principal base para la descripción a las empresas importadoras de vehículos del Ecuador. Con el objetivo de cuantificar y delimitar al grupo de estudio, se realiza la segmentación enfocada hacia la selección de los parámetros, que delimitan el tipo y número de organizaciones integrantes del sector importador. Para el desarrollo de este proceso se tiene como información base la existencia de 1.271 empresas importadoras de vehículos en el país (Asociación de Empresa Automotrices del Ecuador , 2018).

Segmentación

La segmentación permite reconocer con facilidad las características de las empresas importadoras de vehículos del Ecuador, dentro de parámetros geográficos, demográficos y conductuales.

Segmentación Geográfica

De acuerdo a los parámetros geográficos, el mayor número de empresas importadoras de vehículos se concentra en Quito, Guayaquil y Cuenca, por el número de habitantes y el flujo comercial que existe por la concentración de negocios. En este sentido por el acceso a la

información es necesario realizar la primera segmentación, siendo Quito, la ciudad seleccionada, por lo tanto, las empresas de este parte del Ecuador.

Tabla 1.

Segmentación Geográfica

Dimensión	Descripción
1. País	Ecuador
2. Región	Sierra
3. Provincia	Pichincha
4. Cantón	Quito
5. Densidad	Urbana

Fuente: (Asociación de Empresa Automotrices del Ecuador , 2018)

Segmentación demográfica

La segmentación demográfica hace referencia a la composición de las empresas importadoras de vehículos de la ciudad de Quito. En este sentido se tiene datos cuantitativos de su composición.

Tabla 2.

Segmentación demográfica

Descripción	Descripción
1. Dimensión	Pequeñas y medianas empresas (Pymes)
2. Número de trabajadores	10 – 50 colaboradores
3. Bienes importados	Vehículos de gama baja, mediana y alta
4. Número	342

Fuente: (Asociación de Empresa Automotrices del Ecuador , 2018)

Segmentación conductual

En cuanto a la conducta es necesario determinar cuál es el desempeño de estas empresas dentro del contexto comercial, es decir, establecer que es lo que buscan mediante su actividad comercial.

Tabla 3.

Segmentación psicológico conductual

Descripción	Descripción
1. Comportamiento	Interesados obtener mayores réditos mediante la importación y comercialización de vehículos.
2. Valores	Responsabilidad, honestidad, transparencia.
3. Beneficios deseados	Ser sostenibles en el mediano y largo plazo a través de la actividad de importación de vehículos.

Elaborado por: los autores

Una vez realizada la segmentación, es necesario, determinar el grupo objetivo de forma cuantitativa, pues esta se convierte en la población de estudio, que, consecuentemente, se transforma en la muestra de análisis mediante un proceso estadístico.

La **población** entonces son las 638 empresas importadoras de vehículos de la ciudad de Quito, Guayaquil y Cuenca comprendidos entre pequeñas y medianas (Pymes), tomadas como referencia para el estudio a nivel Ecuador.

La **muestra** se obtiene mediante la aplicación de muestreo aleatorio simple, es decir, cada elemento de la población tiene la posibilidad de ser favorecido con el estudio (aplicación de encuestas). Para eso se tiene la siguiente formula:

$$N = \frac{z^2 * P * Q * N}{e^2(N - 1) + z^2 * P * Q}$$

N= Tamaño de la población

638

Z2= Nivel de confianza	1,96
P= Proporción real estimada de éxito	50%
Q= Proporción real estimada de fracaso	50%
e = Error	5%
n =	181

Tabla 4.

Población y muestra

Dimensión	Cantidad
Población	638
Muestra	181

Fuente: (Asociación de Empresa Automotrices del Ecuador , 2018)

La muestra se convierte en el número de empresas que serán sometidas a un estudio particularizado, para lo cual aplicarán encuestas.

2.4 Instrumentos de recolección de información

Para la recolección de datos se selecciona a la encuesta, como instrumento para el levantamiento de información primaria, pues mediante este se busca obtener la perspectiva que tienen las empresas importadoras de vehículos, en concordancia con las restricciones, sobretasas y aranceles impuestos para la importación, y su posición frente a la aplicación del Acuerdo Multipartes logrado con la Unión Europea.

CAPÍTULO III

RESULTADOS

3.1 Situación económica del sector automotriz en el Ecuador en el periodo 2010 – 2018, mediante el método analítico – sintético, descomponiendo a la problemática en partes para identificar las causas, la naturaleza y los efectos de la importación de vehículos 87.03.

Para iniciar con el desarrollo de la situación económica del sector automotriz en el periodo 2010 – 2018, es preciso realizar el análisis de indicadores macroeconómicos que permitan establecer a rasgos generales el comportamiento de la economía y la intervención el sector automotriz en específico para determinar a partir de esto su desempeño individual.

3.1.1 Producto Interno Bruto (PIB)

El PIB es un índice económico que muestra el valor monetario del conjunto de bienes y servicios producidos el Ecuador dentro del periodo 2010 – 2018, es decir, es medido anualmente. Se emplea para valorar la riqueza del país. En este sentido se puede hacer un acercamiento hacia el desempeño que ha tenido la economía del Ecuador, considerando el aporte de cada industria o sector económico, el objetivo de realizar la evaluación del valor monetario, es el establecer los años en los cuales se generó crecimiento o decrecimiento, y establecer cuáles fueron los factores que incidieron en estos cambios. En este sentido se tiene como base los valores en millones de dólares del PIB generados anualmente. Dentro del periodo de análisis el desenvolvimiento de la economía del Ecuador ha mostrado una tendencia creciente, no obstante, tuvo dos periodos que generaron dificultades en relación en su comportamiento productivo.

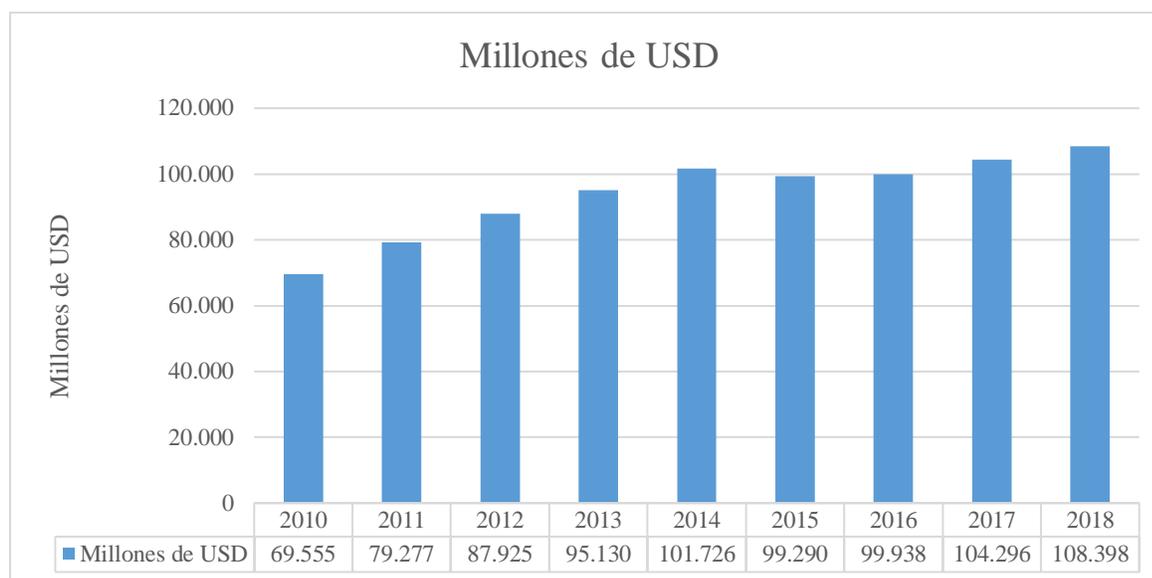


Figura 2. Producto Interno Bruto (2010 – 2018)

Fuente: (Banco Central del Ecuador, 2019)

Para el año 2010 el PIB mostro una cifra de 69.555 millones de USD, derivado de un crecimiento de 12%, para este año específicamente el precio del barril de petróleo venia incrementándose y ponderándose a un promedio de 100 dólares, se debe considerar que el ingreso petrolero es el más importante para el Ecuador, y, por lo tanto, de este depende su desarrollo económico. Consecuentemente, para el año 2011 tiene un crecimiento mayor del 14% con 79.277 millones de USD. El crecimiento continuo, pero en menor proporción en los siguientes años, para el año 2012 se tiene un incremento de 11% con un total de 87.925 millones de USD, mientras que en el año 2013 el crecimiento fue aún menor siendo este de 8% con 95.130 millones de USD. En el año 2014 esta situación es mucho más desfavorable para el país, pues se vislumbraba un comportamiento inestable del mercado petrolero, haciendo que el precio del crudo disminuyera

progresivamente a menos de 50 dólares por barril, repercutiendo en el desarrollo económico del país, así se registró un crecimiento de 7% con 101.726 millones de USD. En los años 2015 y 2016 la situación económica del Ecuador fue bastante crítica, a razón de un precio de petróleo que en promedio llegó a 30 dólares por barril, esto hizo que los ingresos nacionales decayeran a 99.290 millones de USD y 99.938 millones de USD respectivamente, mostrando decrecimiento para el año 2015 de 2%, y un crecimiento de apenas 1% para el siguiente año (2016). Esta situación hizo que el Gobierno tome medidas para lograr estabilizar la situación económica y comercial, estableciendo salvaguardias a las importaciones de bienes de consumo medio. De forma general, esto impactó también a las industrias nacionales que vieron disminuida su producción y demanda gracias a la recesión económica. De entre todos los sectores afectados se encontraba el automotriz, sobre todo el del segmento comercial, el cual importa y comercializa vehículos para cubrir la demanda, esto considerando que la industria nacional no dispone de los recursos ni tecnología necesarios para producir automotores desde cero. Consecuentemente, este periodo (2015 – 2016) fue uno de los que más perjudicó al sector comercial automotriz, ya que adicionalmente a las salvaguardias, se aplicaron desde el año 2010 cuotas de importación para vehículos debido al incremento de la demanda y como medida para paliar el consumo de productos importados. Para los siguientes años 2017 y 2018, el país experimentó una recuperación debido a la estabilización de los precios de petróleo que se ubicaron en promedio en niveles de 70 dólares por barril. En estos años se tuvo un incremento de 4% con 104.296 millones de USD y 108.398 millones de USD respectivamente. Esto también trajo un incremento en la producción nacional, no obstante, el sector importador de automotores no tuvo el mismo efecto, puesto que las cuotas de importación se siguieron manteniendo.

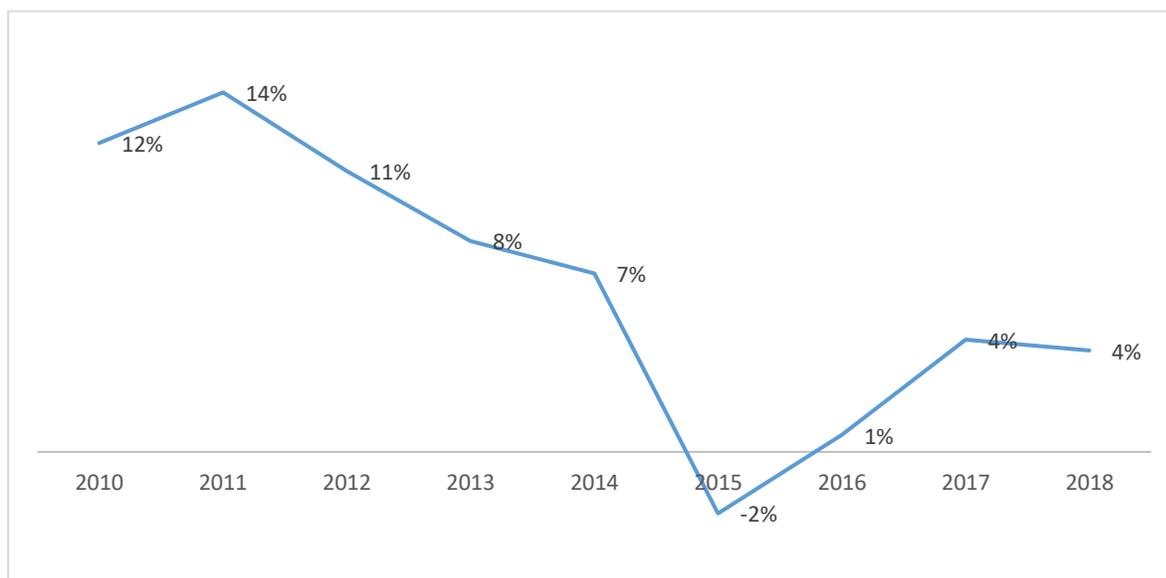


Figura 3. Variación Porcentual Producto Interno Bruto (2010 – 2018)

Fuente: (Banco Central del Ecuador, 2019)

3.1.2 Valor Agregado Bruto (VAB)

El VAB es un índice macroeconómico que cuantifica el valor total generado por un sector o industria dentro del contexto ecuatoriano. Entonces, este indicador representa el valor del grupo de bienes y servicios que se producen y prestan anualmente, sin considerar los gravámenes indirectos y los consumos de nivel intermedio. En este sentido, establecer el aporte que tiene cada sector al desarrollo productivo del Ecuador es fundamental para determinar cuál fue el efecto que tuvo los condicionamientos económicos en los diferentes sectores, haciendo énfasis en el sector comercial, en donde se desarrolla el segmento de empresas importadoras de vehículos. De esta forma para establecer el VAB por sectores se tiene el valor promedio establecido durante el periodo 2010 – 2018, con el objetivo de tener una visión integral del comportamiento de cada industria en los últimos 9 años.

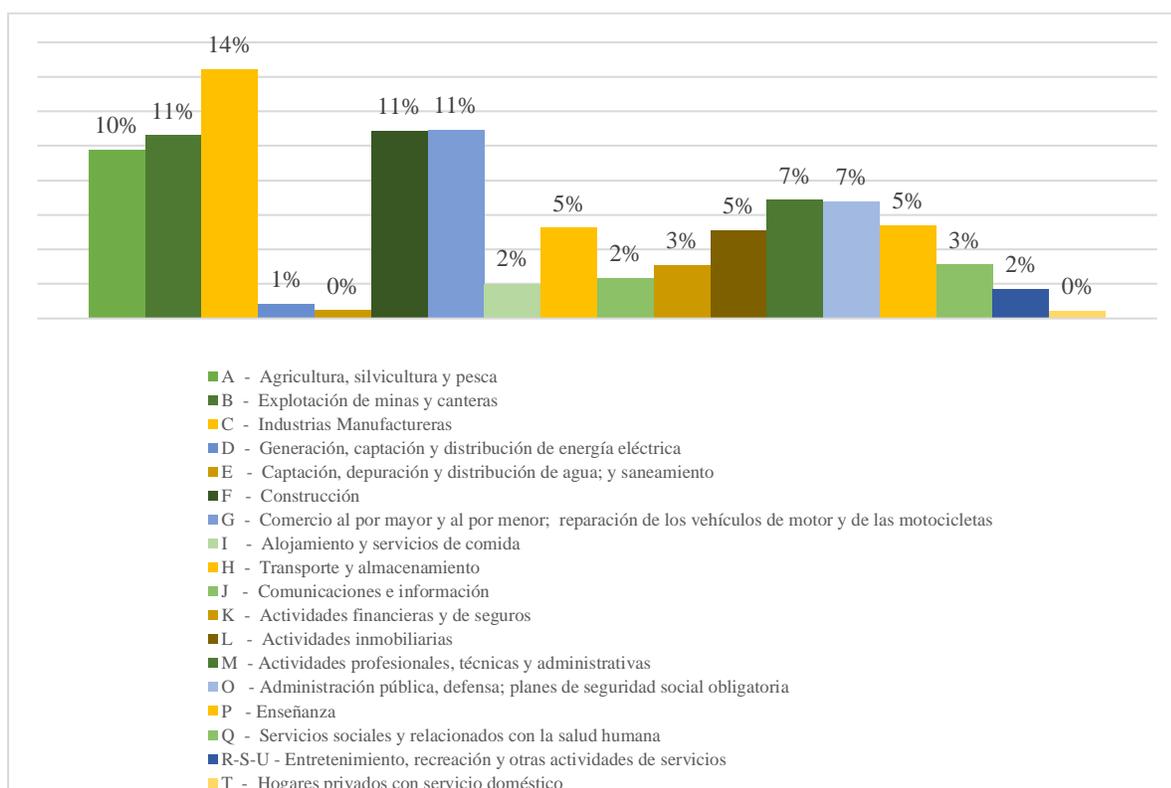


Figura 4. Variación del PIB (Promedio 2010 – 2018)

Fuente: (Banco Central del Ecuador, 2019)

Uno de los sectores que tiene un mayor aporte a la economía nacional en el periodo 2010 – 2018 es la manufacturera con un 14%, dentro de esta industria se encuentran las empresas que transforman y procesan materias primas para ofrecer el mercado productos de baja y media agregación de valor, siendo este también el sector que agrupa un número importante de empresas. Seguido se encuentran tres sectores con un nivel similar de aporte, estos son; el comercio, la construcción y la explotación de minas y canteras, con un promedio de 11% para cada una. Luego de estas el sector agrícolor se ubica en el quinto lugar con el 10% de aporte promedio en el periodo analizado. Dentro de este grupo cabe destacar la contribución del sector del comercio, mismo en el que se desarrollan las empresas importadoras de vehículas, y las cuales entran dentro de la problemática influenciada por las restricciones en las cuales se vieron afectadas por las

restricciones comerciales de importación. En este contexto es importante establece de forma general como se comportó el sector dentro del periodo 2010 – 2018.

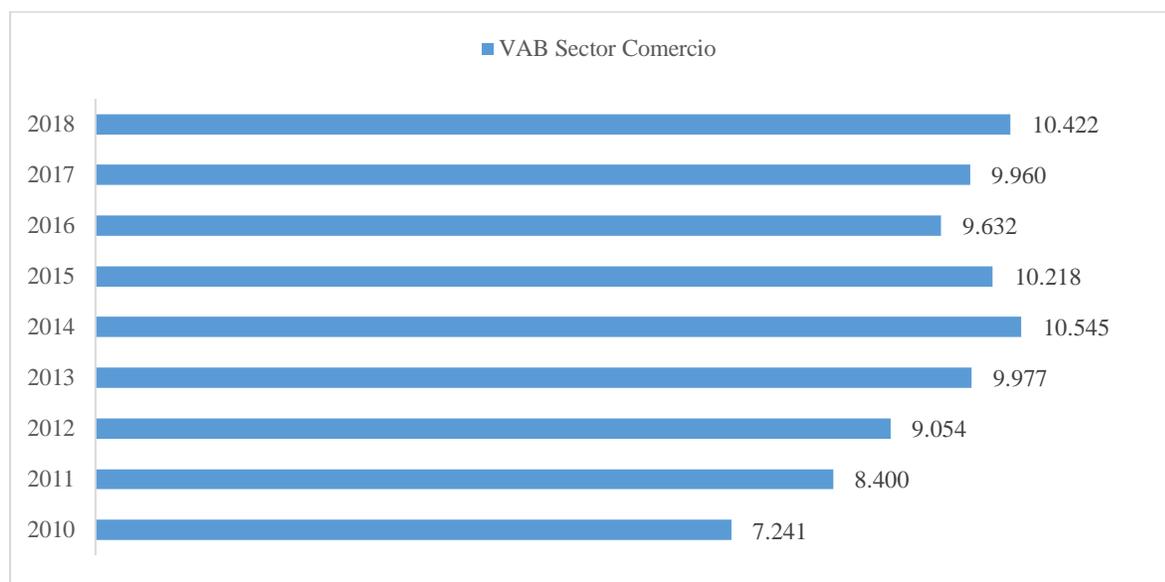


Figura 5. VAB Sector Comercio (2010 – 2018)

Fuente: (Banco Central del Ecuador, 2019)

El comportamiento del sector comercial muestra un comportamiento similar al establecido por la economía general en el periodo 2010 – 2018, es decir, si bien se describe una tendencia creciente, existen años en los cuales se evidencian alteraciones significativas a causa de la caída del precio del petróleo. En este sentido para el año 2010 el sector mostro un incremento del 13% con 7.241 millones de USD, consecuentemente en el año 2011 la tendencia se mantiene con un crecimiento del 16%, registrando un total de 8.400 millones de USD. A partir de este punto la situación del sector muestra desajustes que se generaron a partir de la situación económica del Ecuador, con un precio del petróleo a la baja, recurrió a tomar medidas para proteger la producción nacional, una de estas medidas recayó sobre las empresas importadoras de vehículos, que, a través

de la disminución de las cuotas de importación, se vieron obligados a disminuir sus niveles de oferta y por ende obtuvieron menores ingresos. En este sentido en el año 2012 el VAB del sector de comercio disminuyó a razón del 8% con 9.504 millones de USD, no obstante, en el año 2013 tiene un ligero crecimiento de 2% en relación al año 2012, registrando un total de 9.977 millones de USD. Este comportamiento irregular avizoraba un impacto mayor en la economía y en el sector de comercio. En el año 2014 nuevamente el VAB comercial decrece y se ubica en un nivel del 6% con 10.545 millones de USD. Para los años 2015 y 2016, se establecen los niveles de menor crecimiento e incluso registra decrecimientos. De esta forma para el año 2015 derivado de la recesión económica ecuatoriana el sector decrece en 3% 10.218 millones de USD, mientras que en el año 2016 se tiene un decrecimiento mayor con el 6% con 9.632 millones de USD. Para los siguientes años se genera un periodo de recuperación donde se muestran crecimientos del 3% y 5% respectivamente con 9.960 millones de USD y 10.422 millones de USD.

El periodo en el cual el sector comercial inicia un desempeño irregular coinciden con los años en los cuales se establecieron restricciones de importación sobre vehículos, es decir, el periodo 2012 – 2017.

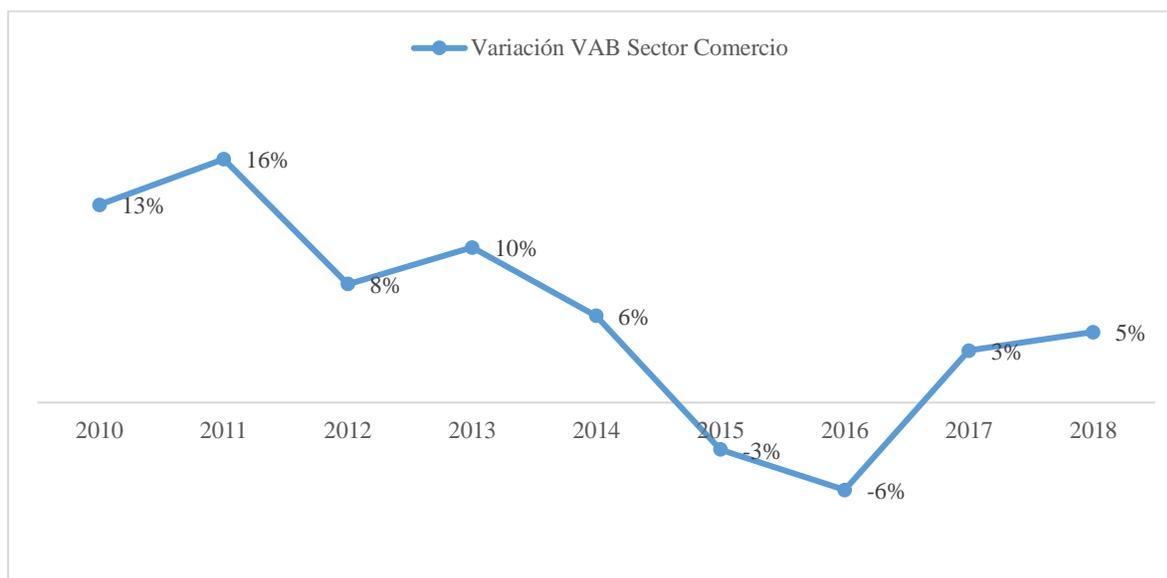


Figura 6. Variación del VAB Sector Comercio (2010 – 2018)
Fuente: (Banco Central del Ecuador, 2019)

La perspectiva general de la situación del sector comercial en el cual se desarrollan las empresas importadoras de vehículos, establece que no ha sido favorable el efecto generado por la situación económica del Ecuador, siendo esto negativo para el desarrollo del sector, en especial en los años 2015 y 2016, en los cuales el sector decreció considerablemente, y que dejó como resultado un conjunto de medidas gubernamentales que mermaron la capacidad comercial de las importadoras, como; las cuotas de importación y las salvaguardias, que incrementaron el precios de los vehículos y sus complementarios, haciendo que el mercado se vea obligado a tomar medidas como el cambio de giro de negocio o la reducción de sus ingresos. En definitiva a partir

3.1.3 Balanza Comercial

A partir de la balanza comercial es posible establecer el comportamiento de las importaciones y exportaciones ecuatorianas dentro del periodo 2010 – 2018. Siendo necesario determinar en qué punto las importaciones fueron mayores a las exportaciones, considerando que

dentro de estas se encuentran los vehículos traídos al Ecuador para comercializarlos bajo la partida 87.03.

Tabla 5.

Balanza Comercial Ecuador (2010 – 2018)

Año	Importaciones de bienes y servicios (FOB)	Exportaciones de bienes y servicios (FOB)	Balanza Comercial
2010	22.541.700	19.402.439	-3.139.261
2011	26.453.861	24.671.849	-1.782.012
2012	27.772.113	26.522.271	-1.249.842
2013	29.459.627	27.243.506	-2.216.121
2014	30.168.281	28.536.122	-1.632.159
2015	23.815.449	21.107.369	-2.708.080
2016	19.004.701	19.492.639	487.938
2017	22.516.333	21.727.767	-788.566
2018	25.193.511	24.972.562	-220.950

Fuente: (Banco Central del Ecuador, 2019)

Una perspectiva general a la balanza comercial ecuatoriana muestra que el sostenimiento de la demanda y oferta interna de bienes y servicios, dentro de los cuales también se incluyen a los vehículos bajo la partida 87.03, depende en gran parte de las importaciones que se realicen entorno a productos de consumo intermedio. En tal sentido en todos los años del periodo analizado la balanza muestra déficits, siendo esto negativo dentro de los parámetros de comercio exterior, pues significa que el país no está en la capacidad de producir los bienes y servicios que requiere la población, y por lo tanto las importaciones se muestran como una opción viable para compensar el nivel de demanda. En este sentido las importaciones han tenido una media de 25.214 millones de USD, con una variación promedio del 2% (+/-). En tal sentido esto evidencia uno de los factores que llevo al Gobierno Nacional a aplicar medidas restrictivas para las importaciones, puesto el

déficit generado significativo fuga de capital ecuatoriano y por ende una disminución de la recaudación fiscal. Esto dio paso dentro del sector automotriz a la imposición de cuotas de importación, con el propósito de encarecer el precio de vehículos en el país y disminuir así su consumo. Es por esto que de forma general a partir del año 2012 se muestra un decrecimiento importante del 30% en el déficit de la balanza. A esto se le sumo las medidas de restrictivas de los años 2015 y 2016, que tenían como propósito disminuir el consumo de bienes importados, haciendo que en el año 2016 se produjera por primera vez en 10 años una balanza positiva (superávit) de 488 millones de USD, no obstante, para el año 2017 por la recuperación que experimento el país mostraba conlleva al Gobierno a eliminar estas medidas para mejorar la situación comercial conllevando a déficits de 789 millones de USD para este año, y para el 2018 221 millones de USD. Como dato adicional se tiene que en el año 2017 las cuotas de importación se eliminaron como parte del paquete de medidas del Gobierno del periodo (2017 – 2021), siendo esto positivo para el sector importador de vehículos y que cuyo resultado se vio reflejado en el incremento de ventas de automotores

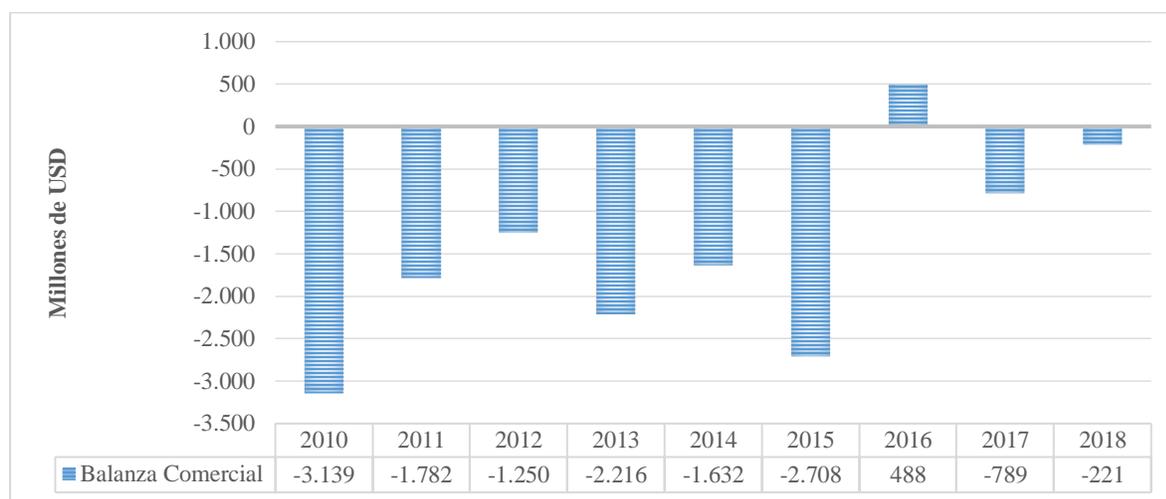


Figura 7. Balanza Comercial (2010 – 2018)

Fuente: (Banco Central del Ecuador, 2019)

3.1.4 Análisis Sectorial

Una vez descrita la situación económica del Ecuador en el periodo 2010 – 2018, es necesario realizar un análisis del comportamiento de las empresas del sector automotriz, haciendo énfasis en aquellas que conforman el segmento importador de vehículos. En este sentido se tiene información relevante derivada de esta actividad económica. En primer lugar se tienen las ventas generadas por las empresas importadoras dentro de los años análisis, con lo cual se podrá determinar las variaciones que han tenido de acuerdo a la fijación de cuotas de exportación, considerando al periodo 2012 – 2017, en el cual se implementaron estas medidas.

Tabla 6.

Ventas de vehículos bajo la partida 87.03 (2010 – 2018)

Año	Millones de USD	Variación %
2010	3.575	5%
2011	3.692	3%
2012	3.547	-4%
2013	3.410	-4%
2014	3.684	8%
2015	2.738	-26%
2016	2.396	-12%
2017	2.698	13%
2018	2.790	3%

Fuente: (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2019)

El comportamiento del sector importador de vehículos ha tenido un comportamiento irregular tendiente a decrecer. Evidenciando que ciertamente las medidas que impuso el Gobierno Nacional fueron determinantes para el desarrollo de las importaciones de automotores. En este sentido desde el año 2010 hasta el año 2011 se muestra un crecimiento importante del 3% lo que significaron ventas de 3.692 millones de USD. Para el año 2012 se inició con el proceso de reducción de importaciones de este bien, por lo tanto, con cupos limitados las ventas se redujeron

4%, es decir, ascendieron a 3.547 millones de USD, esta misma situación se replica en el año 2013, aunque con un decrecimiento menor del 1,8% con 3.410 millones de ventas realizadas. Seguido para el año 2014 el desarrollo del sector tiene un ligero repunte con unas ventas de 3.618 millones de USD, que significaron un crecimiento del 8%. Se debe mencionar que para los años 2012, 2013 y 2014 los cupos de importación de vehículos se mantuvieron en una media de 48.000 unidades, no obstante, para los siguientes años, 2015 y 2016, estos tuvieron una reducción significativa del 48%. Esto significó a la vez ventas mucho menores a las registradas en años pasados con 2.738 millones de USD y 2.396 millones de USD respectivamente para 2015 y 2016, con los que establecieron decrecimiento de 26% y 12%. Para los siguientes años la situación se mostró favorable, pues en 2017 se eliminaron las restricciones y se tuvo libertad para importar vehículos y sus resultados se evidenciaron inmediatamente con ventas de 2.698 millones de USD y 2.790 millones de USD par años 2017 y 2018, con crecimientos de 13% y 3%.

En consecuencia, el periodo 2012 – 2016, no fue favorable para el sector puesto que las restricciones a las que fueron impuestas las importaciones de vehículos, limitó la capacidad comercial de las empresas, haciendo que tanto sus ventas como sus utilidades se vieran disminuidas. Esta situación también se observa en la dimensión laboral, pues se redujeron considerables plazas de trabajo, lo cual se volvió parte de la problemática ecuatoriana dentro de la situación en la cual la economía experimentó recesión por la caída del precio del petróleo.

Tabla 7.*Plazas de trabajo generados por el sector importador de vehículos (2010 – 2018)*

Año	Plazas de Trabajo	Variación Porcentual
2010	11.361	3%
2011	11.502	1%
2012	10.505	-9%
2013	10.314	-1,8%
2014	10.742	4%
2015	10.692	-0,47%
2016	10.008	-6%
2017	12.787	28%
2018	13.261	4%

Fuente: (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2019)

La situación laboral en el sector importador de vehículos al igual que sus ventas, fueron afectadas significativamente haciendo que plazas de empleo se vena eliminadas por la crisis que atravesaron las empresas con la imposición de cuotas de importaciones, que gradualmente se fueron incremento y limitando la capacidad comercial. Esto decrecimiento se observa a raíz de la implementación de las restricciones en el año 2012, pues en los años 2010 y 2011 las plazas de trabajo crecieron a razón dl 3% y 1% respectivamente con 11.361 y 11.502 puestos de trabajo generados. Para el año 2012 la situación cambia radicalmente, y se muestra un decrecimiento del 9% dejando 10.505 plazas operativas. En 2013 tiene un decrecimiento menor pero igualmente importante de 1,8% dando como resultado 10.314 plazas de trabajo. En el año 2014 al igual que el crecimiento de las ventas, los puestos de trabajo también tuvieron un incremento del 4% registrando 10.742 plazas de trabajo. En los años 2015 y 2016 los decrecimientos de la dimensión laboral fueron más significativos, con 0,47% y 6% respectivamente, dando como resultado puestos operativos de 10.692 y 10.008 para cada año. En los años en los cuales la medida restrictiva fue derogada, el efecto en la creación de puesto de trabajo fue inmediata, pues en el año 2017 se crearon

alrededor de 12.787 plazas mientras que en 2018 se crearon aproximadamente 13.261 plazas, reflejando un crecimiento del 28% y 4% respectivamente, siendo esto un aliciente y un impulso importante para el sector.

3.1.5 Análisis Cuantitativo del Sector Importador

En base a los requerimientos de la investigación, el análisis cuantitativo del sector importador conllevó al planteamiento de una encuesta para establecer el comportamiento de las empresas importadoras, a través de la cual se refleja su percepción de la problemática atravesada en el periodo 2012 – 2018, en el cual se implementaron las cuotas de importación para vehículos.

1. ¿En qué ciudad reside actualmente su empresa?

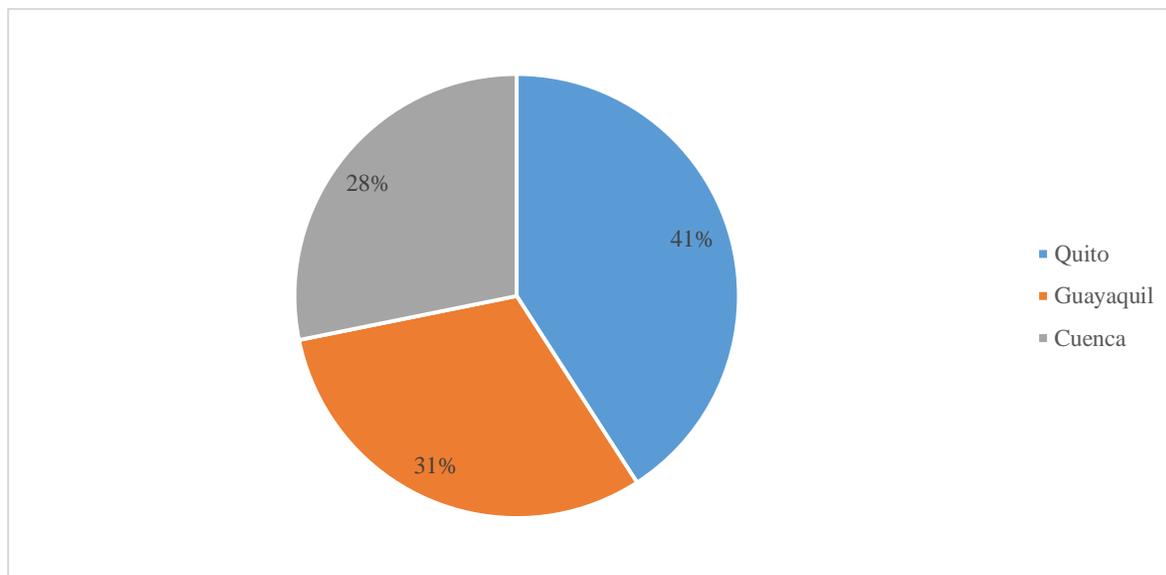


Figura 8. Pregunta 1: Empresas importadoras
Fuente: Investigación de campo

Tabla 8.*Pregunta 1: Empresas importadoras*

Opción	Selección
Quito	74
Guayaquil	56
Cuenca	51
Total	181

Fuente: Investigación de campo

Dentro de los propósitos de la encuesta se planteó el obtener información a nivel general de todo el Ecuador a través de la aplicación a empresas importadoras de vehículos ubicadas en las tres ciudades más importantes del país; Quito, Guayaquil y Cuenca. En este sentido se obtiene que el 41% de las empresas encuestadas están localizadas en la ciudad de Quito, mientras que el 31% se encuentran en la ciudad de Guayaquil y el 28%. Esta composición representa el nivel comercial que se ha desarrollado en los polos de negocios más influyentes en la economía nacional, siendo Quito en donde más empresas importadoras de vehiculos existen en relación a todo el país. Consecuentemente, a partir de esto se puede determinar que los negocios de la capital fueron los más afectados a partir de las medidas comerciales aplicadas por el Gobierno Nacional para disminuir la fuga de capitales y proteger la producción nacional, esto acompañado de los efectos ocasionados por la recesión del periodo 2015 – 2016, en donde la económica se vio en recesión, obligando al Estado a endurecer aún más las políticas restrictivas con la aplicación de salvaguardias que indirectamente impactaron sobre la comercialización de vehículos, puesto que los repuestos y accesorios influyen directamente sobre el costo del automóvil.

2. ¿Aproximadamente, que tiempo se encuentra operando en el mercado?

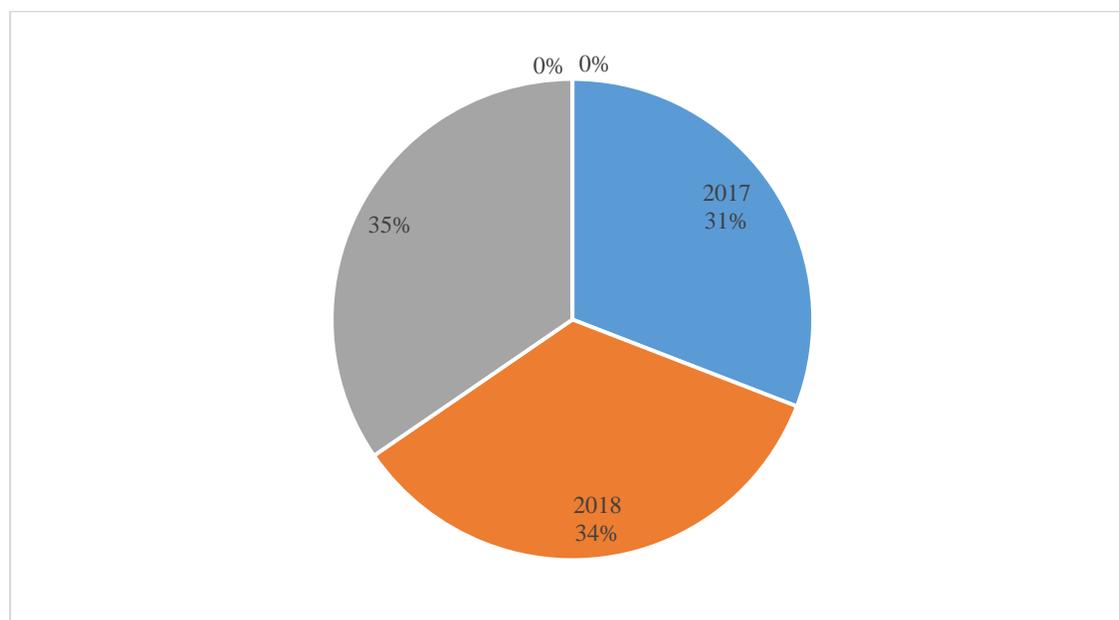


Figura 9. Pregunta 2: Empresas importadoras
Fuente: Investigación de campo

Tabla 9.

Pregunta 2: Empresas importadoras

Opción	Selección
0 – 5 años	0
6 – 10 años	86
11 – 15 años	90
16 – 20 años	5
> 20 años	0
Total	181

Fuente: Investigación de campo

Conocer el número de años aproximado que tienen las empresas importadas de vehículos dentro del mercado es importante, puesto que permite determinar qué tiempo han experimentado las medidas impuestas por el Gobierno a razón de la implementación de las restricciones de

importación, las cuales empezaron a tener mayor impacto a partir del año 2010. En este sentido se tiene que el 50% de las empresas importadoras tienen entre 11 y 15 años operando, mientras que el 47% tiene entre 6 y 10 años en funcionamiento, y un reducido 3% tiene entre 16 y 20 años en el mercado. En este sentido se puede establecer que en gran parte la mayoría de empresas han sido afectadas por las restricciones a las importaciones de vehículos, haciendo entrever que los resultados obtenidos a partir de este instrumento son válidos, y representan el comportamiento y situación actual que han mantenido los importadores. Por lo tanto, las empresas encuestadas en relación al periodo 2010 – 2018, han experimentado los efectos que han ocasionado las limitaciones de importación de vehículos bajo la partida 87.03.

3. ¿Qué tipo de vehículos son los que importa y comercializa?

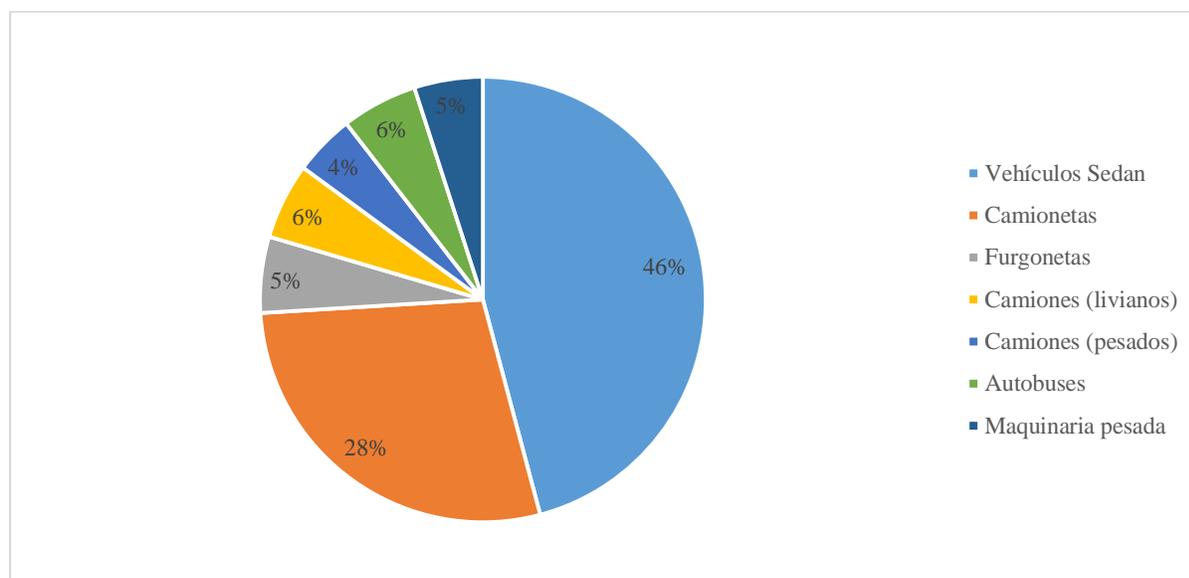


Figura 10. Pregunta 3: Empresas importadoras
Fuente: Investigación de campo

Tabla 10.*Pregunta 3: Empresas importadoras*

Opción	Selección
Vehículos Sedan	83
Camionetas	51
Furgonetas	10
Camiones (livianos)	10
Camiones (pesados)	8
Autobuses	10
Maquinaria pesada	9
Total	181

Fuente: Investigación de campo

En cuanto al tipo de vehículos de forma general se tienen que en mayor parte las empresas encuestadas importan automotores sedan, siendo estos los de mayor demanda dentro del contexto ecuatoriano, debido a la necesidad de las personas de movilizarse, este tipo de automóviles representa el 46% de las importaciones de esta clase. Así también las camionetas representan un porcentaje importante con el 28% de las importaciones. Le siguen en proporciones menores los autobuses y camiones livianos con el 6%, las furgonetas y maquinaria pesada con el 5%, y finalmente con el 4% camiones pesados. De este resultado se puede establecer las actividades comerciales que concentran la mayor parte de empresas importadoras, siendo el bien de mayor importación los vehículos utilizados para el transporte de personas, el cual se ha popularizado como alternativa para evitar el tráfico de las diferentes ciudades del país. En consecuencia, esta fue una de las razones por las cuales el Gobierno decidió implementar cuotas de importación y adicionalmente incrementan las tasas de ingreso al país, pues los vehículos se proyectaban como uno de los bienes más importados, por tanto, al restringir su entrada se buscaba reducir la fuga de capitales y mantenerlos cautivos en el mercado nacional.

4. ¿Bajo qué subpartidas arancelarias son importados los vehículos que mayormente comercializa su empresa?

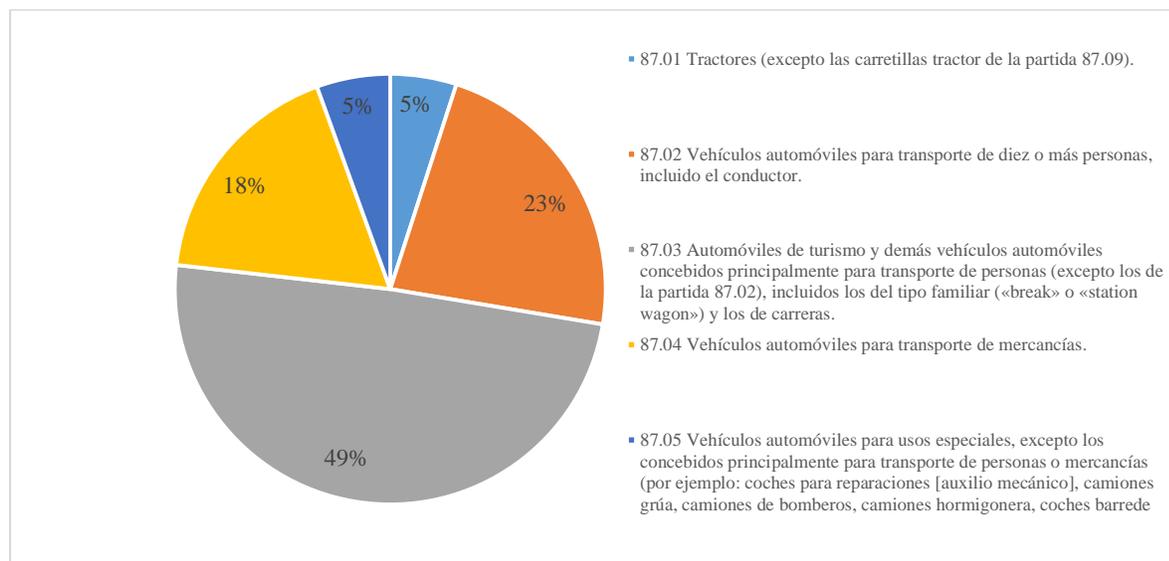


Figura 11. Pregunta 4: Empresas importadoras

Fuente: Investigación de campo

Tabla 11.

Pregunta 4: Empresas importadoras

Opción	Descripción	Selección
87.01	Tractores (excepto las carretillas tractor de la partida 87.09).	9
87.02	Vehículos automóviles para transporte de diez o más personas, incluido el conductor.	41
87.03	Automóviles de turismo y demás vehículos automóviles 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.	89
87.04	Vehículos automóviles para transporte de mercancías.	32
87.05	Vehículos automóviles para usos especiales, excepto los concebidos principalmente para transporte de personas o mercancías (por ejemplo: coches para reparaciones [auxilio mecánico], camiones grúa, camiones de bomberos, camiones hormigonera, coches barrede, coches esparcidores, coches taller, coches radiológicos).	10
Total		181

Fuente: Investigación de campo

De forma más específica, y de acuerdo a los parámetros de la investigación, se tiene que dentro de la configuración de las partidas que se tienen para la importación de vehículos, la denominación 87.03 es la de mayor importación, la cual corresponde a automóviles de turismo y demás vehículos automóviles 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, con el 49% del total de vehículos importados, le siguen los de la partida 87.02 con el 23%, en esta se encuentran los vehículos automóviles para transporte de diez o más personas, incluido el conductor. Con porcentajes menores están las partidas 87.04, 87.05 y 87.01 que corresponden a vehículos para transporte de mercaderías, vehículos de reparaciones y tractores correspondientemente con el 18%, 5% y 5%. En consecuencia, con estos resultados se tiene que las importaciones se reparten entre la partida 87.03 y 87.02, haciendo entrever que las medidas restrictivas tuvieron como principal objetivo limitar la comercialización de este tipo de vehículos de uso masivo en el Ecuador.

5. ¿Qué nivel de afectación tuvieron las medidas comerciales del gobierno impuestas a través de cupos de importación y salvaguardias?

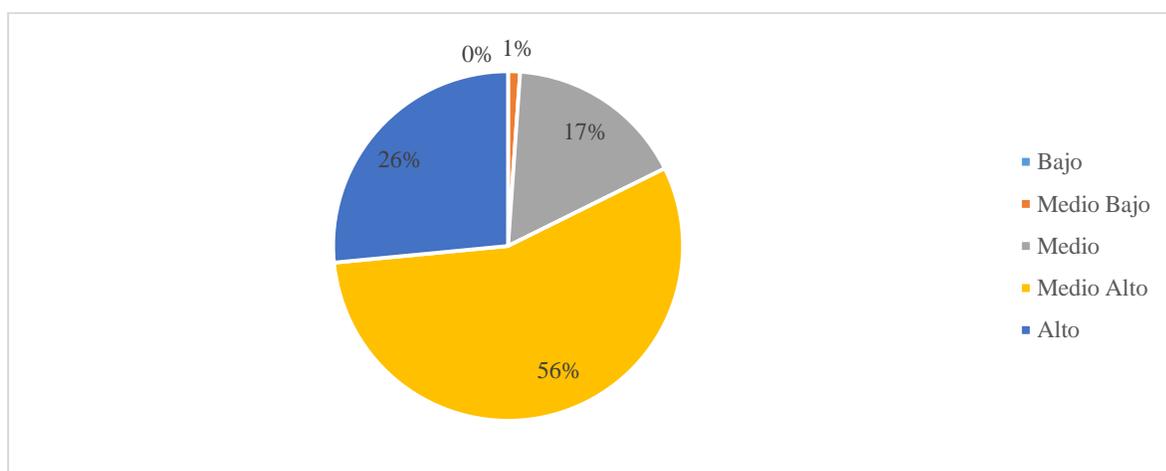


Figura 12. Pregunta 5: Empresas importadoras

Fuente: Investigación de campo

Tabla 12.*Pregunta 5: Empresas importadoras*

Opción	Selección
Bajo	0
Medio Bajo	2
Medio	30
Medio Alto	101
Alto	48
Total	181

Fuente: Investigación de campo

En cuanto a la percepción del nivel de afectación de las medidas comerciales implementadas por el Gobierno Nacional para la restricción de importaciones, se tiene que el 56% de las empresas encuestadas consideran que el impacto de las políticas han sido medias altas, es decir, bastante significativas, siendo únicamente un grado menor al establecido como máximo (alto), esto significa que el sector ha tenido graves repercusiones que ciertamente han incidido de manera negativa, haciendo que plazas de trabajo disminuyan y ciertamente en determinado grado los ingresos del Estado se incrementen por los aranceles implementados. No obstante, otro 26% de las empresas importadoras considera que el impacto fue alto, lo que conlleva a pensar que esta situación es generalizada para todo el sector, lo que muestra el nivel de alcance que tuvieron y aún mantienen las restricciones, al no permitirle a las empresas tener mayores recursos para poder maximizar sus ingresos. El resto de empresas consideran que el impacto tuvo una menor proporción, es decir, se encontró entre medio y medio bajo con el 17% y 1% respectivamente.

6. ¿En qué porcentaje se han visto disminuido sus ventas en promedio en los últimos 9 años?

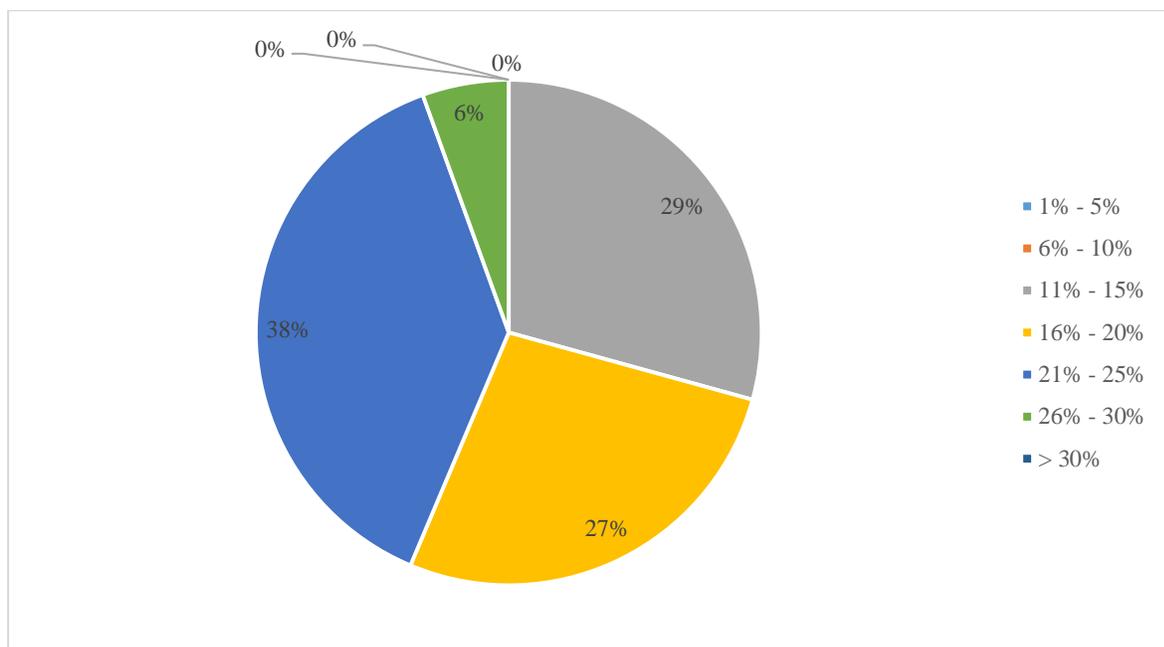


Figura 13. Pregunta 6: Empresas importadoras
Fuente: Investigación de campo

Tabla 13.

Pregunta 6: Empresas importadoras

Opción	Selección
1% - 5%	0
6% - 10%	0
11% - 15%	53
16% - 20%	49
21% - 25%	69
26% - 30%	10
> 30%	0
Total	181

Fuente: Investigación de campo

Los ingresos son los primero rubros a través de los cuales el efecto de las restricciones a las importaciones se manifiesta, es decir, fueron los primeros en verse disminuidos por la disminución de vehículos para la comercialización. En este sentido el 38% de las empresas importadoras encuestadas establecen que a partir de las medidas comerciales sus ingresos o ventas disminuyeron entre un 21% y 25%, valor significativo que trabajo consigo una reducción considerable de las plazas de empleo generados por este sector en particular, y por consiguiente las actividades derivadas de este proceso también sufrieron afectaciones, como en el caso de empresas que importan y comercializan repuestos, autopartes y accesorios. Adicionalmente, el 29% y 27% de las empresas establecen que sus ventas disminuyeron a razón entre el 11% y 15%, y entre el 16% y 20% respectivamente, siendo niveles igualmente de significativos que ocasionaron cambios en las estructuras empresariales. Mientras que el 6% restante de empresas determina que sus ingresos se redujeron entre el 26% y 30%. Esta dinámica descrita por las empresas del sector importador y comercializador de vehículos muestra el resultado de la aplicación de ineficientes restricciones impuestas, pues lo único que consiguieron fue disminuir la capacidad de generación de ingresos siendo el detonante para que toda la cadena del servicio se fraccione.

7. ¿Cómo ha transferido el incremento de los aranceles y la reducción de cupos de importación a sus clientes?

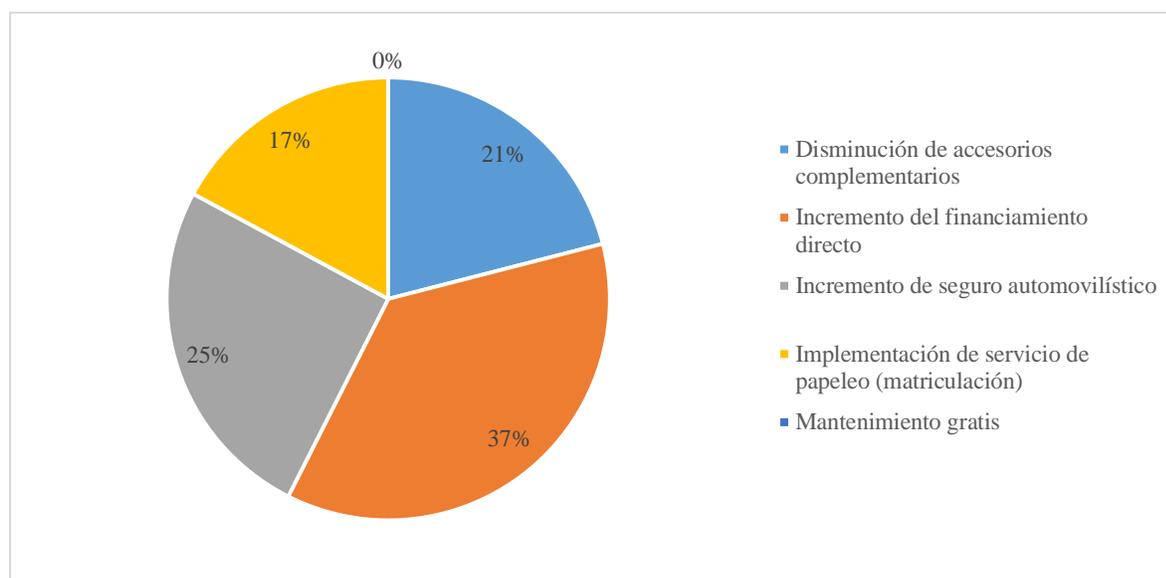


Figura 14. Pregunta 7: Empresas importadoras

Fuente: Investigación de campo

Tabla 14.

Pregunta 7: Empresas importadoras

Opción	Selección
Disminución de accesorios complementarios	38
Incremento del financiamiento directo	66
Incremento de seguro automovilístico	46
Implementación de servicio de papeleo (matriculación)	31
Mantenimiento gratis	0
Total	181

Fuente: Investigación de campo

Para poder palear la situación en la cual se vieron inmersas las empresas importadoras de autos dentro del periodo 2010 – 2018, debido a las restricciones de importaciones que se establecieron en mayor proporción a partir del año 2010, considerando que con la disminución de vehículos para la comercialización, los precios del bien se incrementaron, haciendo que las

concesionarias ejecuten acciones para mantener el nivel de demanda y por ende equilibrar el nivel de ventas. De esta forma el 37% de las empresas importadoras opto por incrementar las facilidades de financiamiento, con el fin de atraer a un mayor número de clientes. Así también el 25% de las empresas optaron por incrementar los beneficios mediante un seguro automovilístico de mayor cobertura. Otra de las opciones que se implementaron fue la disminución de los accesorios y complementos del vehículo, los cuales incrementan significativamente el valor del bien, de esta forma lo hicieron más accesible para el público. Finalmente, el 17% restante decidió por integrar el proceso de papeleo legal, es decir, vender el vehículo matriculado.

8. ¿Considerando el impacto generado por los cupos de importación y salvaguardias, que medidas ha tenido que tomar para mantenerse activo en el mercado?

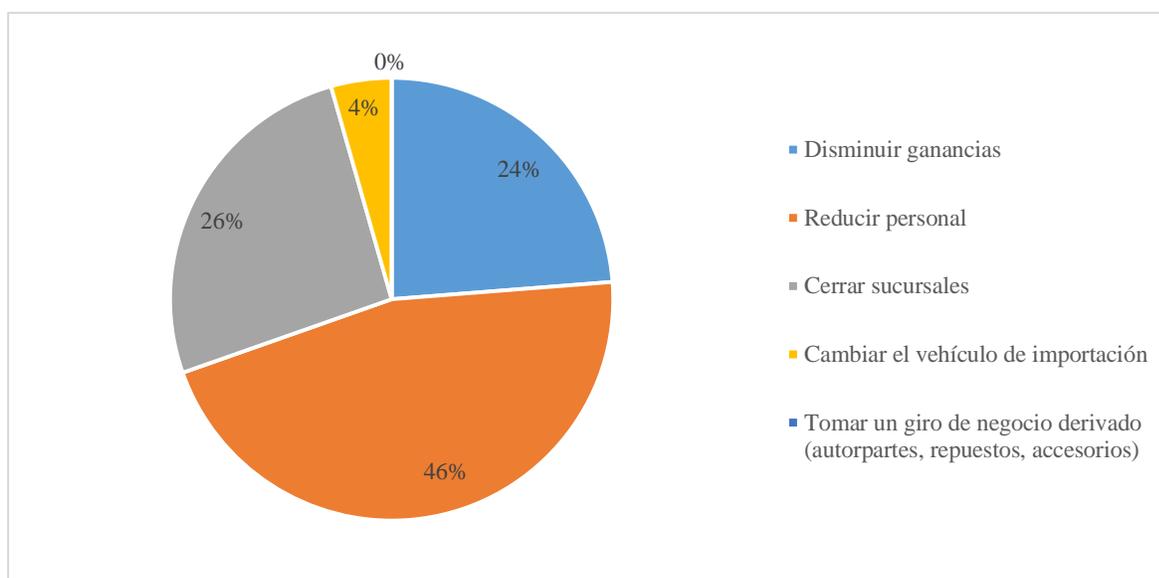


Figura 15. Pregunta 8: Empresas importadoras
Fuente: Investigación de campo

Tabla 15.*Pregunta 8: Empresas importadoras*

Opción	Selección
Disminuir ganancias	43
Reducir personal	83
Cerrar sucursales	47
Cambiar el vehículo de importación	8
Tomar un giro de negocio derivado (autopartes, repuestos, accesorios)	0
Total	0

Fuente: Investigación de campo

Adicionalmente, a las acciones establecidas por las empresas importadoras para atraer a un número mayor de clientes, también se vieron obligados a aplicar acciones radicales para mantenerse activos en el mercado, consecuentemente, el 46% de las empresas tuvo que reducir personal para de cierta forma compensar la falta de ingresos proveniente de la venta de vehículos. Adicionalmente el 26% de empresas tuvieron que cerrar sucursales, disminuyendo su capacidad comercial. Otra proporción importante de concesionarias optó por disminuir sus ganancias y otro grupo más pequeño con el 4% decidió cambiar de marca para la importación, siendo generalmente las empresas chinas las que ofrecen autos a menor costo en el mercado internacional. Estos resultados muestran el impacto que tuvo la aplicación de medidas restrictivas, lo que llevó a las empresas importadoras a tomar medidas drásticas que afectaron principalmente al sector laboral.

9. ¿Considera necesario liberar el número de vehículos que se pueden importar para mejorar la situación actual de las empresas importadoras?

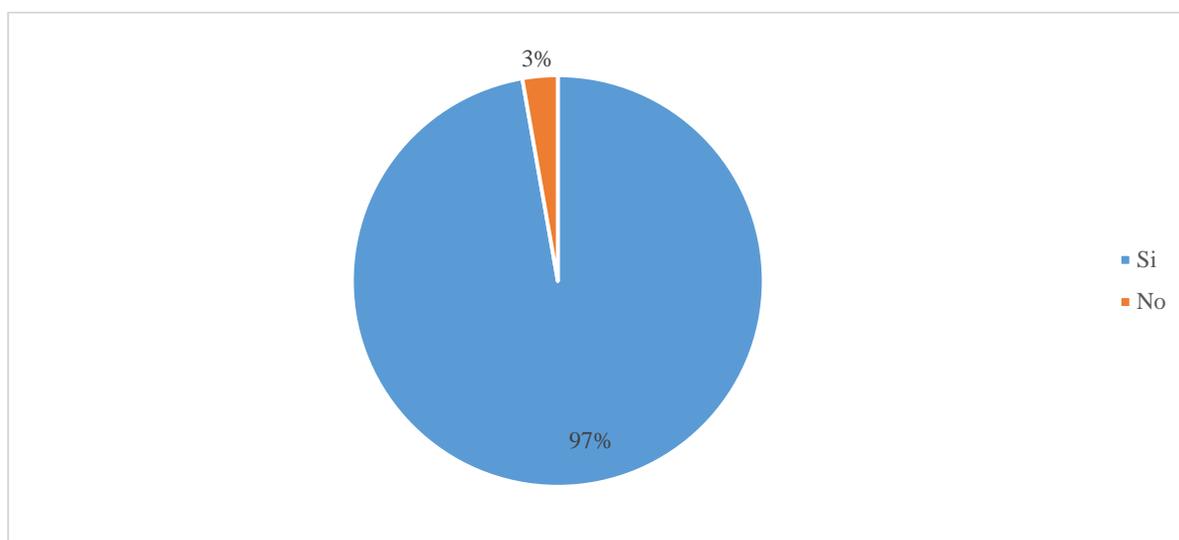


Figura 16. Pregunta 9: Empresas importadoras
Fuente: Investigación de campo

Tabla 16.

Pregunta 9: Empresas importadoras

Opción	Selección
Si	176
No	5
Total	181

Fuente: Investigación de campo

En base a la situación que ha generado la disminución de las importaciones de vehículos, los criterios de los empresarios apuntan hacia la eliminación de las restricciones impuestas por el Gobierno, esto en consecuencia de que el 97% de los encuestados considera que esta medida debe ser derogada y apuntar hacia una liberalización comercial que permita de acuerdo a las capacidades de cada empresa incrementar progresivamente su nivel de ventas en base a la calidad del bien y del servicio. No obstante, un 3% de empresas que consideran que no se debe levantar la aplicación de

cupos de importación. En este caso se trata de importadores que tienen niveles bajos de ventas y que se mantienen en el mercado en base a un pequeño nicho.

De forma general, las medidas restrictivas si bien cumplieron su objetivo de disminuir la fuga de capitales y la protección de la industria nacional, afectaron directamente a la economía y finanzas de las empresas que se dedican a importar y comercializar vehículos, siendo parte importante del sector comercial, mismo que es uno de los que mayormente aporta a la economía nacional, y por tanto, las plazas de empleo que genera son importantes para disminuir los niveles de desempleo. En este sentido el costo beneficio para la importación de vehículos parece ser más beneficios para el propio Estado que para la población en general, que depende las plazas de trabajo de este sector.

10. ¿Qué efectos positivos considera usted que se generaron y se generan a partir de la firma del Acuerdo Multipartes con la Unión Europea?

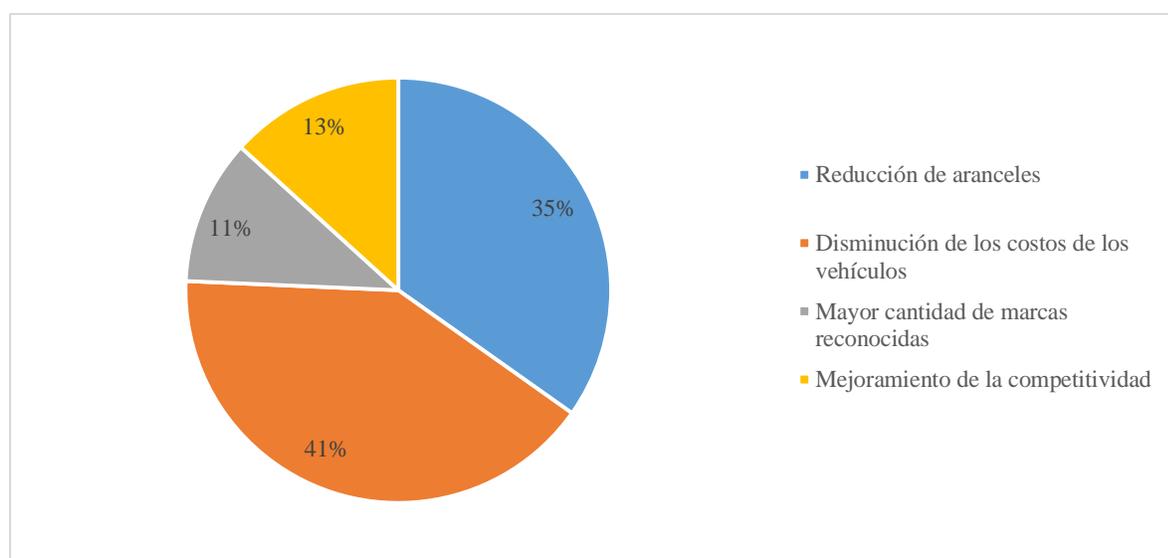


Figura 17. Pregunta 10: Empresas importadoras
Fuente: Investigación de campo

Tabla 17.*Pregunta 10: Empresas importadoras*

Opción	Selección
Reducción de aranceles	63
Disminución de los costos de los vehículos	74
Mayor cantidad de marcas reconocidas	20
Mejoramiento de la competitividad	24
Total	181

Fuente: Investigación de campo

Finalmente, dentro de esta problemática también surge la variable del Acuerdo Multipartes concretado con la Unión Europea, lo que muestra un avance dentro de los parámetros de comercio exterior para el Ecuador, al fortalecer las relaciones comerciales con un socio estratégico clave para el desarrollo de la economía nacional. Es así que uno de los beneficios más importantes que presenta este acuerdo es la entrada de vehículos de procedencia europea al país. Esto generó expectativa en el sector, haciendo que los niveles de confianza se incrementen apuntando hacia la diversificación de las marcas con diferentes calidades para atender a un público con diferentes necesidades de movilización.

En este sentido el 41% de las empresas importadoras consideran que con el acuerdo se apuntará hacia una disminución considerable de los costos de importación. Seguido el 35% de las concesionarias considera que este logro será más evidente la reducción de aranceles, que a la final recae sobre la reducción de los costos. Mientras que el 13% y el 11% de las empresas restantes considera que se mejorará la competitividad y existirán mayor cantidad de marcas reconocidas. En conjunto los beneficios parecen tener un efecto bastante positivo, no obstante, estos se lograrán al 100% en el mediano plazo, pues una vez aplicada la medida los vehículos lograrán desgravarse en 7 años.

3.2 Barreras comerciales fijadas para la importación de vehículos en el periodo 2010 – 2018

La primera resolución que acogió la medida restrictiva para la importación de vehículos en el año 2012 fue a la numero 66. En este la justificación del Gobierno Nacional radico en los artículos 395, 396 y 397 de la Constitución de la República del Ecuador, que se fundamentan en las garantías que da el Estado para la construcción de un modelo sustentable de desarrollo respetuoso de la diversidad cultural y ambiental, que asegure el cubrimiento de las necesidades presentes y futuras de la población (Comite de Comercio Exterior, 2018). De acuerdo a estos parámetros el Estado puede aplicar las políticas y medidas necesarias que eviten los efectos negativos en el ambiente, cuando se conozca certeza del daño que puede llegar a generar. En consecuencia, el incremento del parque automotor que alcanzaron niveles de concentración del 42% y 21% en las provincias más grandes del país Pichincha y Guayas respectivamente, que de acuerdo al Estado son generadores de contaminación por el CO₂ que expulsan a la atmosfera (Comite de Comercio Exterior, 2018). Con estos argumentos se procedió a establecer cuotas que limitaron la importación de vehículos, especialmente, bajo la partida 87.03.

No obstante, el trasfondo de esta medida ciertamente tuvo fines económicos, pues al disminuir los cupos de importación se incrementaron aranceles y otros gastos, beneficiando a las arcas del Estado. La estructura de asignación de cupos para importadores se encuentra detallada en el anexo 2.

Tabla 18.*Cupos asignados para la importación de vehículos para los años 2010 – 2018*

Año	Cantidad de Cupos Otorgados	Variación %	Ventas Millones de USD	Variación %
2010	0	0,0%	3.575	5%
2011	0	0,0%	3.692	3%
2012	48.179	0,0%	3.547	-4%
2013	49.203	2,1%	3.410	-4%
2014	49.000	-0,4%	3.684	8%
2015	25.617	-47,7%	2.738	-26%
2016	23.285	-9,1%	2.396	-12%
2017	0	0,0%	2.698	13%
2018	0	0,0%	2.790	3%

Fuente: (Comite de Comercio Exterior, 2018)

Los cupos de asignados para la importación de vehículos tienen tendencia a incrementarse, estos incrementos se realizaron de acuerdo al comportamiento del mercado internacional y en base a las necesidades del Estado ecuatoriano. En este sentido se debe establecer que el periodo en el cual se aplicaron las restricciones fue el comprendido entre los años 2012 y 2016. En este periodo el comportamiento de la económica ecuatoriana fue irregular por la inestabilidad del precio del barril de petróleo, que fue el detonante para el establecimiento de las diferentes medidas adoptadas por el Gobierno. En este sentido en correspondencia con las cuotas el impacto sobre las ventas de las empresas importadoras fue directo. De esta forma, en el año 2012 se estableció un total de cupos de 48.179 unidades para la importación, lo que llevo consigo a un decrecimiento en las ventas del sector de 4% registrando 3.547 millones de USD. Para el año siguiente (2013), la cuota de importación se incrementó debido a la presión de las empresas por mejorar las condiciones para la comercialización, de esta forma se tuvo un total de 49.203 cupos, no obstante, las ventas siguieron decreciendo a razón del 4% (similar al año 2012), registrando un total de 3.410 millones, esta reducción se produjo por el incremento en los precios de los automotores, puesto que aunque existió

un mayor número de cupos de importación, la restricción hizo que el cliente opte por comprar carros usados. Para el año 2014 el cupo de importación tuvo una reducción de 0,4%, es decir, se establecieron un total de 49.000 unidades para la exportación, y las ventas se incrementaron en un 8% con 3.684 millones de USD, este incremento atípico se efectuó gracias a la reducción de los precios de automóviles que ofertaron las concesionarias. Para los años 2015 y 2016, se tuvieron los decrecimientos más significativos tanto en las cuotas de importación como en las ventas, esto debido a la recesión económica que experimento el Ecuador a raíz de la caída del precio del petróleo a niveles de 30 dólares por barril, lo que disminuyeron los ingresos del Estado, haciendo que la inversión pública se limitada y no dinamice la producción ecuatoriana, que en el periodo 2007 – 2017, dependió sustancialmente de estos rubros para crecer. Adicionalmente, a los cupos de importación, se le sumaron las salvaguardias implementadas en el año 2015 a 2.500 bienes de capital, entre los cuales se encontraban CKD de automotores, que tuvieron una sobretasa de 15%, lo que de forma indirecta impacto en el precio de los vehículos y en su demanda. Consecuentemente, los cupos se redujeron en 47,7% y 9,1% para los años 2015 y 2016 con 25.617 y 23.285 unidades, mientras que las ventas decrecieron a razón del 26% y 12% para estos años, con ventas de 2.738 millones de USD y 2.396 millones de USD. Evidentemente, estos años fueron los de mayor impacto en el sector importador de vehículos, dejando saldos negativos que recayeron sobre las plazas de trabajo. Para los años 2017 y 2018, se decidió eliminar las restricciones, el motivo el cambio de Gobierno, mismo que se direcciono a fomentar el desarrollo del sector privado.

3.3 Oportunidades y amenazas derivadas del Acuerdo Multipartes con la Unión Europea para la importación de vehículos

Es claro que el Acuerdo Multipartes logrado entre Ecuador y la Unión Europea, trae consigo un conjunto de beneficios y amenazas inherentes, no obstante, estos son mayormente apreciables desde la perspectiva de las exportaciones, es decir, es más beneficios para el Ecuador exportar sus productos para mejorar sus ingresos de comercio exterior. En cuanto a las importaciones para el país no conlleva oportunidades que beneficien substancialmente a la economía como tal, pero en cuanto a determinados sectores como el automotriz, esto significa el aprovechamiento de los planes de desgravación de vehículos de marcas europeas, es decir, el ingreso a menor costo de automotores de gama media y alta. Consecuentemente, se pueden establecer estos beneficios de forma general en cuanto a las condiciones que tiene el contexto europeo con referencia a la calidad de sus productos manufacturados, así como la tecnología que utilizan para disminuir costos y la innovación como componente principal para penetrar en mercados donde la durabilidad del bien es mayormente valorado en relación a su valor monetario.

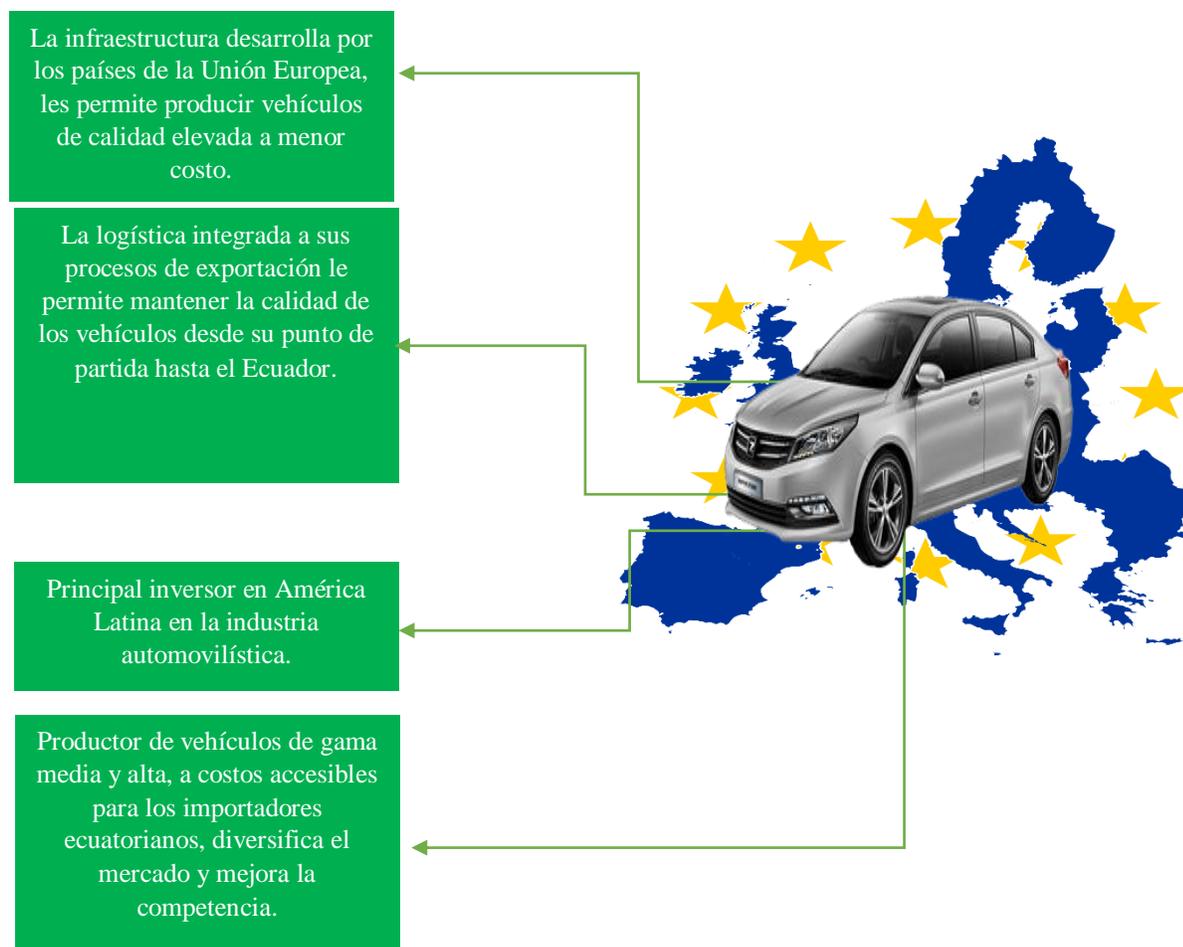


Figura 18. Ventajas del Acuerdo Multipartes para la importación de vehículos
Fuente: (Ministerio de Comercio Exterior e Inversiones , 2019)

3.3.1 Ventajas de la importación de vehículos, sus partes y accesorios

Dentro del contexto del Acuerdo Multipartes logrado entre Ecuador y la Unión Europea, las importaciones de vehículos tuvieron diferentes parámetros con respecto a la desgravación arancelaria y otras condiciones de penetración al mercado de este sector en Ecuador (Delegación de la Unión Europea en Ecuador, 2018). En este sentido se tiene que los periodos de desgravación tienen un margen de variación de entre 7 y 10 años. Es decir, los automóviles con motor de émbolo

(pistón) alternativo de encendido por chispa de cilindrada de más de 1500 cm³, de menor o similar capacidad a 3.000 cm, bajo la subpartida 8703.23.00, tiene un proceso de desgravación que dura aproximadamente 7 años, con diferentes tarifas base que oscilan entre el 10% y 40%. Adicionalmente, los demás automotores para el transporte de mercaderías con motor de émbolo (pistón) de encendido por compresión (diésel o semi diésel) con un soporte de carga tolerable menor o igual a 5 toneladas bajo la subpartida 8704.21.00 se podrán liberar del arancel dentro de un periodo de 10 años, es decir, de acuerdo a la vigencia del acuerdo a inicios del año 2017, este clases de vehículos quedara libre de aranceles en el año 2027, de acuerdo a la estructura de una desgravación progresiva que va desde el 5% hasta el 40% (Delegación de la Unión Europea en Ecuador, 2018).

Adicionalmente, los CKD (partes para ensamblaje de vehículos) de los automotores para transporte de mercaderías bajo la subpartida 8704.21.10.80 depende para su entrada al país de un gravamen establecido entre el 5% y el 9% (Delegación de la Unión Europea en Ecuador, 2018).

Los automóviles que son objeto de estudio en el presente trabajo de investigación, que se clasifican dentro de la subpartida 8703.00.00 para transporte de personas, tienen una participación importante dentro del segmento de vehículos que conforman la oferta de exportación de la UE hacia el Ecuador, se encuentran bajo un intervalo de aranceles de entre el 5% y el 40% con tiempos de desgravación comprendidos entre 5 y 7 años. De esta forma se tiene que a los automóviles eléctricos terminados o como CKD y a los automotores de composición híbrida, se les implementa un arancel inicial del 20% (Delegación de la Unión Europea en Ecuador, 2018).

En base a la planificación del Acuerdo Multipartes, a las partes y accesorios de vehículos automóviles bajo la partida 8708.00.00 que es el segundo segmento de vehículos de mayor

exportación hacia el Ecuador, se aplican en gran parte aranceles cuya base oscila entre el 5% y 40%, con periodos de desgravación comprendidos entre 5 y 10 años. No obstante, el conjunto de productos que quedaron libres de aranceles a partir de la entrada en vigencia del acuerdo fueron los cinturones de seguridad o amortiguadores.

Tabla 19.

Cronograma de desgravación otorgado a Unión Europea para autos bajo la partida 87.03

Código negociado con UE NANDINA 766 a febrero 2016	Descripción	ARANCEL APLICADO A LA UE A LA ENTRADA EN VIGENCIA DEL ACUERDO	Código que consta en el Anexo del Acuerdo Ecuador - Unión Europea
8703100011	---- Eléctricos en CKD	20	5
8703100019	---- Eléctricos los demás	20	5
8703100021	---- Híbridos en CKD	20	5
8703100029	---- Los demás	20	5
8703100091	---- Los demás en CKD	20	5
8703100099	---- Los demás	20	5
8703210080	--- En CKD	10, La Reducción del arancel % Adv aplica conforme tabla del Anexo II de la Resolución No. 65 del COMEX, en base al porcentaje del producto ecuatoriano incorporado (PEI), arancel mínimo 5%	7
8703210091	---- Vehículo de tres ruedas	35	7
8703210099	---- Los demás	35	7
8703221080	---- En CKD	10, La Reducción del arancel % Adv aplica conforme tabla del Anexo II de la Resolución No. 65 del COMEX, en base al porcentaje del producto ecuatoriano incorporado (PEI), arancel mínimo 5%	7
8703221090	---- Los demás	40	7
8703229080	---- En CKD	10, La Reducción del arancel % Adv aplica conforme tabla del Anexo II de la Resolución No. 65 del COMEX, en base al porcentaje del producto ecuatoriano incorporado (PEI), arancel mínimo 5%	7

8703229090	----- Los demás	40	7
8703231080	----- En CKD	10% Y 14%, La Reducción del arancel % Adv aplica conforme tabla del Anexo II de la Resolución No. 65 del COMEX, en base al porcentaje del producto ecuatoriano incorporado (PEI), arancel mínimo 4.38%	7
8703231090	----- Los demás	40, 35% solamente para vehículos de más de 1.900 cc.	7
8703239080	----- En CKD	10% Y 14%, La Reducción del arancel % Adv aplica conforme tabla del Anexo II de la Resolución No. 65 del COMEX, en base al porcentaje del producto ecuatoriano incorporado (PEI), arancel mínimo 4.38%	7
8703239090	----- Los demás	40, 35% solamente para vehículos de más de 1.900 cc.	7
8703241080	----- En CKD	18, La Reducción del arancel % Adv aplica conforme tabla del Anexo II de la Resolución No. 65 del COMEX, en base al porcentaje del producto ecuatoriano incorporado (PEI), arancel mínimo 4.38%	7
8703241090	----- Los demás	35	7
8703249080	----- En CKD	18, La Reducción del arancel % Adv aplica conforme tabla del Anexo II de la Resolución No. 65 del COMEX, en base al porcentaje del producto ecuatoriano incorporado (PEI), arancel mínimo 4.38%	7
8703249090	----- Los demás	35	7
8703311080	----- En CKD	10, La Reducción del arancel % Adv aplica conforme tabla del Anexo II de la Resolución No. 65 del COMEX, en base al porcentaje del producto ecuatoriano incorporado (PEI), arancel mínimo 5%	7
8703311090	----- Los demás	40	7
8703319080	----- En CKD	10, La Reducción del arancel % Adv aplica conforme tabla del Anexo II de la Resolución No. 65 del COMEX, en base al porcentaje del producto ecuatoriano incorporado (PEI), arancel mínimo 5%	7

8703319091	----- Vehículo de tres ruedas	40	7
8703319099	----- Los demás	40	7
8703321080	----- En CKD	10% Y 14%, La Reducción del arancel % Adv aplica conforme tabla del Anexo II de la Resolución No. 65 del COMEX, en base al porcentaje del producto ecuatoriano incorporado (PEI), arancel mínimo 5%	7
8703321090	----- Los demás	40	7
8703329080	----- En CKD	10% Y 14%, La Reducción del arancel % Adv aplica conforme tabla del Anexo II de la Resolución No. 65 del COMEX, en base al porcentaje del producto ecuatoriano incorporado (PEI), arancel mínimo 5%	7
8703329090	----- Los demás	40	7
8703331080	----- En CKD	14% Y 18%, La Reducción del arancel % Adv aplica conforme tabla del Anexo II de la Resolución No. 65 del COMEX, en base al porcentaje del producto ecuatoriano incorporado (PEI), arancel mínimo 5%	7
8703331090	----- Los demás	40	7
8703339080	----- En CKD	14% Y 18%, La Reducción del arancel % Adv aplica conforme tabla del Anexo II de la Resolución No. 65 del COMEX, en base al porcentaje del producto ecuatoriano incorporado (PEI), arancel mínimo 5%	7
8703339090	----- Los demás	40	7
8703900011	----- Eléctricos en CKD	14 % y 18 %, La reducción del arancel % Adv aplica conforme tabla del Anexo II de la Resolución No 65 del COMEX, en base al porcentaje del producto ecuatoriano incorporado PI , arancel mínimo 5 %	7
8703900019	----- Eléctricos los demás	35	7
8703900021	----- Híbridos en CKD	14 % y 18 %, La reducción del arancel % Adv aplica conforme tabla del Anexo II de la Resolución No 65 del COMEX, en base al porcentaje del producto ecuatoriano incorporado PI , arancel mínimo 5 %	7
8703900029	----- Híbridos los demás	35(*): 0% solamente vehículos de 0 a 2.000cc; 10% solamente vehículos de 2.001cc a 3.000cc; 20% de 3001 a 4000 cc.; 35% mayor a 4000 cc	7
8703900091	----- Vehículos híbridos	35(*): 0% solamente vehículos de 0 a 2.000cc; 10% solamente vehículos de 2.001cc a 3.000cc; 20% de 3001 a 4000 cc.; 35% mayor a 4000 cc	7
8703900099	----- Los demás	35	7

Fuente: (Ministerio de Comercio Exterior, 2018)

3.4 Niveles de importación de vehículos en el periodo 2010 – 2018

El nivel de importaciones genera una perspectiva del comportamiento de las empresas importadoras en razón de las restricciones impuestas a la partida 8703, puesto que los cupos asignados afectaron no únicamente a la cantidad de vehículos importados, sino también al costo que represento importarlos.

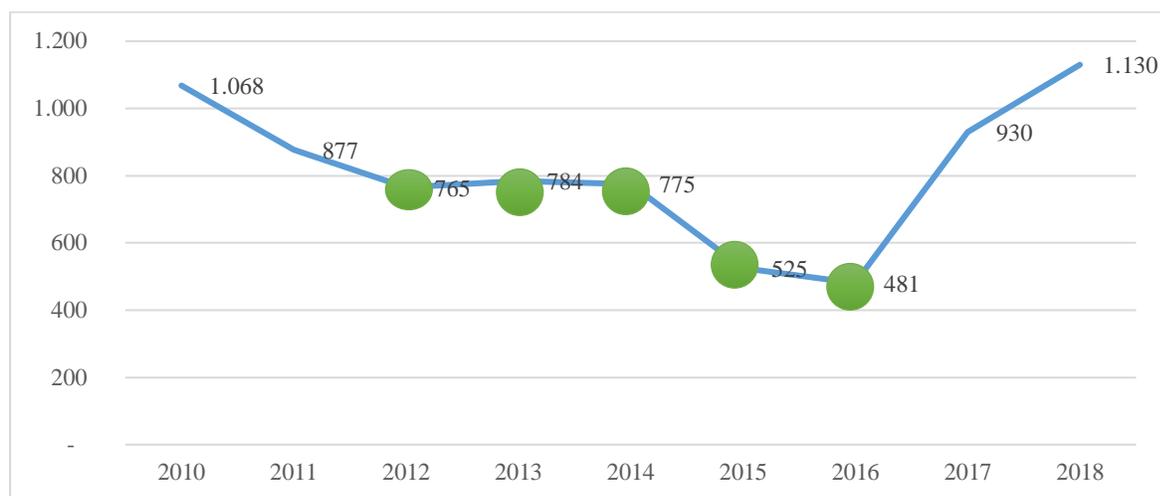


Figura 19. Importaciones de vehículos bajo la partida 87.03 (millones de USD)

Fuente: (Estadísticas del comercio para el desarrollo internacional de las empresas, 2019)

La importación de vehículos en términos de valor FOB, ha tenido un comportamiento irregular que responde ciertamente a las restricciones de entrada de vehículos (para efectos del análisis en la figura 19 se ubican con punto de color verde los años en los cuales se aplicaron cuotas de importación). Consecuentemente, para el año 2010 las importaciones presentaron un incremento del 6% con 1.068 millones de USD valor FOB, para el año 2011 se presenta un decrecimiento importante del 18%, dando un total importado de 877 millones de USD. Esta situación fue aún más crítica a partir de la aplicación de las restricciones de importación en 2012 con lo cual se tuvo un decrecimiento del 13%, estableciendo un total importado de 765 millones de USD valor FOB. Presentando un comportamiento atípico en el año 2013 se tiene un incremento de las importaciones

del 3% con 784 millones de USD importados, esto se debió al incremento que tuvieron las cuotas de importación en ese año. Para el año 2014 se tiene un nuevo decrecimiento del 1% con 775 millones de USD. En los años 2015 y 2016, esta situación se agrava en relación a la recesión económica que experimento el Ecuador, y que conllevó a una reducción mucho más significativa de los cupos de importación de vehículos. Es decir, se tuvo disminución del 32% y 8% respectivamente con 525 millones de USD y 481 millones de USD valor FOB. No obstante, luego de la desaceleración el país tuvo una recuperación que se reflejó en la eliminación de las restricciones e incrementaron las importaciones en 93% y 22% para los años 2017 y 2018 respectivamente con 930 millones de USD y 1.130 millones de USD.

En cuanto a los proveedores de vehículos para el Ecuador, se encuentra Corea en el primer lugar exportando hacia el país alrededor del 28% del total de vehículos requeridos. Le sigue en segundo lugar China con el 17% del total importado. En tercer lugar, se ubica Colombia con el 14%. Y en cuarto y quinto lugar están México y Japón con el 13% y 10% respectivamente del total importado por Ecuador. En cuanto a los países europeos destaca Hungría y Reino Unido con el 4% y 3% del total importado, no obstante, en base a los beneficios que se desprende de la firma del Acuerdo Multipartes con la Unión Europea, se prevé que la participación exportadores de esta región incremente por la reducción progresiva de aranceles para la entrada de vehículos de esta procedencia al Ecuador.

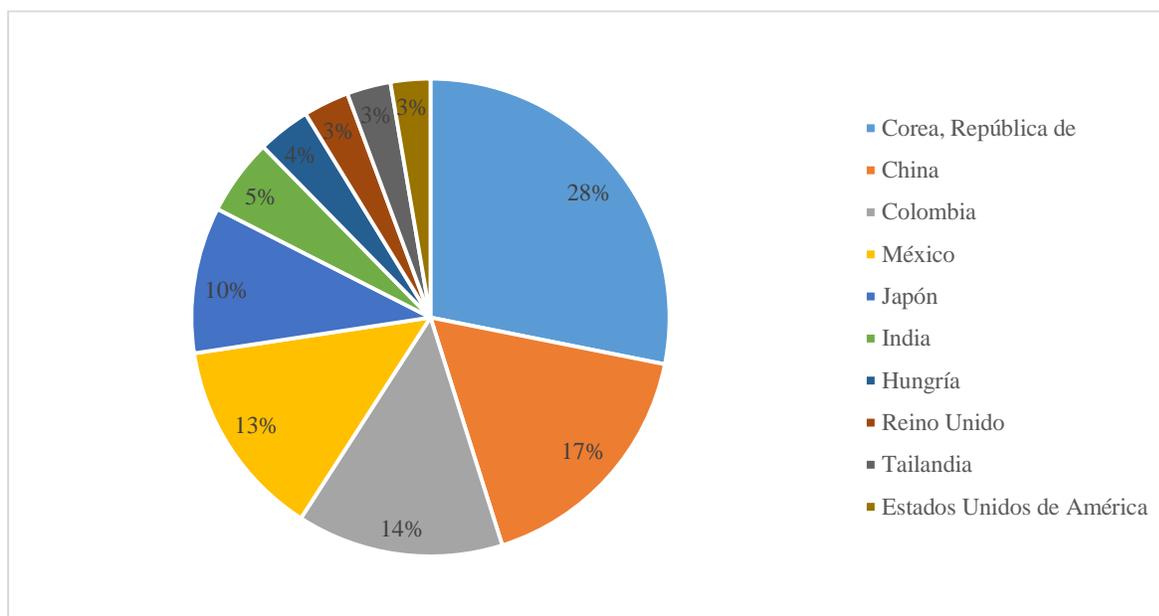


Figura 20. Países proveedores de vehículos para Ecuador
Fuente: (Estadísticas del comercio para el desarrollo internacional de las empresas, 2019)

CONCLUSIONES

En base a los objetivos planteados para la realización del presente estudio se tienen las siguientes síntesis obtenidos a partir del desarrollo del capítulo III, pues en este apartado se analiza la situación económica del sector automotriz en el Ecuador en el periodo 2010 – 2018, además se definen las barreras comerciales fijadas para la importación de vehículos en este mismo periodo, lo cual se complementa con las oportunidades y amenazas derivadas del Acuerdo Multipartes con la Unión Europea para la importación de vehículos, y adicionalmente se presentan los resultados de la comparación de los niveles de importación de vehículos en el periodo 2010 – 2018:

Dentro del periodo de análisis (2010 – 2018), se aprecia que el comportamiento del sector automotriz en referencia a las empresas importadoras y comercializadoras de vehículos ha sido irregular, puesto que como resultado del crecimiento del parque automotor en las ciudades más grandes el Ecuador, Quito y Guayaquil, y que según el Gobierno este aumento genera una mayor contaminación ambiental, optando por implementar restricciones a las importaciones de vehículos bajo la partida 8730, con el fin de garantizar el desarrollo de un entorno sustentable para la población. Sin embargo, esta medida tuvo un trasfondo económico, pues el Estado buscó tener una mayor recaudación con el incremento de los aranceles para el ingreso automotores, esto considerando que el Ad Valorem osciló entre los 35% y 45% sobre el valor CIF. A partir de estos antecedentes el desempeño de este sector fue desfavorable, decreciendo en ventas a partir del año 2012 hasta el año 2016, en un promedio de 8%, y haciendo que se perdieran plazas de trabajo a razón de 3%. No obstante, los años 2017 y 2018, fueron alentadores para el sector, puesto que por parte del Gobierno se eliminaron las restricciones de entrada incrementando las ventas de vehículos en 16% promedio.

La composición de las restricciones que se establecieron en el periodo 2010 – 2018, se viabilizaron a partir del año 2012, pues entre los años 2010 y 2011 no se registraron medidas que afectaran significativamente al sector importador de vehículos bajo la partida 8703. La medida de restricción se derivó de la política ambiental aplicada por el Gobierno Nacional para la preservación del medioambiente (pues asumía que el incremento del parque automotor significaba mayor contaminación ambiental), lo que derivó en la imposición de cupos para la importación de automóviles, lo que limitó la capacidad comercial de las empresas dedicadas a su venta. De esta forma para el año 2012 se tuvo un cupo de 48.179 unidades, no obstante, en el año 2019 este se incrementó debido a las presiones de los gremios importadores, teniendo para este año 49.203 unidades para importar. Entre los años 2014 y 2016 estas cuotas empezaron a tener un decrecimiento continuo del 57% promedio, esto a razón de la recesión económica que tuvo el Ecuador entre los años 2015 y 2016, que obligó al Gobierno a mantener cautivo los capitales protegiendo la producción nacional y restringiendo la entrada de bienes de capital importados. A esto se le añade las salvaguardias que aplicaron sobretasas a 2.500 subpartidas en donde se integraron a CKD de automotores, lo que encareció el precio de los vehículos disminuyendo su demanda.

Aunque, la situación del sector importador de vehículos entre los años 2012 y 2016, no fue la más favorable, a partir de la firma del Acuerdo Multipartes (1 de enero del 2017) se proyectaron beneficios bastante importantes para las empresas importadoras, puesto que a través de este acuerdo los vehículos de origen europeo llegarían al Ecuador con un menor costo, gracias a la desgravación progresiva programada como parte del fortalecimiento de las relaciones comerciales. De forma

específica la partida 8703 que tiene una participación importante dentro del segmento de vehículos que conforman la oferta de exportación de la UE hacia el país, se encuentran bajo un intervalo de aranceles de entre el 5% y el 40% con tiempos de desgravación comprendidos entre 5 y 7 años. Lo que es positivo para el sector y genera un ambiente de confianza entre los empresarios importadores.

Finalmente, los niveles de importación responden directamente al comportamiento de las ventas de vehículos, por lo tanto, en los años en los cuales se aplicaron las restricciones de importación (2012 – 2016), estas disminuyeron a razón del 13% anual registrando importaciones valores FOB de 593 millones de USD. Sin embargo, con la eliminación de estas medidas las importaciones volvieron a crecer de acuerdo al 57%.

RECOMENDACIONES

Como parte de la investigación es necesario establecer determinadas recomendaciones que ayudaran a mejorar el proceso de estudio de las variables en futuros trabajos.

En primera instancia es necesario que se realice un análisis de las variables ambientales que de acuerdo al Estado sustentaron la aplicación de restricciones de importación de vehículos, esto con el objetivo de establecer la posición del Gobierno frente al desarrollo del sector. Adicionalmente, a través de esta evaluación se podrán generar estrategias que puedan ser aplicadas para el mejoramiento de las relaciones entre el sector público y privado frente al desarrollo económico del país.

Adicionalmente, se debe realizar entrevistas a funcionarios públicos encargados de la gestión de tributaria y arancelaria, con el objetivo de tener una mejor perspectiva de la posición del Gobierno con respecto a los efectos que genera la importación de vehículos bajo la partida 8703.

Se debe realizar un análisis pormenorizado de las concesionarias que actualmente funcionan en el Ecuador, para indagar sobre las estrategias específicas que utilizaron para paliar las medidas del Gobierno con respecto a la restricción de importación de vehículos. Es decir, establecer su planificación frente al decrecimiento de las importaciones, para definir acciones que el Estado puede considerar para su aplicación en casos donde las restricciones sean inminentes.

BIBLIOGRAFÍA

- Delegación de la Unión Europea en Ecuador. (2018). *Acuerdo Comercial: Ecuador - Unión Europea*. Obtenido de https://eeas.europa.eu/sites/eeas/files/cartilla_acuerdo_comercial_ue-ecuador_0.pdf
- Aldáz, R. (2014). *La investigación científica*. México: Catálogo.
- Asociación de Empresa Automotrices del Ecuador . (2018). *Sector Automotor en cifras*. Obtenido de http://www.aeade.net/wp-content/uploads/2017/03/Sector-en-cifras_6-Marzo-2017.pdf
- Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. (2019). *Boletín Sector Automotor en Cifras*. Obtenido de <https://www.aeade.net/boletin-sector-automotor-en-cifras/>
- Banco Central del Ecuador. (2019). *Cuentas nacionales*. Obtenido de <https://contenido.bce.fin.ec/documentos/PublicacionesNotas/Catalogo/CuentasNacionales/cnt63/CTASTRIM105.xlsx>
- Banco Central del Ecuador. (2019). *Cuentas Nacionales*. Obtenido de <https://contenido.bce.fin.ec/docs.php?path=/documentos/PublicacionesNotas/Catalogo/CuentasNacionales/Anuales/Dolares/indicecn1.htm>
- Barzallo, D. (2012). *Estudio de los aspectos tributarios e importaciones en el sector automotriz por el periodo 2012*. Ecuador: Universidad de Cuenca.
- Chacholiades, M. (2005). *Economía Internacional*. México: Mc Graw Hill.
- Comite de Comercio Exterior. (2018). *Resoluciones*. Obtenido de <https://www.comercioexterior.gob.ec/comex/>
- Coordinadora Ecuatoriana de Comercio Justo . (2016). Obtenido de <http://www.cecjecuador.org.ec/#>
- Corporación Nacional de Finanzas Populares y Solidarias. (2016). *ECONOMÍA, FINANZAS POPULARES Y SOLIDARIAS* . Obtenido de <http://www.economiasolidaria.org/>
- Estadísticas del comercio para el desarrollo internacional de las empresas. (2019). *Importaciones* . Obtenido de <https://www.trademap.org/CompaniesList.aspx?nvpm=3%7c218%7c%7c%7c%7c8703%7c%7c%7c4%7c1%7c1%7c1%7c3%7c1%7c2%7c3%7c1>
- Flórez, M. (2013). *Barreras comerciales: amenazas y oportunidades para las economías en desarrollo*. Colombia : Nueva Granada.
- Fuentes, E. (2010). *Políticas Comercial*. Venezuela: Academia Nacional de Ciencias Económicas.

- Marín, S. (2012). *Estudio de los aspectos tributarios e importaciones en el sector automotriz por el periodo 2012*. Ecuador: Universidad de Cuenca.
- Merchán, P. (2018). *Efectos de las restricciones aduaneras de importaciones vehículos en Guayaquil año 2012 al 2016*. Ecuador: Universidad de Guayaquil.
- Ministerio de Comercio Exterior. (2018). *CRONOGRAMA DE DESGRAVACIÓN OTORGADO A UNIÓN EUROPEA*. Obtenido de <https://attachment.outlook.live.net/owa/beto.slip@hotmail.com/service.svc/s/GetFileAtt>
- Ministerio de Comercio Exterior e Inversiones . (2018). *Informe en cifras sobre la importación, producción y comercialización de vehículos en el Ecuador*. Obtenido de <https://www.comercioexterior.gob.ec/comex/>
- Ministerio de Comercio Exterior e Inversiones . (01 de Enero de 2019). *Acuerdo Comercial Ecuador-Unión Europea* . Obtenido de <https://www.comercioexterior.gob.ec/acuerdo-comercial-ecuador-union-europea/>
- Mochón, F. (2001). *Principios de Economía*. México: McGraw Hill.
- Montenegro, F. (2014). *Fundamentos de la Investigación del Comportamiento*. México: Nueva Editorial Interamericana.
- Moreira, J. (2015). *Análisis de las restricciones arancelarias en el sector automotriz y propuesta para el desarrollo de este sector en la ciudad de Guayaquil*. . Ecuador: UPS.
- Navarrete, E. (2004). *Libre Comercio Vs. Proteccionismo*. México: Universidad de las Américas Puebla.
- Pico, L. (2017). *Análisis de la restricción a las importaciones del sector automotriz en el Ecuador periodo 2010 – 2015 y su impacto en la economía*. Ecuador: Universidad Tecnológica Empresarial de Guayaquil.
- Porter, M. (2000). *Estrategias competitivas* . México: CECSA.
- Sánchez, F. (2017). *POLÍTICAS ARANCELARIAS DE IMPORTACIÓN DE VEHÍCULOS EN EL ECUADOR*. Ecuador: Observatorio Economía Latinoamericana.
- Sench, P. (2015). *Metodología de la Investigación*. España: El Cid.

