



**Incidencia de la Política Comercial en el Sector Automotriz del Ecuador durante el  
período 2015-2018**

Cabezas Samaniego, Jenny Alexandra

Departamento de Ciencias Económicas, Administrativas y del Comercio

Carrera de Ingeniería en Finanzas y Auditoría

Trabajo de titulación previo a la obtención del título de Ingeniera en Finanzas, Contadora  
Pública - Auditora

Ing. Viteri Moya, Digna Marcela Msc.

19 de febrero del 2021

## Reporte







### Document Information

<b>Analyzed document</b>	PROYECTO TESIS JENNY CABEZAS - 19 FEBRERO 21.docx (D96357958)
<b>Submitted</b>	2/23/2021 5:20:00 PM
<b>Submitted by</b>	
<b>Submitter email</b>	jacabezas5@espe.edu.ec
<b>Similarity</b>	6%
<b>Analysis address</b>	dmviteri.espe@analysis.orkund.com

### Sources included in the report

<b>W</b>	URL: <a href="https://repositorio.espe.edu.ec/bitstream/21000/12844/1/T-ESPE-057168.pdf">https://repositorio.espe.edu.ec/bitstream/21000/12844/1/T-ESPE-057168.pdf</a> Fetched: 12/3/2019 2:51:50 AM		1
<b>W</b>	URL: <a href="https://repositorio.espe.edu.ec/bitstream/21000/12675/1/T-ESPE-053631.pdf">https://repositorio.espe.edu.ec/bitstream/21000/12675/1/T-ESPE-053631.pdf</a> Fetched: 9/26/2020 6:30:32 AM		5
<b>SA</b>	<b>tesis definitiva-oswaldo cisneros.docx</b> Document tesis definitiva-oswaldo cisneros.docx (D62884029)		1
<b>W</b>	URL: <a href="https://repositorio.espe.edu.ec/bitstream/21000/13168/1/T-ESPEL-CAI-0549.pdf">https://repositorio.espe.edu.ec/bitstream/21000/13168/1/T-ESPEL-CAI-0549.pdf</a> Fetched: 12/12/2019 12:20:51 AM		3
<b>W</b>	URL: <a href="http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/28642/1/Trabajo%20Final%20G%C3%B3mez%20...">http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/28642/1/Trabajo%20Final%20G%C3%B3mez%20...</a> Fetched: 12/5/2020 2:10:33 AM		1
<b>W</b>	URL: <a href="https://repositorio.espe.edu.ec/bitstream/21000/21143/1/T-ESPE-039845.pdf">https://repositorio.espe.edu.ec/bitstream/21000/21143/1/T-ESPE-039845.pdf</a> Fetched: 1/11/2021 2:48:43 AM		1
<b>W</b>	URL: <a href="https://repositorio.uide.edu.ec/bitstream/37000/2744/1/T-UIDE-1955.pdf">https://repositorio.uide.edu.ec/bitstream/37000/2744/1/T-UIDE-1955.pdf</a> Fetched: 12/29/2019 8:57:14 PM		9
<b>W</b>	URL: <a href="https://dspace.ups.edu.ec/bitstream/123456789/6405/6/UPS-QT02879.pdf">https://dspace.ups.edu.ec/bitstream/123456789/6405/6/UPS-QT02879.pdf</a> Fetched: 5/5/2020 10:17:25 AM		1
<b>SA</b>	<b>TESIS 04-10-2018.docx</b> Document TESIS 04-10-2018.docx (D42129178)		5
<b>W</b>	URL: <a href="https://1library.co/document/qvIk4r1y-impacto-implementacion-cupos-importaciones-s...">https://1library.co/document/qvIk4r1y-impacto-implementacion-cupos-importaciones-s...</a> Fetched: 2/23/2021 5:35:00 PM		3
<b>SA</b>	<b>Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE / TESIS 8703 FINAL.docx</b> Document TESIS 8703 FINAL.docx (D54300080) Submitted by: cjmolina2@espe.edu.ec Receiver: rarivera2.espe@analysis.orkund.com		1
<b>W</b>	URL: <a href="http://repositorio.puce.edu.ec/bitstream/handle/22000/17115/Disertaci%C3%B3n%20Dia...">http://repositorio.puce.edu.ec/bitstream/handle/22000/17115/Disertaci%C3%B3n%20Dia...</a> Fetched: 12/6/2020 8:31:28 PM		6

## URKUND

<b>W</b>	URL: <a href="http://repositorio.ucsg.edu.ec/bitstream/3317/12874/1/T-UCSG-PRE-ECO-CECO-271.pdf">http://repositorio.ucsg.edu.ec/bitstream/3317/12874/1/T-UCSG-PRE-ECO-CECO-271.pdf</a> Fetched: 12/29/2020 7:25:19 PM	 2
<b>SA</b>	<b>submission.docx</b> Document submission.docx (D54576978)	 1
<b>SA</b>	<b>Tesis completa Angel Fabara 30-06-2020.docx</b> Document Tesis completa Angel Fabara 30-06-2020.docx (D75926298)	 2
<b>W</b>	URL: <a href="http://biblioteca.unach.edu.ec/opac_css/index.php?lvl=notice_display&amp;id=9078G">http://biblioteca.unach.edu.ec/opac_css/index.php?lvl=notice_display&amp;id=9078G</a> Fetched: 2/23/2021 5:35:00 PM	 1

### Firma

DIGNA  
MARCELA  
VITERI MOYA

Empleo: digitalmente por DIGNA MARCELA VITERI MOYA  
DE CALIDAD MARCELA VITERI MOYA  
BERNARDINI BEBES 02012502, CO-E ENTIDAD DE  
CERTIFICACION DE INFORMACION, OMBUDSMAN  
DATA SA, S. C-EC  
Fecha: 2021/04/07 22:05:11  
Fecha de Emision de este documento:  
ID: 2021/04/07 22:05:11  
Fecha de Emision de este documento:  
ID: 2021/04/07 22:05:11

Ing. Viteri Moya, Digna Marcela Msc.

C.C. 1712655255

ID: L00007411



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

**CARRERA DE INGENIERÍA EN FINANZAS Y AUDITORÍA**

**CERTIFICACIÓN**

Certifico que el trabajo de titulación, **“Incidencia de la Política Comercial en el Sector Automotriz del Ecuador durante el período 2015-2018”**, fue realizado por la señorita Cabezas Samaniego, Jenny Alexandra el cual ha sido revisado y analizado en su totalidad por la herramienta de verificación de similitud de contenido; por lo tanto cumple con los requisitos legales, teóricos, científicos, técnicos y metodológicos establecidos por la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE, razón por la cual me permito acreditar y autorizar para que lo sustente públicamente.

Sangolqui, 19 de febrero de 2021

Firma

DIGNA  
MARCELA  
VITERI MOYA

Resaltado digitalmente por DIGNA MARCELA VITERI  
MOYA  
DE: DIGNA MARCELA VITERI MOYA,  
SIREALMIUMBIW28192012562, CI=ERITON D DE  
CI ESTADÍSTICA DE INFORMACIÓN, OVERCERITY  
DATA SA, S, C=EC  
Fecha: 2021-02-19 10:07:20-05  
Resaltado digitalmente por DIGNA MARCELA VITERI MOYA  
Fecha: 2021-02-19 10:07:20-05  
Fecha Resaltado: 10.01

Ing. Viteri Moya, Digna Marcela Msc.

C.C. 1712655255

ID: L00007411



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

**CARRERA DE INGENIERÍA EN FINANZAS Y AUDITORÍA**

**RESPONSABILIDAD DE AUTORÍA**

Yo, Cabezas Samaniego, Jenny Alexandra, con cédula de ciudadanía N° 0602071151, declaro que el contenido, ideas y criterios del trabajo de titulación: **“Incidencia de la Política Comercial en el Sector Automotriz del Ecuador durante el periodo 2015-2018”** es de mi autoría y responsabilidad, cumpliendo con los requisitos teóricos, científicos, técnicos, metodológicos y legales establecidos por la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE, respetando los derechos intelectuales de terceros y referenciando las citas bibliográficas.

Sangolqui, 19 de febrero de 2021

.....  
Cabezas Samaniego, Jenny Alexandra

C.C. 0602071151



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

**CARRERA DE INGENIERÍA EN FINANZAS Y AUDITORÍA**

**AUTORIZACIÓN DE PUBLICACIÓN**

Yo, Cabezas Samaniego, Jenny Alexandra, con cédula de identidad N° 0602071151, autorizo a la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE publicar el trabajo de titulación **“Incidencia de la Política Comercial en el Sector Automotriz del Ecuador durante el período 2015-2018”** en el Repositorio institucional, cuyo contenido, ideas y criterios son de mi responsabilidad.

Sangolqui, 19 de febrero de 2021

.....  
Cabezas Samaniego, Jenny Alexandra

C.C. 0602071151

## **Dedicatoria**

*A mi familia por concederme lo mejor de ellos en cada maravilloso día. A Ti padre supremo por la fortaleza, la salud y la esperanza que tú me brindas en cada día de mi vida al despertar para cumplir mis metas con tu bendición, abriendo caminos donde no hay para poder trajinar concediendo las peticiones de mi corazón, apartando cualquier tristeza y preocupación de mi vida derramando en mi persona y en mi familia una lluvia de bendiciones y mucha fortaleza para seguir adelante.*

*“Dios Padre eterno pongo en tus manos lo que está fuera de mi alcance”*

## **Agradecimiento**

*Al sabio por su infinita bondad por su paciencia agradezco por los días mejores y por la luz que irradió esperanza en este largo caminar.*

*A la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE, a sus autoridades y docentes por el apoyo y el conocimiento recibido, orientado para días mejores en el nivel académico de pregrado, mil gracias.*

*Me gustaría agradecer a la Señora Ing. Viteri Moya, Digna Marcela Msc., Directora, por sus erudiciones plasmadas en el desarrollo de saberes, que cada día con sus orientaciones desde el primer minuto me apoyo en todo el Proyecto de Titulación de Pregrado, mil gracias por su guía y consejos.*

*A la vida... por lo aprendido y alcanzado.*



## Tabla de Contenidos

Carátula.....	1
Reporte de la herramienta de verificación de similitud de contenidos.....	2
Certificación.....	4
Responsabilidad de autoría .....	5
Autorización de publicación .....	6
Dedicatoria .....	7
Agradecimiento .....	8
Tabla de contenidos .....	9
Índice de tablas .....	13
Índice de figuras .....	14
Resumen.....	16
Abstract.....	17
Capítulo I. Introducción.....	18
Planteamiento del problema.....	18
Objetivos .....	19
Objetivo general .....	19
Objetivos específicos.....	18
Determinación de variables .....	21
Capítulo II. Marco teórico .....	21
Teorías de Soporte.....	21
Proteccionismo.....	22
Teoría de comercio internacional .....	26
Marco referencial.....	29
Marco conceptual .....	32

Comercio exterior .....	32
Importación .....	32
Exportación .....	32
Aranceles .....	32
Balanza comercial .....	35
Comercio internacional.....	33
Política Comercial .....	33
Proteccionismo.....	33
Salvaguardia .....	34
Capítulo III. Metodología .....	35
Enfoque.....	35
Tipología de la investigación .....	35
Por el alcance de la investigación .....	35
Por la finalidad de la investigación.....	36
Por las fuentes de información .....	36
Por el control de las variables.....	36
Instrumentos de recolección de información.....	37
Cobertura de las unidades de análisis.....	37
Procedimiento para tratamiento y análisis de información .....	37
Capítulo IV. Resultados.....	39
Análisis del Sector Automotriz Ecuatoriano .....	39
Producción en el sector automotriz.....	41
Composición del sector automotriz.....	42
Variación del número de las empresas.....	44
Clasificación de las empresas .....	45
Participación de las empresas por tamaño en el sector automotriz .....	46

Empleo en el sector automotriz .....	49
Composición de las ventas del sector automotriz .....	53
Análisis de las importaciones y exportaciones del sector automotriz .....	55
Acuerdos comerciales .....	55
Relación comercial China.....	58
Análisis de importaciones del sector automotriz .....	61
Importaciones por país de origen .....	62
Importaciones partida arancelaria 87.02.....	63
Análisis de las exportaciones del sector automotriz.....	66
Exportaciones, porcentaje por país de destino (2015-2018).....	67
Análisis de las medidas de salvaguardias en el período 2015-2018.....	69
1. Resoluciones del COMEX 2015 .....	71
2. Resoluciones del COMEX 2016 .....	72
3. Resoluciones del COMEX 2017-2018 .....	74
4. Recaudación de Impuestos al sector automotriz período 2015-2018.....	74
Análisis del PIB y Precios del sector automotriz .....	75
1. PIB del sector automotriz.....	71
Análisis de precios sobre los vehpiculos de la 87.02 a un producto de la 87.03 ...	77
Análisis financiero del sector automotriz.....	78
Indicadores Técnicos del sector automotriz.....	82
Incidencia de liquidez .....	83
Incidencia de solvencia .....	83
Indice de gestión .....	83
Indicadores de rentabilidad .....	84
Margen neto .....	85
Rentabilidad operacional del patrimonio.....	85

Incidencia de la política comercial en el sector automotriz .....	86
Incidencia del arancel sobre las importaciones del sector automotriz .....	86
Incidencia de las importaciones sobre las ventas del sector automotriz .....	87
Incidencia de las importaciones del sector sobre recaudación arancelaria .....	89
Incidencia de la importación del sector automotriz sobre empleo .....	90
Incidencia de las importaciones del sector automotriz sobre el PIB-Transporte....	91
CAPITULO V. Conclusiones y recomendaciones .....	92
Conclusiones.....	92
Recomendaciones.....	95
Bibliografía .....	96

### Índice de tablas

<b>Tabla 1.</b> Venta de vehículos (unidades) .....	20
<b>Tabla 2.</b> Clasificación de pequeñas y medianas empresas, PYMES .....	45
<b>Tabla 3.</b> Participación de las empresas de fabricación y ensamblaje en el sector .....	49
<b>Tabla 4.</b> Participación de las empresas de comercio y reparación en el sector .....	49
<b>Tabla 5.</b> Generación empleo del sector automotriz y su participación en el PEA .....	52
<b>Tabla 6.</b> Integración de acuerdos comerciales del Ecuador .....	59
<b>Tabla 7.</b> Porcentaje importación del sector automotriz por país de origen .....	62
<b>Tabla 8.</b> Partida arancelaria 87.02 importaciones país sector automotriz .....	64
<b>Tabla 9.</b> Exportaciones, porcentaje por país de destino (2015-2018) .....	67
<b>Tabla 10.</b> Salvaguardias a las importaciones del sector automotriz (2015-2018) .....	69
<b>Tabla 11.</b> Principales sub partidas por grupo bienes capital equipo de transporte .....	70
<b>Tabla 12.</b> Cuotas de importación.....	71
<b>Tabla 13.</b> Cronograma desmantelamiento salvaguardia Resolución No.021-2016.....	72
<b>Tabla 14.</b> Sub partidas Unión Europea con el arancel inicial de desgravamen.....	73
<b>Tabla 15.</b> Ejemplo de precio y costos de importación de un vehículo.....	77
<b>Tabla 16.</b> Indicadores técnicos sector automotriz período (2015-2018).....	82
<b>Tabla 17.</b> Importación vs. ventas del sector automotriz (2015-2018).....	88
<b>Tabla 18.</b> Importación del sector automotriz vs. recaudación arancelaria.....	89
<b>Tabla 19.</b> Importación del sector automotriz vs. empleo (2015-2018) .....	90
<b>Tabla 20.</b> Ventas totales del sector automotriz vs. PIB transporte (2015-2018).....	91

## Índice de figuras

<b>Figura 1.</b> Árbol de problemas.....	18
<b>Figura 2.</b> Participación importados vs ensamblados .....	19
<b>Figura 3.</b> Variables Independientes .....	21
<b>Figura 4.</b> Variables Dependientes.....	20
<b>Figura 5.</b> Límites del coeficiente de determinación .....	38
<b>Figura 6.</b> Balanza Comercial Automotriz .....	39
<b>Figura 7.</b> Ventas de vehículos período (2015-2018) .....	40
<b>Figura 8.</b> Producción del sector automotriz (2015-2018).....	42
<b>Figura 9.</b> Conformación Sector Automotriz año 2018.....	43
<b>Figura 10.</b> Variación del número de empresas sector automotriz (2015-2018) .....	44
<b>Figura 11.</b> Participación de las empresas en el sector automotriz (2015) .....	46
<b>Figura 12.</b> Participación de las empresas en el sector automotriz (2016) .....	47
<b>Figura 13.</b> Participación de las empresas en el sector automotriz (2017) .....	47
<b>Figura 14.</b> Participación de las empresas en el sector automotriz (2018). .....	48
<b>Figura 15.</b> Generación de empleo por tipo de empresa (2018) .....	50
<b>Figura 16.</b> Empleo del sector automotriz, (2015-2018) .....	50
<b>Figura 17.</b> Empleo en el sector automotriz por segmento (2015-2018) .....	51
<b>Figura 18.</b> Composición de las ventas del sector automotriz (2015-2018) .....	53
<b>Figura 19.</b> Ventas del sector automotriz (2015-2018) .....	54
<b>Figura 20.</b> Aportación del sector automotriz, (2015-2018).....	61
<b>Figura 21.</b> Importación partida 87.02 sector automotriz (2015-2018) .....	63
<b>Figura 22.</b> Partida arancelaria 87.02 importaciones por país de origen (2015-2018) .....	65
<b>Figura 23.</b> Exportación del sector automotriz en unidades (2015-2018) .....	66
<b>Figura 24.</b> Participación de la exportación del sector automotriz (2015-2018) .....	68

<b>Figura 25.</b> Salvaguardias del sector automotriz (2005-2018) .....	70
<b>Figura 26.</b> Recaudación de impuestos del sector automotriz (2015-2018).....	74
<b>Figura 27.</b> Contribución del sector automotriz en el PIB nacional (2015-2018) .....	75
<b>Figura 28.</b> Tasa de variación anual del PIB del transporte (2015-2018).....	76
<b>Figura 29.</b> Variación del activo empresas sector automotriz (2015-2018) .....	78
<b>Figura 30.</b> Variación patrimonio empresas sector automotriz (2015-2018) .....	79
<b>Figura 31.</b> Variación ingresos ventas empresas sector automotriz (2015-2018) .....	80
<b>Figura 32.</b> Variación utilidad en las empresas del sector automotriz (2015-2018).....	80
<b>Figura 33.</b> Comportamiento importaciones sector automotriz vs. arancel .....	86
<b>Figura 34.</b> Comportamiento importaciones vs. ventas sector automotriz .....	88
<b>Figura 35.</b> Comportamiento importaciones vs. recaudación arancelaria .....	89
<b>Figura 36.</b> Comportamiento importaciones vs. empleo (2015-2018) .....	90
<b>Figura 37.</b> Comportamiento ventas vs. PIB-Transporte (2015-2018) .....	91

## Resumen

La implementación de políticas comerciales por parte de los gobiernos como medida de protección a la industria nacional, mitiga las variaciones negativas de la balanza comercial, limita las importaciones de los productos afectando directamente a estos sectores; este es el caso del sector automotriz, que como consecuencia directa de las salvaguardias se afectó a toda la cadena productiva, desde la compra de insumos, comercialización, hasta el servicio de mantenimiento del producto terminado. El propósito de esta investigación fue analizar la incidencia de las políticas comerciales en el sector automotriz por ser uno de los sectores que mayores ingresos y fuentes de empleo aportan al país. El enfoque de investigación que se utilizó fue cuantitativo, descriptivo causal; el estudio permitió visualizar el comportamiento de las importaciones, exportaciones, la recaudación, la producción, las ventas, el empleo; así como, evidenciar la incidencia de las salvaguardias y aranceles sobre las importaciones; la incidencia de las importaciones sobre las ventas, recaudación tributaria y generación de empleo. Finalmente, se observó que la activación de las políticas comerciales afectó directamente al desarrollo del sector automotriz en el período de análisis de la situación económica 2015-2018.

### Palabras claves

- **POLÍTICA COMERCIAL**
- **BALANZA COMERCIAL**
- **CADENA PRODUCTIVA**
- **RECAUDACIÓN TRIBUTARIA**



### **Abstract**

The implementation of trade policies by governments as a protection measure for national industry, mitigates negative variations in the trade balance, limits product imports, directly affecting these sectors; this is the case of the automotive sector, which as a direct consequence of the safeguards affected the entire production chain, from the purchase of inputs, marketing, to the maintenance of the finished product. The purpose of this research was to analyze the incidence of trade policies in the automotive sector, as it is one of the sectors with the highest income and sources of employment for the country. The research approach used was quantitative, descriptive, causal; the study allowed to visualize the behavior of imports, exports, collection, production, sales, employment; as well as, evidence the incidence of safeguards and tariffs on imports; the impact of imports on sales, tax collection and job creation. Finally, it was observed that the activation of trade policies directly affected the development of the automotive sector in the period of analysis of the economic situation 2015-2018.

### **Key words**

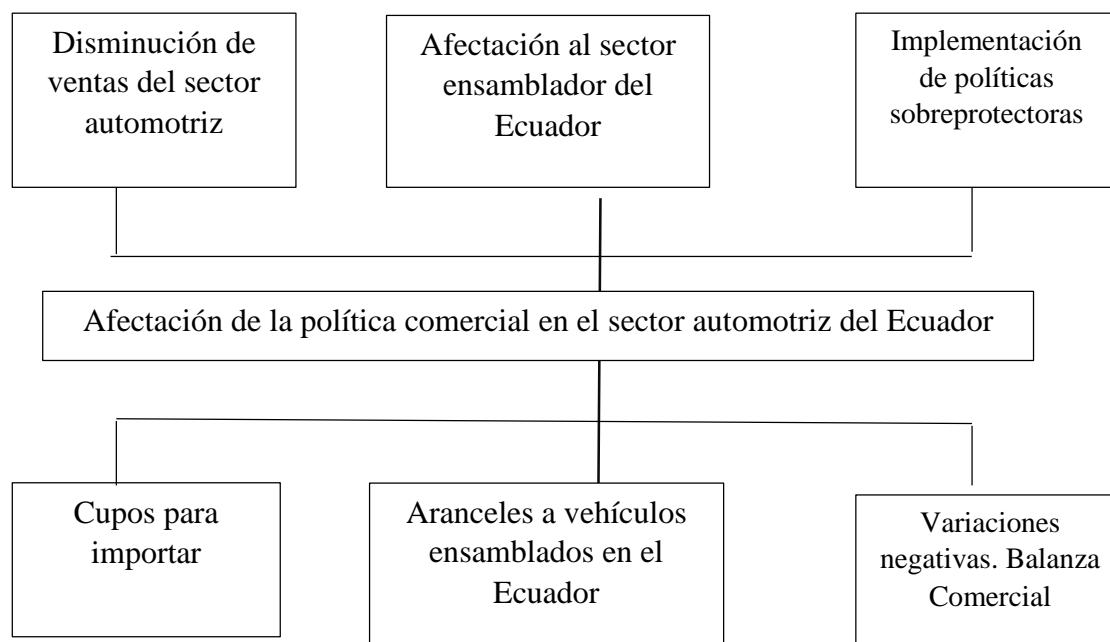
- **COMMERCIAL POLICY**
- **BALANCE OF TRADE**
- **PRODUCTIVE CHAIN**
- **TAX COLLECTION**

## Capítulo I

### Introducción

#### Planteamiento del problema

**Figura 1**  
*Árbol de problemas*

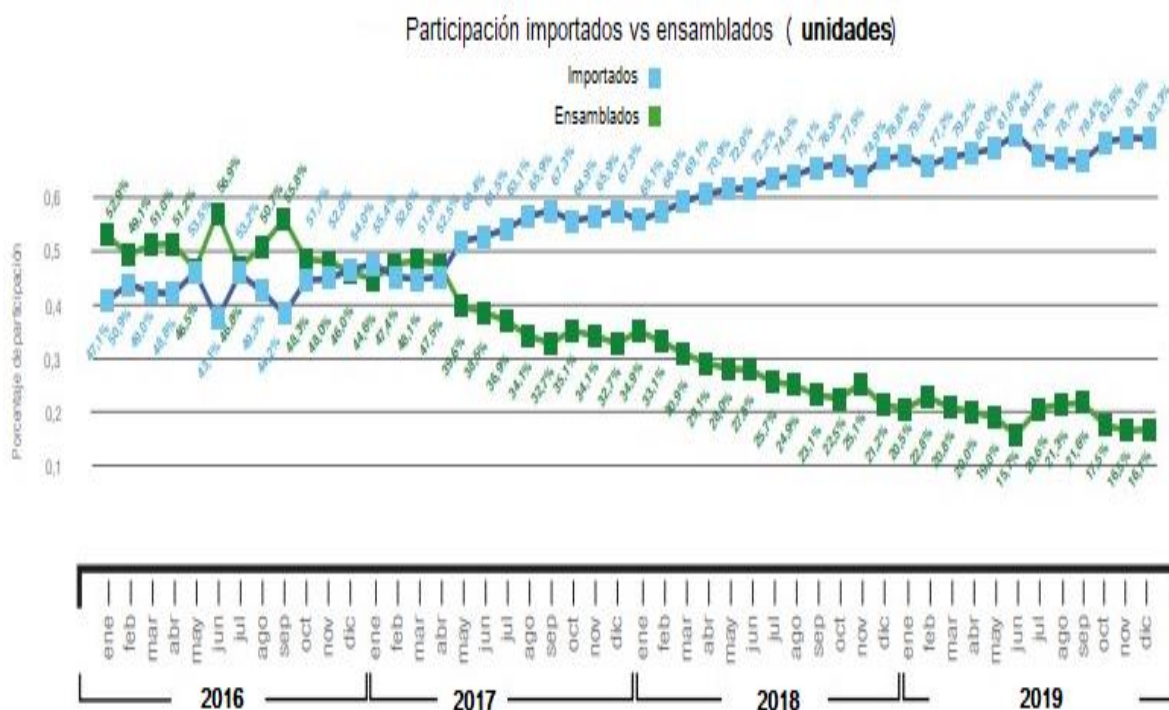


**Nota:** el problema de investigación es la base de todo proceso científico, algo que necesita ser explicado de manera clara, concreta, delimitando el espacio donde se desarrolla (Mata Solis, 2019).

La participación de las ventas de carros ensamblados en el mercado nacional ha sufrido una variación negativa significativa a diciembre del 2018 con el 27.09% de la venta anual mientras que los carros importados alcanzan el 72.91% de la venta anual,

por los aranceles de los autos nacionales y políticas que han favorecido a los autos importados.

**Figura 2**  
*Participación importados vs ensamblados*



**Nota:** tomado de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE); AUTOPLUS (2020), así, la cámara de la industria automotriz ecuatoriana (Cinae), puntualiza que hasta el octavo mes del año en el Ecuador se lograron ensamblar 7.533 unidades, muy por debajo de las 19,128 que se alcanzaron de enero a agosto del año pasado. Esto hizo que la industria continuara retrocediendo en su participación en el mercado nacional del 21,3% al 16,1% (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE); AUTOPLUS, 2020).

Como se puede observar en la figura 2, los autos importados han restado mercado al sector ensamblador ecuatoriano debido a la desigualdad de condiciones, así como la imposición de aranceles.

De acuerdo a Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE) en el 2015 hubo un cambio significativo en el sector debido a la caída de las ventas como se observa en la tabla 1, de tal manera que tuvo una recuperación lenta; sin embargo, tanto el segmento comercial como el segmento ensamblador ha sido afectado por las políticas comerciales; por lo que, nace la necesidad de este estudio para analizar su impacto en el sector comercial porque es uno de los sectores más importantes en la economía nacional con mayor contribución tanto en fuentes de empleo como tributos.

**Tabla 1**  
*Venta de vehículos (unidades)*

PERIODO	VENTAS DE VEHICULOS
2015	81309
2016	63555
2017	105077
2018	137615
2019	132208

**Nota:** Tomado de (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE); AUTOPLUS, 2020)

## Objetivos

### Objetivo general

Analizar la incidencia de las políticas comerciales en el sector automotriz ecuatoriano durante el período 2015 al 2018.

### Objetivos específicos

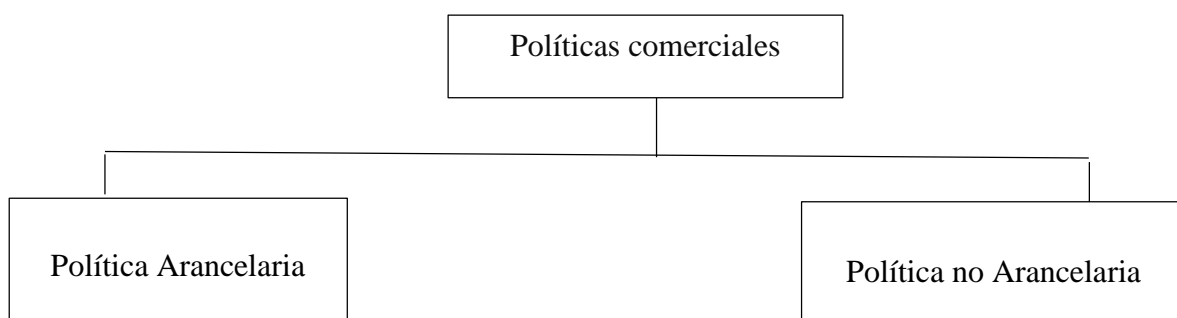
- Describir las políticas comerciales impuestas dentro del período 2015-2018.
- Determinar la variación de las importaciones de vehículos en el período 2015-2018.
- Analizar la evolución de la balanza comercial en el sector automotriz en el período 2015-2018.
- Determinar el efecto de las políticas comerciales sobre las importaciones, sobre la recaudación tributaria, ventas, empleo y el PIB durante el período 2015-2018.

### Determinación de variables

Variable independiente: Políticas comerciales

### Figura 3

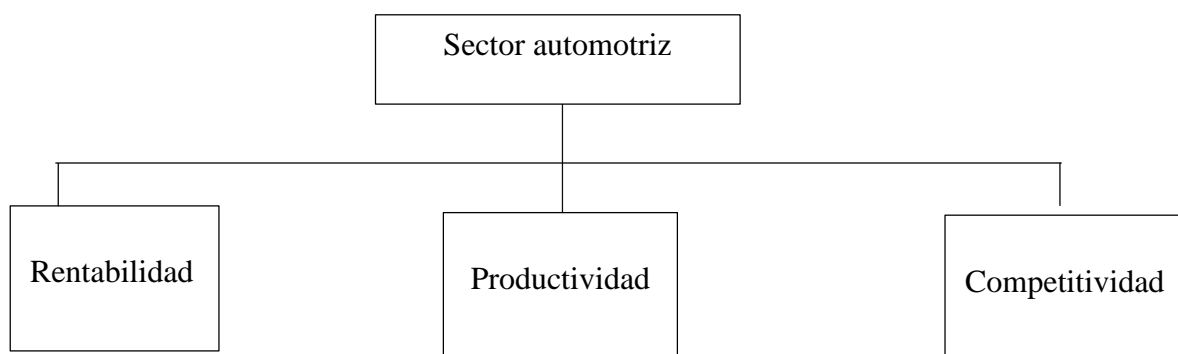
*Variables Independientes*



Variable dependiente: Sector automotriz

**Figura 4**

*Variables Dependientes*



**Nota:** Análisis de variables sobre políticas comerciales en el sector automotriz.

## Capítulo II

### Marco teórico

#### Teorías de Soporte

El Gobierno Central crea y modifica normas sobre el comercio internacional que permite el funcionamiento adecuado del mismo; además, promueve el crecimiento del aparato productivo del país al incentivar la adquisición de tecnologías para la diversificación de productos en el mercado interno. También, aporta a la disminución de los costos de producción de materias primas no elaborados, protegiendo de esta manera la producción interna mediante la aplicación de políticas comerciales como la estructura de los subsidios a las exportaciones en el sector automotriz, cuyos objetivos principales se basan en la reducción de costos de producción, la diversificación de la oferta y la expansión de nuevos mercados de destino (Mochón, 2009).

De lo ya mencionado, cabe resaltar el concepto que identifica las políticas comerciales según (Ferrando, 2012), son un “Conjunto de reglas que un país adopta ante el comercio exterior; para que una nación establezca una política de comercio, debe tomar en cuenta que la decisión se verá influenciada por factores de tipo económico, histórico, sociológico y político”.

Además, con la aplicación de las políticas comerciales el Gobierno busca crear condiciones igualitarias entre países que permitan la libre competencia para las empresas locales, mediante la implementación de las políticas de apoyo productivo y comercial (Steinberg, 2004).

## Proteccionismo

El proteccionismo se aplicó en el siglo XIX en Francia y Alemania, países en donde comenzó la industrialización como una medida de protección contra la competente industria británica, y en 1820 también España mantuvo un Sistema General de Aduanas promovido por Canga Arguello, secretario de Hacienda en Madrid, el cual estableció un arancel único para todo el país que consolidaba partidas y aranceles entre 10% y 30% (Martín Fernández, 2002). Durante el reinado de Fernando II en 1826 se emitió el Real Arancel General, que prohibía la entrada de diversos productos extranjeros para proteger la industria textil catalana de la competencia inglesa. En 1841 la Reina Isabel II estableció un arancel para reducir la prohibición a la importación de ciertos artículos y disminuir el nivel de proteccionismo que se mantenía en ese momento. En 1869 el ministro de hacienda de Cataluña, Laureano Figuerola impulsó una nueva norma arancelaria que derogaba la prohibición que se mantenía en ese momento. Nuevamente en 1906 el proteccionismo se vio reforzado con la emisión del Arancel Salvador, llamado así en honor del ministro de Hacienda y Comercio de Alfonso VIII, con el objetivo de reformar la política arancelaria, es así como las ideas proteccionistas marcaron el comercio internacional durante el siglo XIX en España (Montagut, 2015).

En Estados Unidos en 1930 el gobierno impuso tarifas arancelarias para obstaculizar el comercio internacional, al mismo tiempo varios países siguieron su ejemplo al implementar medidas proteccionistas con el objetivo de resguardar, fomentar la industria nacional y la creación de empleo sustituyendo las importaciones por productos fabricados internamente, promoviendo de esta manera el desarrollo y surgimiento de nuevas industrias para combatir la diferencia negativa entre las exportaciones y las importaciones (Mochón, 2009).



Según Piketty (2015) "Cada país busca mejorar la economía de sus pueblos para los cuales las políticas de comercio exterior que se decretan tienen como objetivo que la producción nacional esté resguardada y no sea perjudicada con mercancías del exterior" (p.123). Por lo tanto, la aplicación de políticas proteccionistas busca fomentar el desarrollo productivo interno.

De igual manera el Banco Interamericano de Desarrollo (2020) sostiene que el proteccionismo es una política implementada por los gobiernos en los diferentes países para fomentar el desarrollo de la industria y limitar las importaciones, lo que se logró a través de ciertas normas restrictivas como el subsidio a la exportación a fines del siglo XVII en Europa. Además, el estado ha impuesto aranceles o cuotas a los bienes importados para limitar la cantidad de importaciones.

Dobb (1971), destaca que el propósito primordial de las políticas proteccionistas era garantizar una demanda para la industria doméstica sosteniendo el argumento del balance de empleo y el efecto multiplicador de las exportaciones.

Según Friedrich List economista alemán, en el siglo XIX justificó el proteccionismo afirmando que no todas las naciones están en condiciones de competir en los escenarios comerciales y aquellas que tienen los recursos deben buscar la mejor forma de activar su potencial productivo a través de la protección arancelaria y así ayudar al establecimiento de la industria (Gómez Chiñas, 2003).

En general Smith señala que el proteccionismo está basado en las imposiciones o barreras fiscales, arancelarias a las importaciones de las mercaderías, incrementando los precios y frenando las importaciones (Rojas, 2007).

Además, el proteccionismo busca beneficiar a los productos o servicios nacionales al tiempo que evita o restringe las importaciones mediante la acción del

gobierno y la aplicación de políticas, con el objetivo de aumentar la competitividad de las industrias nacionales limitando las importaciones mediante aranceles o estableciendo cuotas (Mayorga & Martínez, 2008). Existen ciertos instrumentos para la aplicación de la política comercial como son:

### **Barreras arancelarias**

Según Carbaugh (2009) “es un impuesto que grava un producto cuando cruza la frontera de una nación”.

Se entiende también por barrera arancelaria cuando “Un arancel es un impuesto que el gobierno exige a los productos extranjeros con el objeto de elevar su precio de venta en el mercado interior, y, así proteger los productos nacionales de la competencia de bienes más baratos” (Mochón, 2009); es decir, son medidas restrictivas adoptadas por los gobiernos en cada país y pueden ser:

- Arancel fijo: Considerado como un impuesto fijo, es decir una cantidad determinada por cada unidad importada.
- Arancel ad-valorem: Corresponde al porcentaje aplicado como impuesto sobre el costo de los productos que son importados.

### **Barreras no arancelarias**

Son considerados impuestos que limitan el comercio exterior, y son diferentes a los aranceles (Carbaugh, 2009), se estiman los siguientes:

- Cuotas a las importaciones: son los cupos o límites impuestos sobre la cantidad de cada importación.

- Restricciones en las exportaciones: representan las cantidades límites exigidas a las exportaciones por parte de los países importadores.
- Subsidios a las exportaciones: Son pagos a las empresas exportadoras, destinados a promover las exportaciones a precios bajos.

Exigencias de contenido nacional: son aquellas regulaciones locales que permiten condicionar a que un producto contenga cierto porcentaje de producción nacional (Berríos, 2015). Dumping: Es una práctica que beneficia a las empresas exportadoras al cobrarles precios menores que a los consumidores nacionales por el mismo producto, luego de incluir los costos de transportación y aranceles (Carbaugh, 2009).

Otro instrumento de política comercial, son las salvaguardias que tuvieron su origen en Estados Unidos en 1934 cuando se publicó un grupo de normas propuestas sobre los aranceles temporales para prevenir daños a productos locales y en 1947 en el Acuerdo sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT), se establecieron como normas de excepción a la importación de ciertos productos bajo el nombre de Medidas de Urgencia. Fueron designadas como Salvaguardias en la Ronda de Kennedy en los años (1964-1967) en el artículo XIX del Acuerdo de Conformidad (Organización Mundial del Comercio, 1994), convirtiéndose en una herramienta de emergencia, también se la conoce como sobretasa arancelaria considerada como una medida proteccionista que debe ser aplicada como restricción temporal cuando existe un excedente en las importaciones de un producto que perjudica la economía de un país. De esta manera la Organización Mundial del Comercio (OMC) aportó al sistema mundial de comercio con la creación del marco conceptual de normas en el tratado GATT el mismo que regulaba las relaciones comerciales entre los países pertenecientes a la OMC (Organización Mundial del Comercio, 1994).

De Acuerdo a la Organización Mundial del Comercio (1982) la aplicación de las salvaguardias considera ciertas características:

- Temporalidad; es decir, su aplicación deberá ser considerada por un tiempo determinado.
- Su vigencia será considerada mientras la afectación al sector específico se elimine o disminuya y al mismo tiempo estará determinada por el legislador y los órganos reguladores.
- Su aplicación permite el ajuste de impactos externos.
- Su aplicación será sustentada con una investigación mediante pruebas estadísticas del comercio interno y externo.
- Utiliza controles cuantitativos.
- Permiten derechos adicionales.
- Pueden ser omitidas a través de medidas bilaterales.
- Su aplicación será de forma no selectiva.
- Deberá ser compensada a los países que se vean afectados por el país que imponga la salvaguardia.

En este proyecto se analizará únicamente las salvaguardias impuestas a las importaciones del sector automotriz.

### **Teoría de comercio internacional**

La teoría del comercio internacional se origina con Adam Smith en 1776 quien afirma que los factores que determinan la riqueza de un país se basan en el comercio exterior, el crecimiento del mercado, lo que contribuye a la productividad y por ende la

división del trabajo. Además, sugiere que la economía de un país tiene la necesidad de exportar bienes para generar ingresos para financiar bienes importados que no se pueden producir en el país (Gómez Chiñas, 2003).

De tal manera que para Smith existe una relación directa, entre el tamaño del mercado y los niveles de especialización, pues afirma que a mayor tamaño del mercado, mayor especialización y mayor productividad del trabajo. Por lo tanto, el libre comercio internacional expande el mercado, lo que a través de un aumento de la productividad, del trabajo conduce al bienestar mundial, aumento de la producción y disminución de precios. Es así que la teoría clásica del comercio establece que a medida que un país exporta e importa se relaciona con su patrón comercial. Es decir, los países pueden ganar si cada uno dedica recursos a la generación de bienes en los que tiene una ventaja económica como afirma Ricardo en su obra Principios de Economía, Política y Tributación en 1817 y Smith en el año 1776 en su obra La Riqueza de las Naciones (Lugones, 2008).

En consecuencia, es razonable que los países importen aquellos bienes y servicios en los que tienen una desventaja económica. Las ventajas y desventajas económicas entre países pueden surgir de las diferencias que mantienen en factores como la dotación de recursos, la mano de obra, el capital, la tecnología o el espíritu empresarial. Por lo tanto, la teoría clásica del comercio sostiene que la base del comercio internacional puede tener su origen en las diferentes características tanto de producción como de dotación de recursos que se basan en las ventajas económicas naturales y adquiridas. Es decir, el comercio sólo puede surgir en la medida en que los países difieran en gustos, tecnología o dotación de factores. El modelo ricardiano enfatiza las diferencias tecnológicas como causa del comercio, el modelo de *Heckscher-Ohlin-Samuelson* resalta las diferencias en la dotación de factores según sus postulados publicados respectivamente en 1919 y 1933. Se pueden generar modelos

adicionales variando supuestos sobre el número de bienes y factores, imponiendo restricciones a la tecnología, entre otros. Estos modelos alternativos tienen diferentes implicaciones en aspectos importantes, como los efectos de distribución del ingreso que están ausentes en el modelo ricardiano, extremadamente fuertes en el modelo de *Heckscher-Ohlin-Samuelson*. No obstante, la similitud entre los modelos comerciales convencionales es tal, que hasta hace unos años la teoría del comercio internacional era uno de los campos más unificados de la economía. *Ohlin* enfatizó que la ventaja comparativa no tiene por qué ser el fundamento único, que los rendimientos crecientes pueden ser una causa independiente de la especialización y el comercio internacional (Lavados, 1978).

Además, desde finales de la década de 1950, ha habido una contracultura en la investigación del comercio internacional, un conjunto de argumentos informales que enfatizan fuentes de comercio distintas de los representados en los modelos formales. Autores como *Steffan Burenstam-Linder* en su ensayo sobre la especialización en 1961 y *Raymond Vernon* en sus estudios publicados en 1966 enfatizaron el cambio tecnológico endógeno, mientras que muchos autores han discutido el posible papel de las economías de escala como causa del comercio separada de la ventaja comparativa (Lugones, 2008).

Recientemente han surgido varias teorías modernas del comercio internacional que tienen en cuenta otras consideraciones importantes como la participación y la regulación del gobierno. Sin embargo, estas teorías hacen varios supuestos que restan valor a su significado y contribución a los negocios internacionales, asumen que los factores de producción son inmóviles entre países; mientras la teoría clásica explica que los únicos mecanismos para transferir bienes y servicios a través de las fronteras nacionales son las tradicionales importaciones y exportaciones que brindan oportunidades comerciales internacionales (Correa, 2014).

Aunque los nuevos modelos de comercio desafiaron la visión tradicional de que todo comercio representa la explotación de una ventaja comparativa, la nueva teoría del comercio no desafió al principio la proposición de que el comercio es de beneficio mutuo para las naciones comerciantes. De hecho; en todo caso, la introducción de rendimientos crecientes y competencia imperfecta en la teoría del comercio refuerza el argumento de que hay ganancias del comercio. De esta forma el comercio entre países favorece el libre comercio al enfocarse en abrir nuevos mercados, promover el crecimiento de las exportaciones, mejorar la competitividad de los productos nacionales, e implementar las exportaciones que puedan generar ingresos nacionales como herramienta para acceder a precios bajos de productos importados, posibilita nuevas inversiones e innovaciones que benefician a la sociedad mediante el desarrollo de esquemas de intercambio como el comercio libre regulado por la OMC que es del 50%, comercios integrados de unión económica, comercios preferenciales como el Tratado de Libre Comercio (TLC) y comercios cautivos o interempresariales (CEPAL, 2000).

## **Marco referencial**

### **Orientación estratégica para la toma de decisiones, industria automotriz**

Este estudio explica la importancia de la industria automotriz especialmente del sector manufacturero relacionado con la fabricación o ensamblaje de vehículos en todo el mundo, haciendo una contribución significativa a la creación de empleo del 5% del empleo manufacturero global y una estimación de cinco puestos de trabajo indirecto por cada empleo directo en la industria (Espae, 2017).

Analiza la evolución de la industria durante la aplicación de salvaguardias y su impacto en la importación de vehículos, de partes y piezas, completos totalmente o

desarmados (CKDs) y relaciona el sector automotriz en las diversas áreas de la industria tradicional por los componentes que intervienen en el sector como las metalúrgicas, metalmecánicas, petroleras, y demás sectores productivos como tecnología, vidrio, neumáticos (Espae, 2017).

Así pues, se expone los beneficios que inciden en el desarrollo y la sostenibilidad del sector automotriz como el uso de tecnologías de la información para la innovación de servicios y modelos de negocio reduciendo el costo de movilización de la fuerza laboral y aportando más valor a los fabricantes de vehículos. Por lo que se, propone una estrategia para el desarrollo de la cadena productiva en el sector automotriz (Espae, 2017).

### **Composición de importaciones y actividad económica: El caso de Colombia**

Examina los aspectos clave del sistema de promoción a las importaciones, con el estudio de la teoría económica y un análisis histórico de las series obtenidas aplicando modelos de vectores auto regresivos para determinar el impacto de las importaciones en el crecimiento económico (Cárdenas, 2019). Además, determina la implementación de estrategias de sustitución de importaciones para satisfacer la demanda interna, que gozó de alta protección y generó una estructura productiva altamente integrada (Cárdenas, 2019).

También, identifica un elevado grado de intervención estatal con el desarrollo de varias leyes de promoción de la industria tanto para los mercados internos como externos. En particular, los resultados revelan que la composición de importaciones posee un impacto positivo, y se propone incentivar las importaciones con el aporte de dotaciones tecnológicas para incrementar la productividad y el crecimiento económico (Cárdenas, 2019).



### **Análisis del desempleo causado por la reducción de cupos en las importaciones en el sector automotriz, período 2015-2017**

En este proyecto el autor realizó un análisis del desempleo por reducción de cupos de importación en el sector automotriz, revisando temas relacionados con la importación de bienes en Ecuador (Gil, 2017).

### **Análisis financiero del sector automotriz, un estudio aplicado a las empresas pertenecientes a una ciudad intermedia de un país en vías de desarrollo**

Este artículo presenta un estudio financiero a las empresas del sector automotriz de la ciudad de Cuenca con el objetivo de analizar el desempeño y características de las empresas que revelan resultados favorables para el sector, medidas de seguridad tomadas por la empresa para proteger los capitales y activos para reducir el índice de endeudamiento, buscando estabilidad mientras se aplicó las políticas comerciales que afectaron las importaciones de vehículos durante el período 2010 al 2015 (Rea, Paltín, & Piedra, 2018).

Además, esta investigación permite tener una visión global del sector automotriz sobre la evolución empresarial segmentada y por regiones del país.

### **Políticas comerciales del gobierno nacional durante el período 2011-2016 y sus consecuencias sobre el sector automotriz**

El objetivo primordial del presente estudio es el análisis de las políticas comerciales aplicadas a las importaciones, conocer la incidencia en el sector automotriz y desarrollar un estudio de la política comercial que son tomadas como apoyo al presente trabajo (Fumaneri, 2017).

Se determina como resultado la disminución en la oferta, un aumento en los costos de los insumos y un aumento correspondiente en los precios lo que perjudicó la producción como efecto directo de las medidas proteccionistas del gobierno cuyo argumento se basaba en el resguardo de las industrias y la promoción de las exportaciones (Fumaneri, 2017).

## **Marco conceptual**

### **Comercio exterior**

Consiste en el intercambio o compra, venta de bienes y servicios, que son contralados por entes reguladores dentro del mercado internacional (Huesca, 2012).

### **Importación**

La importación son actividades relacionadas con la compra o adquisición de bienes, o servicios provenientes de otro país (Sullivan et al., 2010).

### **Exportación**

Es una actividad comercial que se refiere a la venta tanto de productos como servicios hacia otro país (Sullivan et al., 2010).

**Aranceles**

Los aranceles son medidas impositivas para proteger la industria local los cuales son gravados a los bienes que se importan hacia un país (Sice, 1996).

**Balanza comercial**

La balanza comercial es la base de información de los movimientos, cambios y evolución de las importaciones y exportaciones de un país durante un período (Sice, 1996).

**Comercio internacional**

Hace referencia a la compra y venta de bienes, servicios entre dos o más países. Las economías que participan en el comercio exterior se denominan economías abiertas

**Política Comercial**

La política comercial es el conjunto de regulaciones que determinan cómo se desarrollarán las relaciones económicas entre empresas o individuos locales y agentes del extranjero (Westreicher, 2020).

En otras palabras, la política comercial engloba todo el marco legal al que están sujetas las importaciones y exportaciones. Esto, a su vez, varía para cada socio. Así, hay algunos países con los que pueden existir acuerdos comerciales y otros mercados con los que se establecen fuertes restricciones al intercambio de bienes y/o servicios.

No cabe duda, que el comercio internacional tiene un impacto en el crecimiento económico de los países. Esto, tomando en cuenta que la diferencia entre las exportaciones y las importaciones es uno de los componentes del producto interior bruto (PIB).

**Proteccionismo**

Teoría económica que concede un lineamiento económico a las políticas comerciales de los Estados cuya base radica en la protección de la producción nacional en el país que se aplica por medio de derechos de aduana y demás restricciones a las importaciones (Mochón, 2009).

**Salvaguardia**

Son medidas de emergencia utilizadas para proteger la industria nacional de la amenaza de aumento de las importaciones y el desequilibrio de la balanza comercial de un país (Ugarriza, 2009).

## **Capítulo III**

### **Metodología**

#### **Enfoque**

En el campo de la investigación, la metodología es el área del conocimiento que estudia los métodos generales o disciplinas científicas. Se entiende por metodología cuantitativa como un conjunto de procesos, secuenciales y probatorios que se generan a partir de un proceso deductivo a través de la medición numérica y el análisis estadístico para establecer patrones de comportamiento y tratar teorías (Hernández, Fernández y Baptista , 2006).

En este sentido, el presente estudio tuvo un enfoque de carácter cuantitativo, ya que incluye variables cuantitativas para el análisis de diversas cifras proporcionadas por el Servicio de Rentas Internas (SRI), Superintendencia de Compañías Valores y Seguros (SCVS), se realizó la recolección de conceptualizaciones que han permitido mostrar una idea más clara de la aplicación de las políticas comerciales y demás términos que aportaron a su comprensión.

#### **Tipología de la investigación**

##### **Por el alcance de la investigación**

La presente investigación es de tipo descriptivo causal; descriptivo, porque busca detallar las características, propiedades de una comunidad, sector o fenómeno que es investigado. También, es de tipo causal porque permite descubrir las relaciones

que pudieran existir entre las variables del estudio (Hernández et al., 2006). De tal forma que se analizó como las políticas han influenciado en el sector automotriz tanto en las ventas, ensamblaje de vehículos, empresas, balanza comercial, tasa de empleo, recaudación de impuestos y la variación del Producto Interno Bruto (PIB) en el Ecuador.

### **Por la finalidad de la investigación**

El tipo de investigación por su finalidad es aplicada porque busca analizar el problema que está establecido en las políticas comerciales sobre el sector automotriz partiendo de la observación y análisis, se adquiere el conocimiento, con la idea de consolidar el saber para resolver una situación y predecir el comportamiento.

“La investigación aplicada es el tipo de investigación en la cual el problema está establecido y es conocido por el investigador/a, por lo que utiliza la investigación para dar respuesta a preguntas específicas.” (Rodríguez, 2020).

### **Por las fuentes de información**

El estudio es de tipo documental pues se utilizó fuentes de datos secundarias como la página del Banco Central del Ecuador (BCE), de la SCVS, del SRI, *trade map*-estadísticas comerciales para negocios internacionales, las cuales proporcionan datos estadísticos actualizados sobre factores macroeconómicos del Ecuador actualizados (Hernández, Fernández y Baptista , 2006).

### **Por el control de las variables**

La presente investigación es de tipo no experimental puesto que no se realizó ningún tipo de manipulación sobre las variables (Hernández, Fernández y Baptista , 2006) ya que las mismas se encuentran definidas y nuestro estudio se limitó a estudiarlas y analizarlas.

### **Instrumentos de recolección de información**

El instrumento de recolección de la información es de tipo bibliográfico debido a que se utilizó información publicada por AEADE, Instituto Ecuatoriano de Normalización (INEN), BCE, donde cuentan con datos actualizados de los diferentes sectores económicos del país (Hernández et al., 2006).

### **Cobertura de las unidades de análisis**

La cobertura de la unidad de análisis en el presente trabajo es el censo porque incorpora el análisis de las operaciones comerciales internacionales del sector automotriz.

Según Hernández, Fernández y Baptista (2006) el tipo de investigación contiene un “censo cuando se incluye en el estudio todos los casos, (personas, animales, plantas, objetos) del universo o la población”.

### **Procedimiento para el tratamiento y análisis de información**

Se utilizó el modelo de regresión lineal para la correlación de variables y el análisis de resultados, ésta herramienta permitió establecer la relación entre las variables y contrastar el comportamiento de las importaciones frente a la política

comercial (salvaguardias, cupos de importación), en relación al tiempo de estudio.

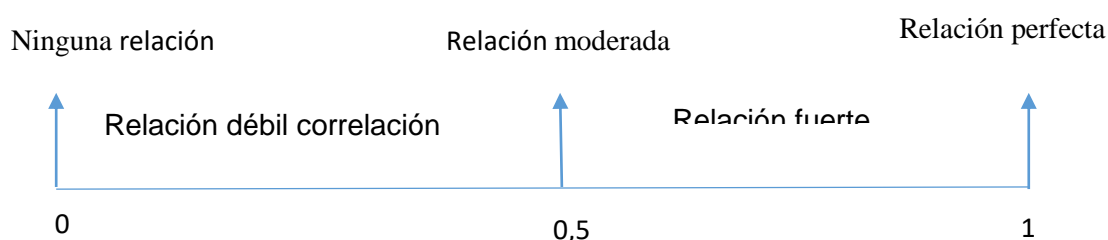
También, se utilizó el coeficiente de determinación para establecer la incidencia entre las variables y detallar el tipo de relación entre las importaciones con la recaudación arancelaria, con las ventas del sector y el empleo.

La regresión lineal simple se utiliza para analizar la relación entre variables lo cual permite predecir el comportamiento de la variable dependiente frente a los valores que puede tomar la variable independiente, para establecer este grado de dependencia de las variables es indispensable la correlación ya que a partir de aquí valida la efectividad en el pronóstico de los resultados; es decir, cuantifica la intensidad de la relación entre las variables (Novales, 2010).

El coeficiente de determinación es el cuadrado del coeficiente de correlación, el mismo que toma valores solo entre (0, 1); es decir, cero cuando las variables son independientes y uno cuando existe una relación fuerte o perfecta, de igual manera este coeficiente mide la proporción de la variación de la variable dependiente a través de la variable independiente (González, 2019).

### Figura 5

*Límites del coeficiente de determinación*



**Nota:** se conoce también como  $r^2$ , es la proporción de la varianza total de la variable explicada por la regresión. El coeficiente de determinación, también llamado R cuadrado, refleja la bondad del ajuste de un modelo a la variable que pretender explicar (González, 2019).



## Capítulo IV

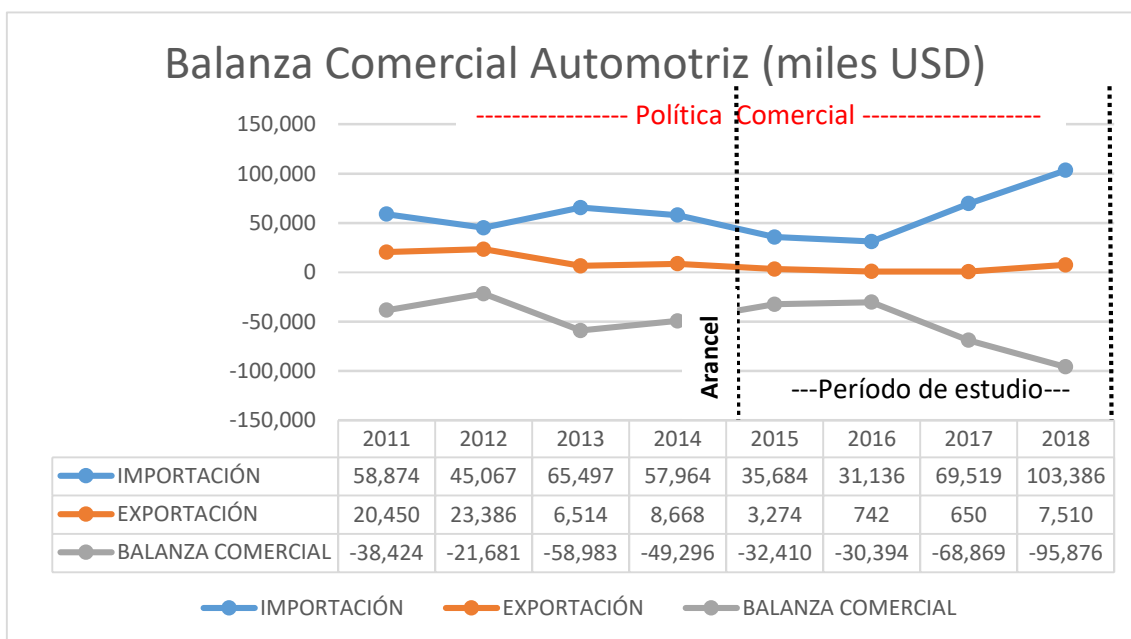
### Resultados

#### Análisis del Sector Automotriz Ecuatoriano

El sector automotriz representa un segmento de vital importancia para el crecimiento económico del país con la recaudación de tributos y generación de empleo; además, promueve el desarrollo de la tecnología hacia una mayor calidad y estilo de vida de los consumidores. Las diferentes empresas ligadas a la industria automotriz generan miles de empleos directos e indirectos a nivel nacional (CINAE, 2018b)

**Figura 6**

*Balanza Comercial Automotriz*



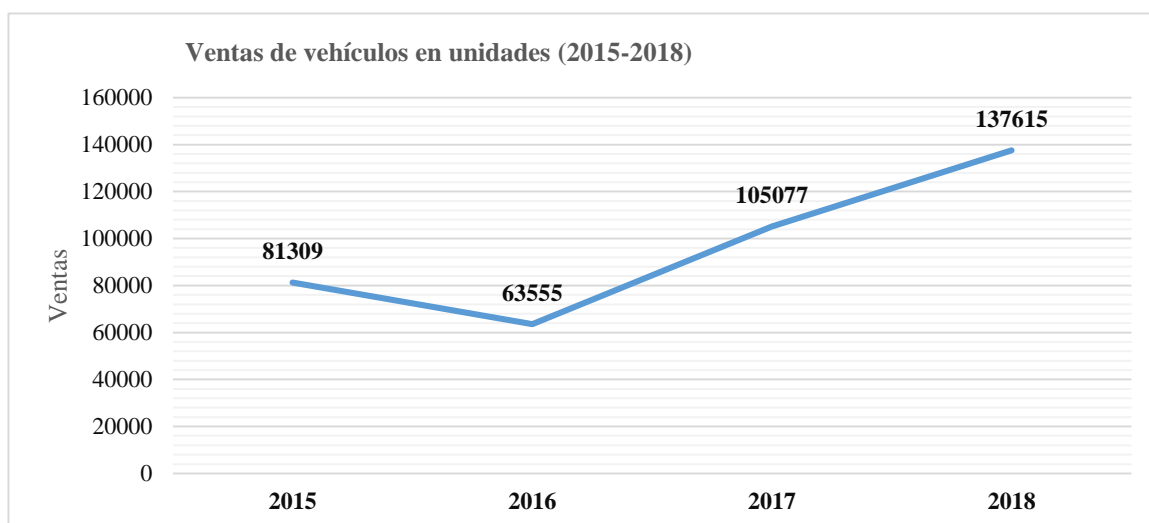
**Nota:** Tomado del Banco central del Ecuador (2019)

Con el propósito de regular las importaciones, fomentar el desarrollo de la producción nacional y proteger el sector automotriz, en el país ecuatoriano se emitió estrictas políticas comerciales por medio de las medidas arancelarias, tributarias, de protección ambiental y comercial, que se puede evidenciar a través de la balanza comercial; es decir, el impacto de dichas medidas.

El Ecuador ha presentado una Balanza Comercial negativa como evidencia la figura 6, desde el año 2011 y principalmente durante el período de estudio 2015 al 2018 con importaciones mayores a las exportaciones del sector automotriz, lo que motivó la toma de medidas proteccionistas como los aranceles y regulaciones tributarias, medidas implementadas por el gobierno, que fueron aplicadas durante todo el año 2015 recargando los impuestos al valor FOB del vehículo; el Comité de Comercio Exterior (COMEX) estableció un límite de cupos de importación para vehículos nuevos que ya contaban con impuestos aplicados anteriormente, se redujo los cupos de importaciones hasta un 57% (Comex, 2015).

### Figura 7

*Ventas de vehículos período (2015-2018)*



**Nota:** Tomado de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (2017)

Se modificaron los porcentajes de sobretasas arancelarias según la resolución No. 021-2016 aplicada el 26 de octubre del 2016: Sobretasa del 40% se redujo al 35%, en abril al 23,3%, en mayo al 11,7% y junio del 2016, la salvaguardia estaría totalmente suprimida. La salvaguardia del 25% fue reducida al 15%, en abril al 10%, en mayo al 5% y para junio del 2016, la salvaguardia llegaría a 0% (Comex, 2016).

Sin embargo, en el año 2015 el Gobierno Ecuatoriano requirió un plan de acción para contrarrestar la situación económica del país, la herramienta de análisis fue la balanza de pagos, que en ese entonces se mantenía contraída de tal forma que el gobierno decidió mantener la vigencia de las sobretasas extendiendo su vigencia hasta junio del 2017, luego de la eliminación de estas medidas restrictivas al comercio internacional, el mercado se liberó mostrando una recuperación que permitió un crecimiento en las ventas del 31% en el 2018, con relación al 2017 (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2017).

Como se puede observar en la figura 7, la aplicación de la política proteccionista mediante las medidas de salvaguardias fue de gran impacto en las ventas del sector automotriz durante el año 2015, ocasionando el cierre de algunas empresas y por ende un alto grado de desempleo que paulatinamente en los siguientes años permitiría un incremento en la comercialización de vehículos importados.

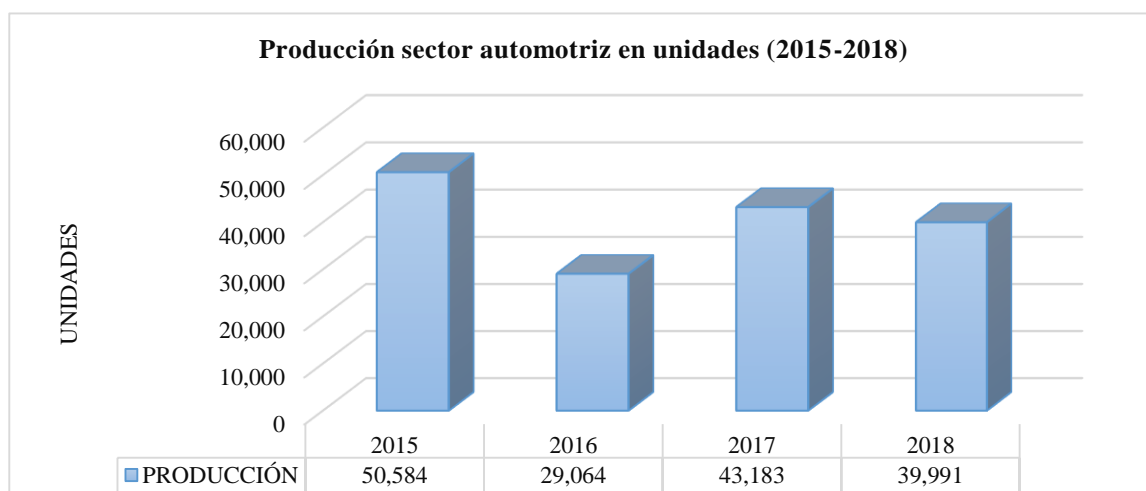
### **Producción en el sector automotriz**

Se observa en la figura 8 la disminución de la producción nacional de vehículos durante el período (2015 – 2016), debido a la Resolución 65 (sobre restricción a la importación de CKDs para vehículos), que se extendió hasta el 31 de diciembre del 2016; por lo que, la producción de vehículos se redujo a 29.064, mientras que en el año

2017 no hubo restricciones para el sector automotriz procurando un crecimiento en la producción de 43.183 unidades; es decir, se incrementó a 48,58%. En el 2018 disminuyó la producción de las ensambladoras nacionales debido a los impuestos pagados y se volvieron menos competitivas frente a las unidades importadas que en algunos casos obtuvo 0% arancel o cuentan con preferencias arancelarias al formar parte de varios acuerdos comerciales como el firmado con la Unión Europea (Comex, 2016).

### Figura 8

*Producción del sector automotriz (2015-2018)*



**Nota:** Tomado de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (2017)

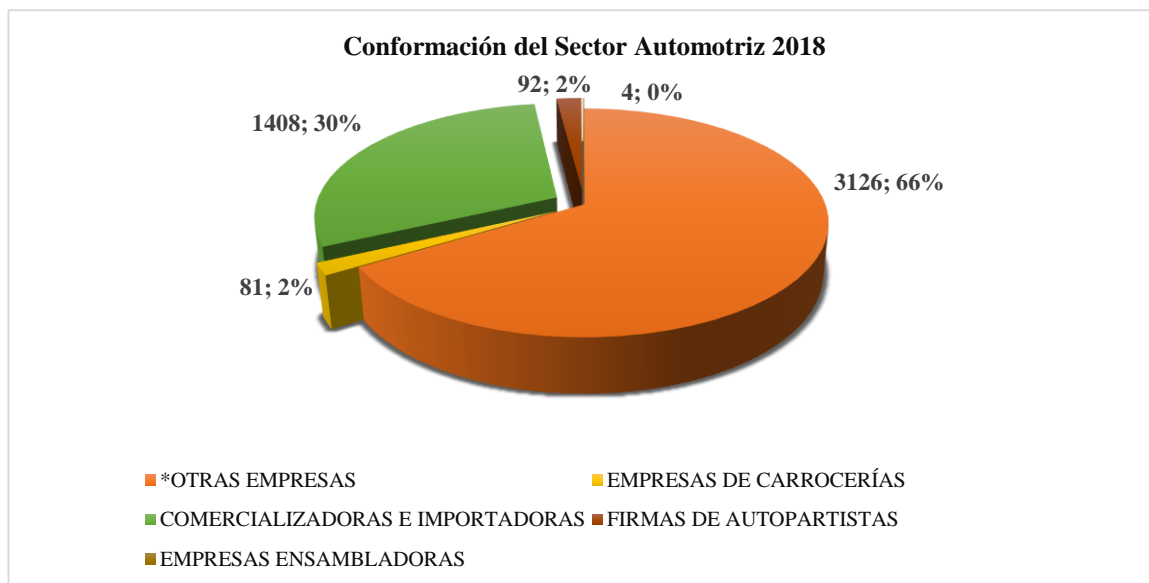
### Composición del sector automotriz

Según Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (2018), el sector automotriz representa un segmento de desarrollo en la economía nacional con responsabilidad social que está en constante avance en tecnología e innovación. Así la

composición del sector automotriz esta segmentado por actividades como se indica a continuación:

**Figura 9**

*Conformación Sector Automotriz año 2018*



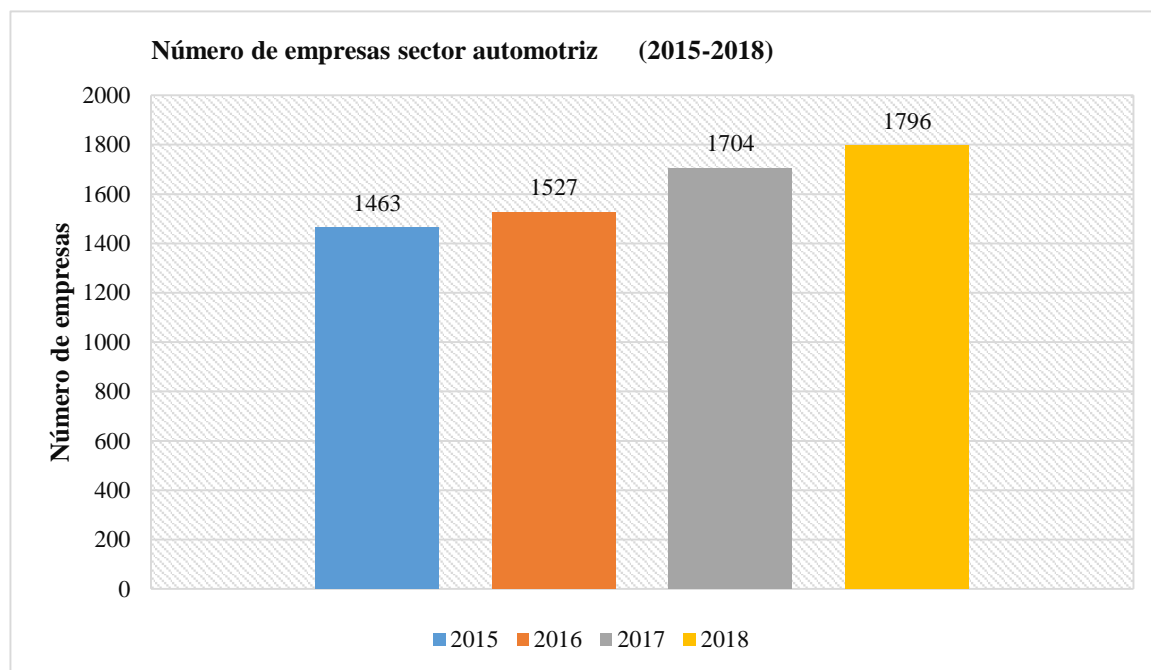
**Nota:** Tomado de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (2017), de las empresas dedicadas a otras actividades del comercio automotor (mantenimiento, reparación, venta de partes, etc.)

Como se observa en la figura 9, la conformación del sector automotor en el Ecuador durante el año 2018 estuvo conformado por cuatro sectores que se detallan: 4 empresas ensambladoras, 92 firmas de autopartes, 1408 empresas que venden vehículos nuevos y usados que representan el 30% del sector, mientras que el 2% con 81 empresas de carrocería y alrededor 3.126 representando el 66% a los establecimientos dedicados a actividad de comercio automotor como servicio de mantenimiento, reparación, venta de partes, entre otros.

## Variación del número de las empresas

**Figura 10**

*Variación del número de empresas sector automotriz (2015-2018)*



**Nota:** Tomado de Superintendencia de Compañías y Valores (2018)

Según se observa en la figura 10, existió un crecimiento a nivel de empresas del sector automotriz, el cual refleja un incremento en el año 2016 de 4.37% respecto al año 2015, el más bajo debido a la implementación de salvaguardias y cupos de importación, en el año 2017 el crecimiento representa un 12% respecto al 2016, el más alto como consecuencia de la disminución y eliminación de salvaguardias y cupos a las importaciones las mismas que se dieron de manera progresiva durante el 2017, en el año 2018 se observa de igual manera un incremento del 5% respecto al año anterior en de número de empresas del sector.

## Clasificación de las empresas

El programa estadístico comunitario de la Comunidad Andina de Naciones (CAN) establece la categorización de las empresas tomando en consideración la participación de las variables de ventas brutas anuales y el número de personal ocupado mediante la decisión 702 del Sistema Estadístico de la pequeña y mediana empresa (PYME) (Comunidad Andina de Naciones, 2008).

**Tabla 2**

*Clasificación de pequeñas y medianas empresas, PYMES*

Descripción	Grande	Mediana	Pequeña	Microempresa
<b>Ventas Brutas anuales (USD)</b>	Más de 5,000,000	1,000,000 a 5,000,000	100,001 a 1,000,000	Menor o igual a 100,000
<b>Personal ocupado</b>	Más de 200	50 a 199	10 a 49	1 a 10

**Nota:** Tomado de la Comunidad Andina de Naciones (2008)

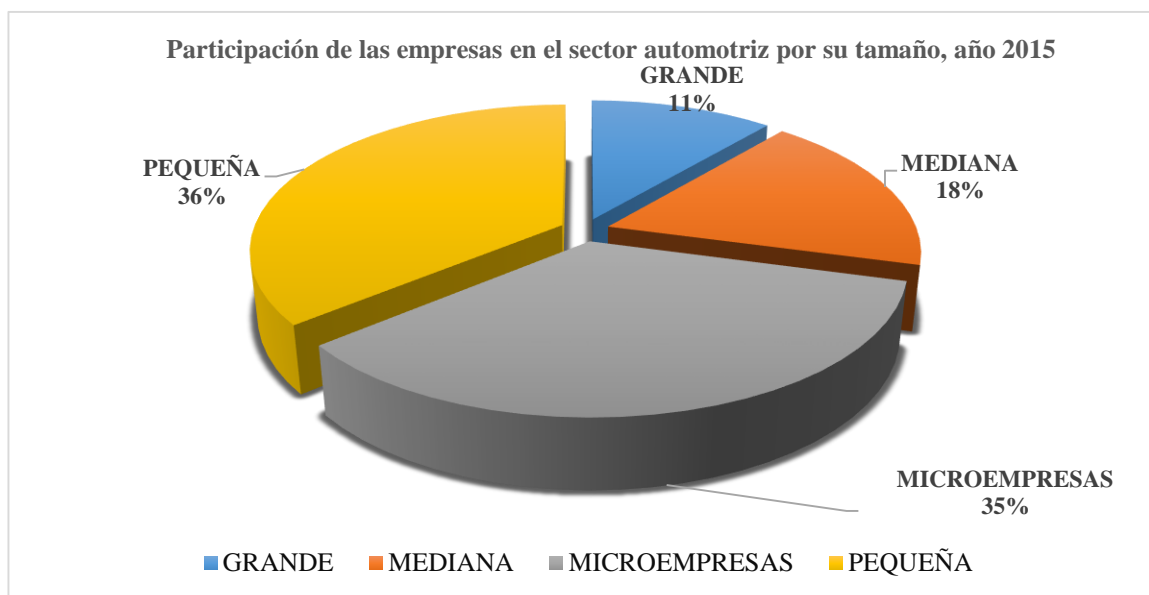
Sin embargo, hay una clasificación nacional que acogió la SCVS, mediante resolución 1220 implantada por la CAN y la legislación vigente (Cámara de Comercio de Quito, 2017), conforme al siguiente cuadro:

De manera que para el análisis del presente estudio se consideró la participación de las empresas en el sector automotriz por el tamaño según la CAN, como se detalla a continuación:

## Participación de las empresas por tamaño en el sector automotriz

**Figura 11**

*Participación de las empresas en el sector automotriz (2015)*



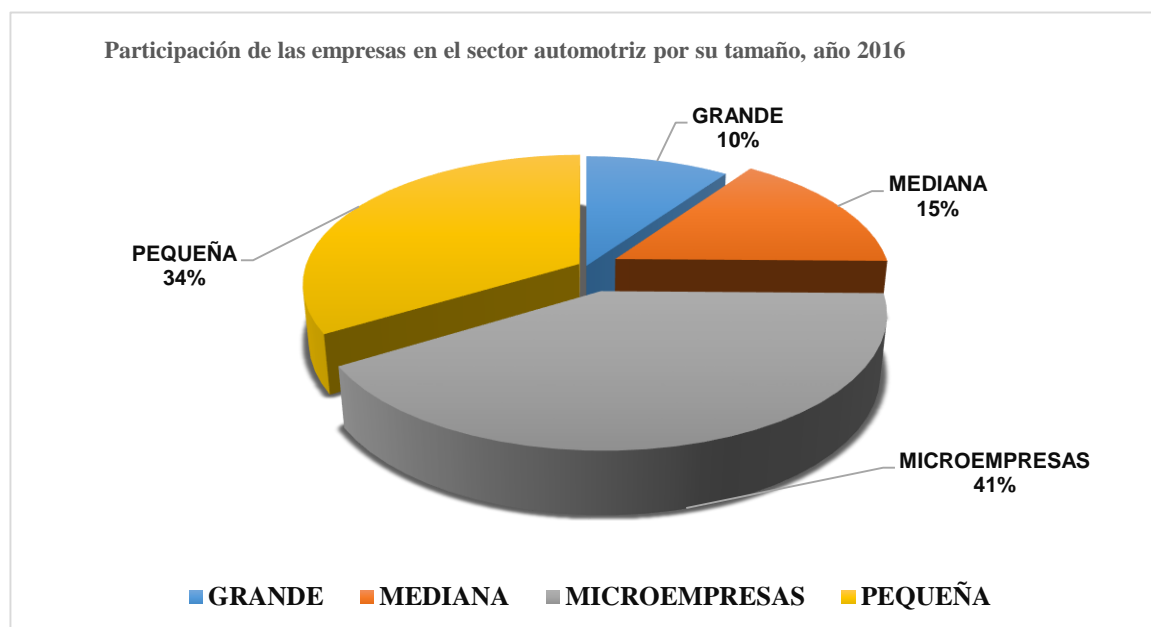
**Nota:** Tomado de la Superintendencia de Compañías Valores y Seguros (2018)

Se puede observar en la figura 11 la participación de las compañías en el año 2015, con empresas grandes 11% de participación, medianas 18%, microempresas 35% y pequeñas con un 36% del total de empresas del sector automotriz. Para el año 2016 presenta un crecimiento total del 4% de empresas del sector, de la misma manera un crecimiento positivo en el 2017 del 20% siendo el más alto y el 2018 un crecimiento del 5% del total de las empresas del sector; es decir, 1.796 empresas del sector conformadas en un 11% de empresas grandes, 15% medianas, 41% microempresas y un 34% de pequeñas empresas durante este año.



**Figura 12**

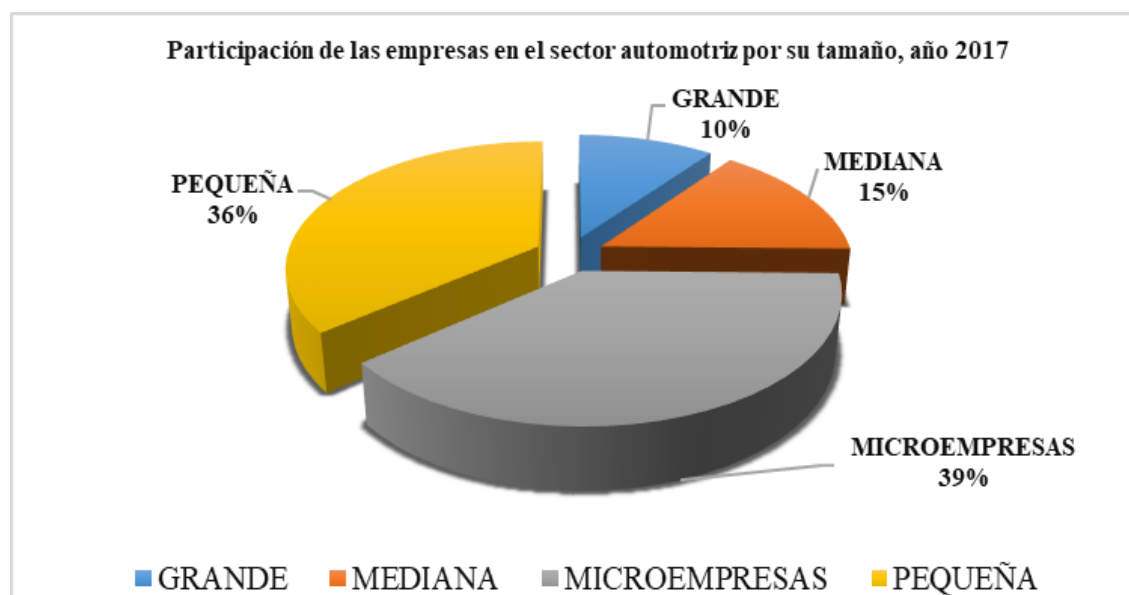
*Participación de las empresas en el sector automotriz (2016)*



**Nota:** de la Superintendencia de Compañías Valores y Seguros (2018)

**Figura 13**

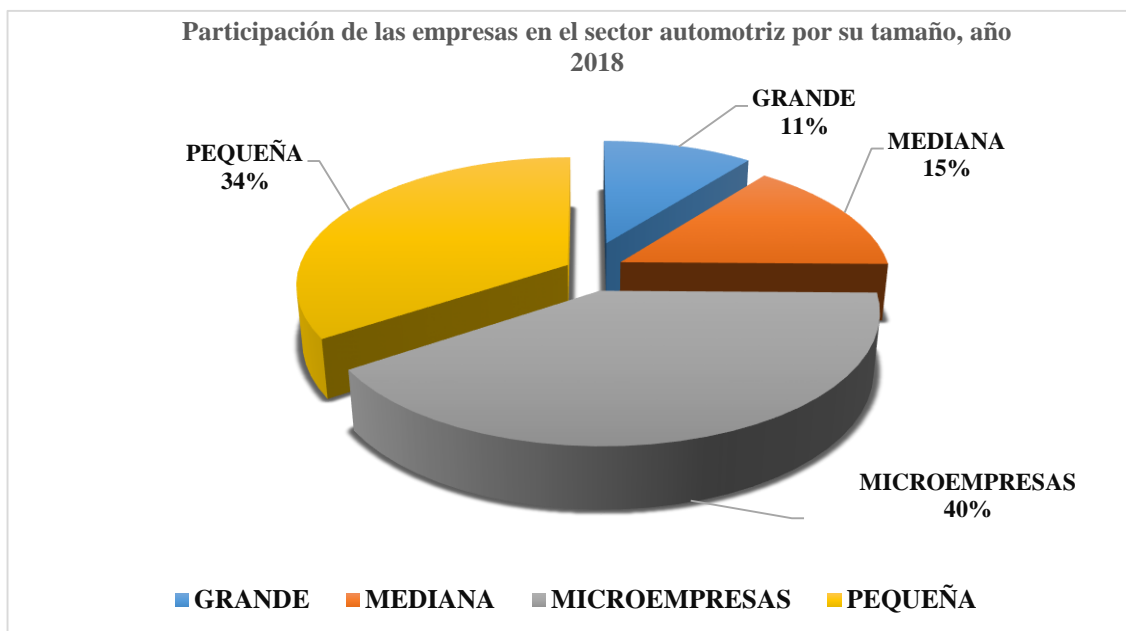
*Participación de las empresas en el sector automotriz (2017)*



**Nota:** Superintendencia de Compañías Valores y Seguros (2018)

**Figura 14**

*Participación de las empresas en el sector automotriz (2018)*



**Nota:** Tomado de la Superintendencia de Compañías Valores y Seguros (2018)

Según la información de la tabla 3, se identifica la composición del sector automotriz en el segmento de fabricación y ensamblaje por tipo de empresa durante el período 2015 al 2018 con un crecimiento del 13% siendo la pequeña y microempresas las que reflejan mayor participación de un total de 108 empresas en este segmento. Mientras que en el segmento de comercio y reparación del sector automotriz por tipo de empresas arroja un crecimiento del 23% durante el período 2015 al 2018 presentando de igual forma el número más alto en las empresas pequeñas y microempresas de un total de 1.688 empresas de este segmento en el año 2018.

**Tabla 3**

*Participación de las empresas de fabricación y ensamblaje en el sector Automotriz (2015-2018)*

Tipo	2015	2016	2017	2018
Grande	17	15	18	22
Mediana	21	20	21	16
Microempresas	29	31	31	37
Pequeña	29	36	38	33
Totales	96	102	108	108

**Nota:** Tomado de Superintendencia de Compañías Valores y Seguro (2018)

**Tabla 4**

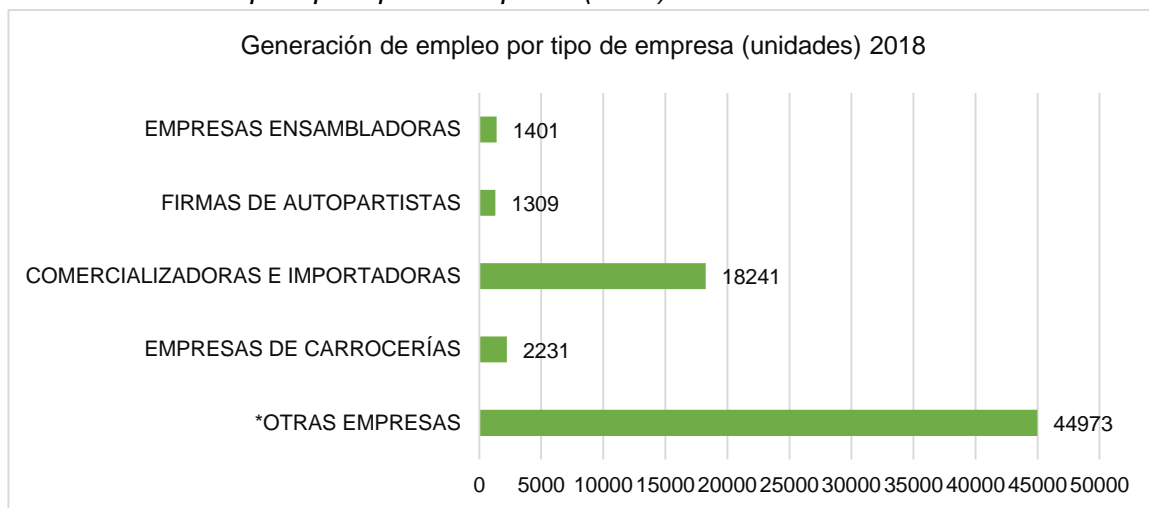
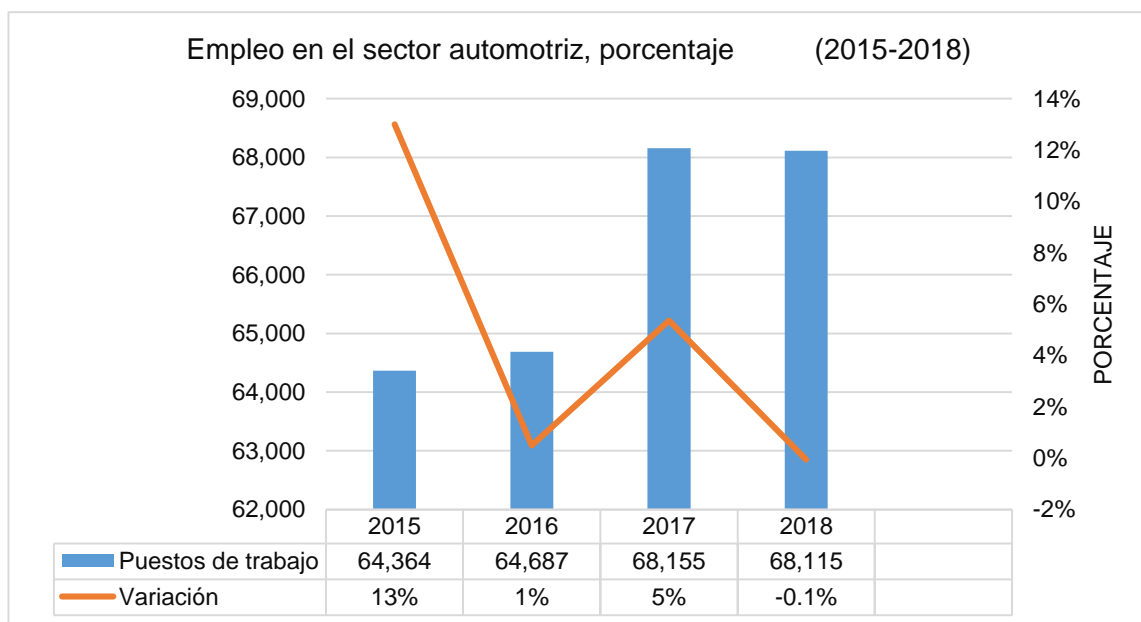
*Participación de las empresas de comercio y reparación en el sector Automotriz (2015-2018)*

Tipo	2015	2016	2017	2018
Grande	147	142	148	168
Mediana	242	209	243	247
Microempresas	481	561	671	691
Pequeña	497	513	534	582
Totales	1367	1425	1596	1688

**Nota:** Tomado de Superintendencia de Compañías Valores y Seguros (2018)

### **Empleo en el sector automotriz**

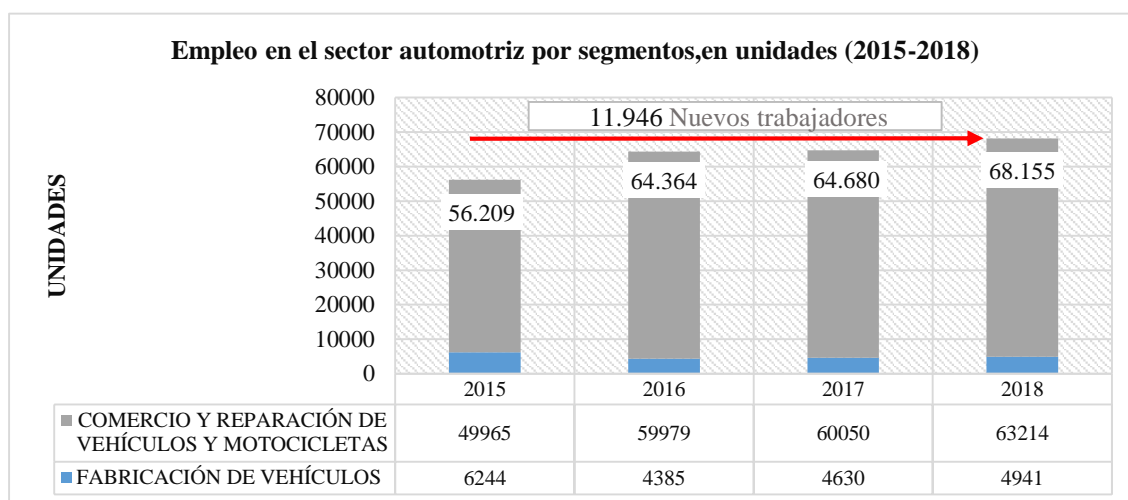
Según la AEADE, en su informe anual, el sector automotor generó 68.115 puestos de trabajo distribuidos en sus diferentes áreas, con mayor relevancia las comercializadoras y otras empresas (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2019).

**Figura 15***Generación de empleo por tipo de empresa (2018)***Nota:** Tomado de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (2019)**Figura 16***Empleo del sector automotriz, (2015-2018)***Nota:** Tomado de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (2019)

Se observa en la figura 16 un alto incremento de ocupación laboral en el sector automotriz entre los años 2014 y 2015 con una tasa de crecimiento de 13% debido al fomento de la producción nacional con la aplicación de medidas restrictivas a las importaciones; por otro lado, el 2016 se vio reducida a 1%; y, en el 2017 el crecimiento de ocupación laboral aumentó en un 5% con relación al año anterior, mientras que para el 2018 la tendencia decreció (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2019).

**Figura 17**

*Empleo en el sector automotriz por segmento (2015-2018)*



**Nota:** Tomado de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (2019)

Se observa en la figura 17, para el año 2018 el sector automotriz generó 63.214 puestos de trabajo en el segmento de comercio y reparación de vehículos en las diferentes áreas que lo conforman como: venta de vehículos automotores; mantenimiento y reparación de vehículos automotores; ventas de partes, piezas y accesorios para vehículos automotores; venta, mantenimiento y reparación de motocicletas y de sus partes, piezas y accesorios; mientras el segmento de fabricación formado por las áreas de fabricación de vehículos automotores, fabricación de

carrocerías para vehículos automotores, remolques y semirremolques; fabricación de partes, piezas y accesorios para vehículos automotores, generó en este año 4.941 puestos de trabajo, lo que representó un efecto positivo con el incremento del 21.25% en el total de empleo generado desde el año 2015 al 2018 como consecuencia de la adopción de una nueva política de libre comercio sin medidas restrictivas y arancelarias como las implementadas hasta el año 2016 por parte del gobierno a este sector (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2018).

**Tabla 5**

*Generación empleo del sector automotriz y su participación en el PEA  
(2015-2018)*

<b>GENERACIÓN EMPLEO SECTOR AUTOMOTRIZ / PEA URBANO</b>				
<b>Descripción</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>
Fabricación de vehículos	6.244	4.385	4.630	4.941
Comercio y reparación de vehículos y motocicletas	49.965	59.979	60.050	63.214
Empleo sector automotriz	56.209	64.364	64.680	68.155
% Part. Sector fabricación	11,11%	6,81%	7,16%	7,25%
% Part. Sector comercio y reparación de vehículos y motocicletas	88,89%	93,19%	92,84%	92,75%
Pea-urbano	5.129.995	5.318.281	5.489.389	5.384.306
<b>Participación del sector en la PEA urbano</b>	<b>1,10</b>	<b>1,21</b>	<b>1,18</b>	<b>1,27</b>

**Nota:** Tomado del Instituto Nacional de Estadística y Censos (2018)

En la tabla 5, se visualiza la participación del sector automotriz en la generación de empleo registró un ritmo de crecimiento entre el 2015 al 2018; sin embargo, el segmento de fabricación y ensamblaje tuvo un reducción drástica en el período 2015 al 2016 de 11.11% al 6.81% debido a la aplicación de las medidas arancelarias proteccionistas, y el segmento de comercialización y reparación de vehículos y

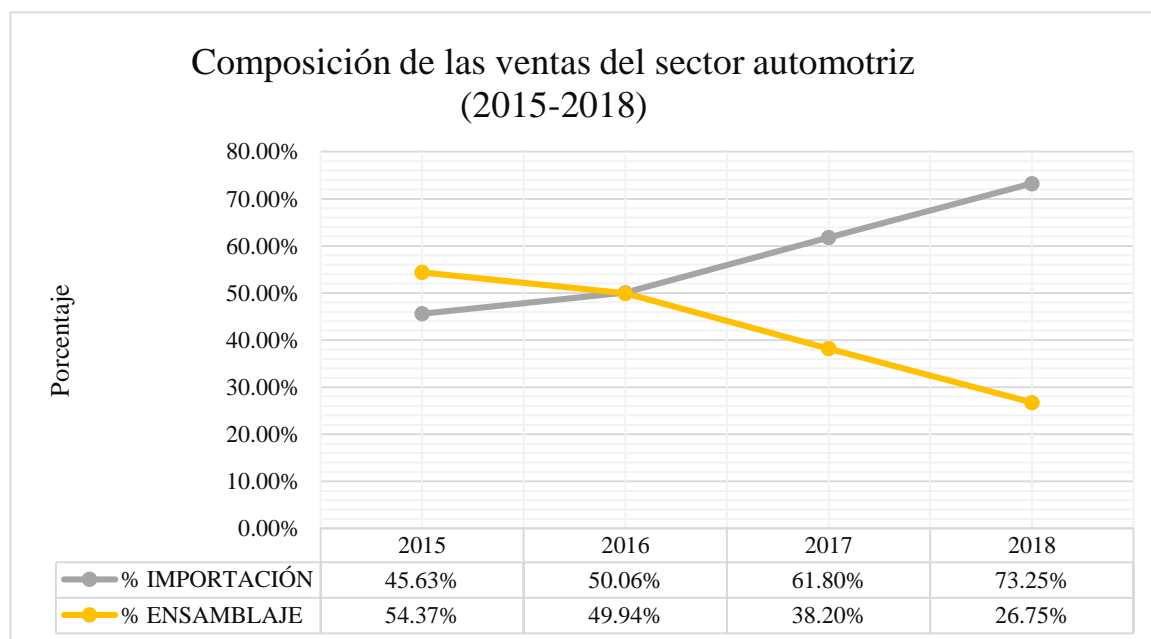
motocicletas, le corresponde 88,89% del total del sector automotriz, conexos con empresas de transporte y personas naturales.

Siendo, 68.155 personas las que dependen de este sector en el año 2018 y corresponden al 1.27% de la Población Económicamente Activa (PEA), mientras en el 2015 su contribución al PEA fue de 1.10% (Instituto Nacional de Estadística y Censos, 2018).

### Composición de las ventas del sector automotriz

**Figura 18**

*Composición de las ventas del sector automotriz (2015-2018)*



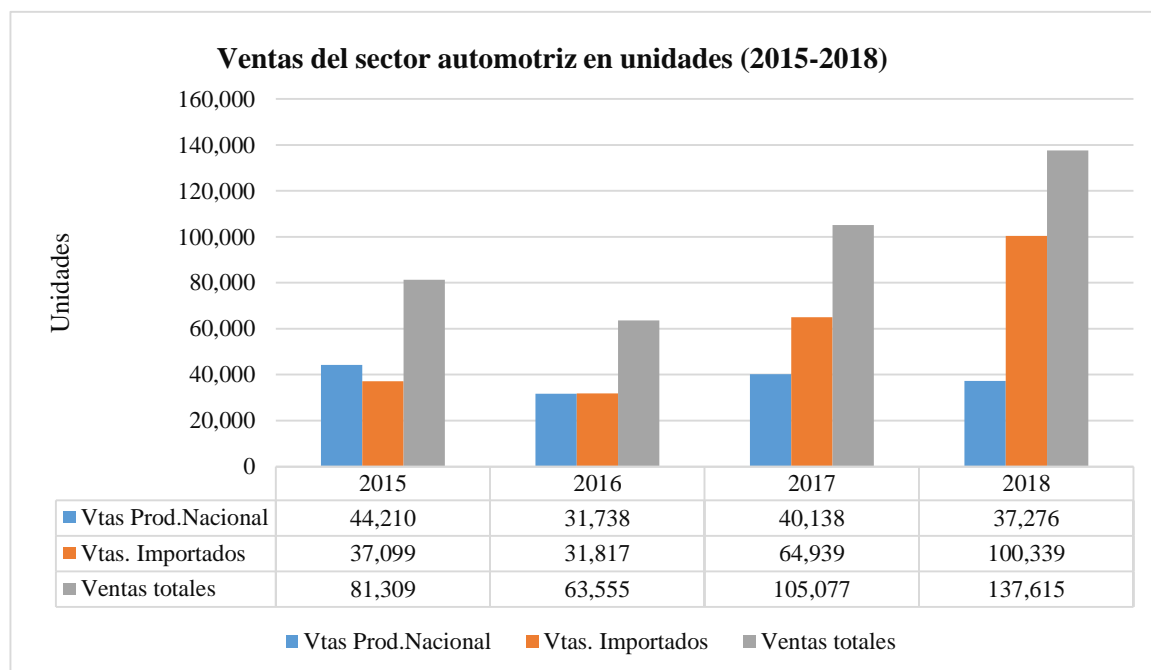
**Nota:** Tomado del Instituto Nacional de Estadística y Censos (2018)

La composición de las ventas de vehículos según la figura 18 está integrada por la producción nacional o ensamblados y los vehículos importados durante el período (2015 -2018) donde los vehículos de mayor demanda fueron los importados, que presentaron un crecimiento año tras año.

Sin embargo, las cifras de vehículos ensamblados con 54.37% tuvo una participación mayor que los importados con 45.63% en el período 2015, debido a que a partir de marzo de este año el gobierno aplicó medidas restrictivas arancelarias que vinieron a incrementar los costos de importación y encarecer el precio de los vehículos, mientras que a partir del año 2016 se inicia una reactivación de las importaciones con una participación del 50.06% frente al 49.94% de ensamblaje, en el 2017 las importaciones se mantuvieron en crecimiento con 61.80% sobre el 38.20% de ensamblaje y en el 2018 la participación de importación creció a 73.25% y el sector de ensamblaje presentó 26.75%. Para la presente investigación, este hecho es relevante ya que permite visualizar el dinamismo con el que se recuperan las importaciones y las ventas de esos productos a partir del proceso de eliminación de salvaguardias (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2018).

### Figura 19

*Ventas del sector automotriz (2015-2018)*



**Nota:** Tomado de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (2018)



En el año 2015 la venta de vehículos ensamblados superaron a los importados, según la figura 19, efecto causado por la implementación de las medidas restrictivas emitidas por el COMEX, en el año 2016 las ventas del sector disminuyeron drásticamente llegando a igualarse los dos segmentos, con un nivel de ventas de producción nacional de 31.738 unidades y un nivel de ventas de los vehículos importados de 31.817 unidades.

Para el año 2017 y 2018 se observa una recuperación en las ventas totales del sector automotriz con montos desde \$105 000 a \$138 000 usd, debido a la liberación de los cupos y las barreras arancelarias (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2018).

## **Análisis de las Importaciones y exportaciones del sector automotriz**

### **Acuerdos comerciales**

Los acuerdos comerciales son instrumentos de comercialización que determinan los términos de intercambio entre dos o más países, los cuales imponen diferentes aranceles tanto a las importaciones como exportaciones que influye directamente en el comercio internacional (Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca, 2020)

Es así que el libre comercio entre países permite la importación y exportación sin límites de bienes y servicios. Por lo tanto, la finalidad de un acuerdo comercial radica en la reducción o eliminación de las cuotas de exportación o los aranceles a las importaciones para de esta manera facilitar un comercio competitivo entre los miembros de dichos acuerdos (Banco Central del Ecuador, 2019b). Según la Organización Mundial del Comercio (2020), se conoce tres tipos de acuerdos:

- Acuerdo unilateral: este caso se da cuando un país impone restricciones y el otro no.
- Acuerdo bilateral: Incluyen dos países que acuerdan extender las oportunidades comerciales y otorgar un estatus preferencial aliviando las restricciones con la reducción de los aranceles.
- Acuerdos Multilaterales: es el Convenio Internacional en el que participan tres o más miembros. Normalmente están abiertos todos los países que cumplen los requisitos exigidos; por lo que, las negociaciones son más complejas y con diversos intereses; además, proporcionan a sus miembros una mayor ventaja competitiva al cubrir un área geográfica más grande con un estatus de favoritismos entre sí, otorgando mejores condiciones de comercio mutuo y aranceles más bajos.

Por consiguiente, los países buscan promover el crecimiento económico, a través de la elaboración y firma de acuerdos entre los gobiernos para ayudar a competir en igualdad de condiciones con otros para lograr mayores flujos comerciales y de inversión nacional y extranjera que promueva la creación de empleo en el sector productivo exportador. Estos acuerdos comerciales internacionales, según Carbaugh (2009) son acuerdos entre dos o más países con el objetivo de facilitar, el intercambio comercial estableciendo privilegios arancelarios, reglas y eliminando obstáculos a la importación y exportación.

Además de ser considerados estos acuerdos como una estrategia comercial tienen el propósito de ampliar el mercado internacional, atraer la inversión y asegurar el superávit de la balanza comercial, de esta manera el gobierno ecuatoriano firmó acuerdos comerciales que permitan desarrollar una industria exportable y competitiva. Su principal objetivo fue la liberación arancelaria de ciertos productos definidos en el mismo y cuando estos productos ingresan a uno de los países miembros obtienen la

exoneración de aranceles (Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca, 2020); por lo que, se detalla algunos de los acuerdos en los que el Ecuador es miembro:

Así como el Acuerdo de Complementación Económica compuesto por los países miembros de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), tal es el caso de Colombia, Argentina, Brasil y Ecuador cuyo objetivo es la liberación arancelaria, lo que ha permitido el intercambio comercial de bienes y servicios entre Ecuador y los demás países de la ALADI (Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca, 2020).

Además, el Acuerdo Regional de Cooperación Científica y Tecnológica entre los Países Miembros de la Asociación se sustenta en la cooperación regional direccionada al aumento y desarrollo de conocimientos y tecnología lo que permite interdependencia y especialización en la elaboración de bienes y/o servicios que cada país que es parte del acuerdo produce (Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca, 2020)

Según información que registró (PROECUADOR, 2018), los países miembros de la CAN como Ecuador, Colombia, Perú y Bolivia gozan de ciertos beneficios al comercio exterior principalmente de preferencias arancelarias que permiten el ingreso entre países de productos sin el pago de impuestos.

De igual modo el Convenio de complementación del sector Automotor y el Acuerdo sobre los procedimientos para implementación del requisito específico de origen del sector automotor entre Colombia, Venezuela y Ecuador ayudan a fortalecer e impulsar el desarrollo de la industria automotriz (Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca, 2020). Por otra, se suscribió el Protocolo de Adhesión de Ecuador al Acuerdo Comercial Multipartes con la Unión Europea (UE). El documento también fue firmado por los Ministros Europeos y los Plenipotenciarios designados por

Colombia y Perú. En relación, a este acuerdo en mención, el Ecuador liberó aranceles al 62% de la Unión Europea lo cual disminuyó los precios importados en 19%, de tal manera que incrementó el volumen de comercio en un 23% en el 2017 en analogía al 2016, en las importaciones y las exportaciones, debido a que el sector automotriz pasó por un proceso de desmantelamiento arancelario. En lo referente a las exportaciones la Unión Europea ha concedido parámetros de eliminación de aranceles promoviendo la cadena productiva (Cámara de Comercio de Guayaquil, 2018)

Asimismo, Ecuador firmó el 25 de junio de 2018, un Tratado de Libre Comercio con los Estados de la Asociación Europea de Libre Comercio (AELC), en Islandia Asociación Europea de Libre Comercio (EFTA), el cual cubre el comercio de bienes, servicios que busca mejorar las condiciones del marco legal para que los inversores de los Estados de la AELC, invierta en estos mercados (Cámara de Comercio de Guayaquil, 2018)

### **Relación comercial con China**

Ecuador también mantiene relaciones comerciales con China desde hace 31 años, y continúa manteniendo relaciones diplomáticas desde 1980 hasta la actualidad lo que se traduce en un aumento de las importaciones de Ecuador a China y una disminución de las exportaciones de Ecuador a China (Reyes, Chun, & Bonilla, 2017).

China por su parte vende a Ecuador productos entre aproximadamente 3.361 sub partidas, siendo el principal proveedor de llantas para autos y motocicletas en partes y productos terminados, entre otros bienes de capital y aparatos electrónicos. Cerca del 7% de las importaciones totales del Ecuador provinieron de China. Es así que el gobierno de Ecuador está avanzando en varios frentes para promover la expansión del intercambio (Reyes & Chun, 2017).

**Tabla 6***Integración de acuerdos comerciales del Ecuador*

<b>Grupo Comercial</b>	<b>Acuerdo</b>	<b>Fecha de suscripción</b>	<b>Nombre</b>	<b>Integrantes</b>
Comunidad Andina de Naciones (CAN)	Unión Aduanera	25 de mayo de 1988	Acuerdo de Cartagena (Comunidad Andina)	Bolivia; Colombia; Ecuador; Perú
				Argelia; Argentina; Bangladesh; Benin; Bolivia; Brasil; Camerún; Chile; Colombia; Corea; Cuba; Ecuador; Egipto; Macedonia; Filipinas; Ghana; Guinea; Guyana; India; Indonesia; Irán; Iraq; Jamahiriya
Sistema Global de Preferencias Comerciales entre los países en desarrollo (SGPC)	Acuerdo de Alcance Parcial	19 De abril de 1989	Preferencias Comerciales	Árabe Libia; Malasia; Marruecos; México; Mozambique; Myanmar; Nicaragua; Nigeria; Pakistán; Perú; Venezuela; Singapur; Sri Lanka; Sudán; Tailandia; Tanzania; Trinidad y Tobago; Túnez; Vietnam; Zimbabwe

**Nota:** Tomado del Ministerio de industrias Comercio Integración Pesca (2020)

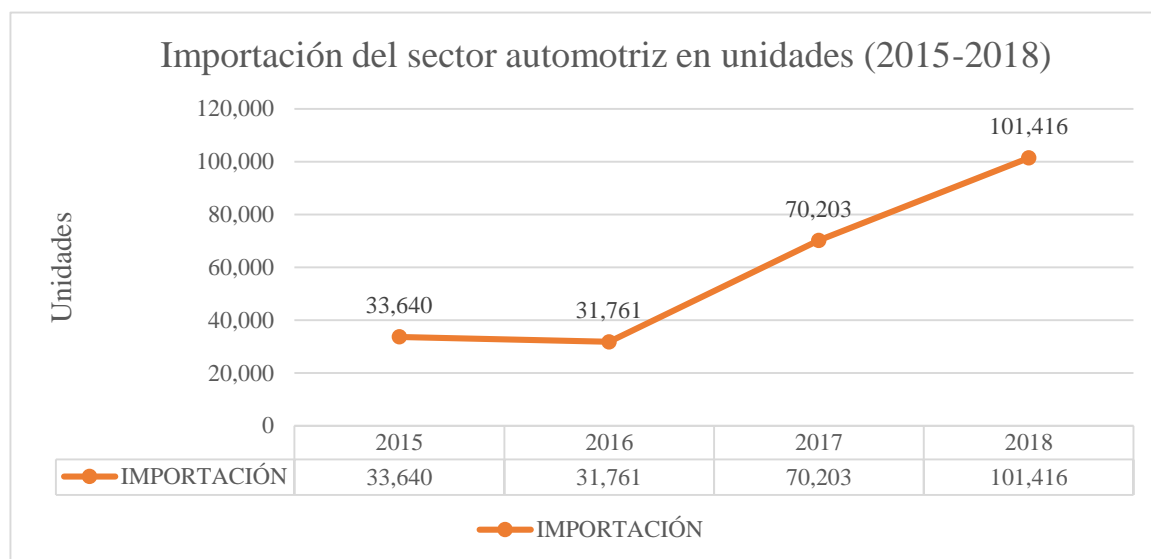
Grupo Comercial	Acuerdo	Fecha de suscripción	Nombre	Integrantes
Convenio de complementación del sector Automotor	Acuerdo Comercial	17 de septiembre de 1999	Gaceta Oficial 483	Colombia, Ecuador y Venezuela
Acuerdo sobre los procedimientos para implementación del requisito específico de origen del sector automotor		12 de enero de 2000	Resolución 336	Colombia, Ecuador y Venezuela
Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI)	Acuerdo de alcance parcial	18 de octubre del 2004	Acuerdo de complementación económica	Argentina Brasil Colombia Ecuador Paraguay Uruguay Venezuela
	Acuerdo Regional	30 de abril de 1983	Acuerdo Regional de Apertura de Mercados a Favor del Ecuador	Argentina Bolivia Brasil Chile Colombia Ecuador México Paraguay Perú Uruguay Venezuela.
	Acuerdo Regional	19 de octubre de 1993	Acuerdo Regional de Cooperación Científica y Tecnológica entre los Países	Argentina Bolivia Brasil Chile Colombia Cuba Ecuador México Paraguay Perú Uruguay Venezuela
Acuerdo Comercial Ecuador Unión Europea	Acuerdo Comercial	11 de noviembre del 2017	Acuerdo Comercial Multipartes con la Unión Europea (UE).	Ecuador, Unión Europea.
Asociación Europea de Libre Comercio	Acuerdo Comercial	25 de junio de 2018	Acuerdo de Libre Comercio EFTA-Ecuador	Ecuador; Islandia; Liechtenstein; Noruega; Suiza

**Nota:** Tomado del Ministerio de industrias Comercio Integración Pesca (2020)

## Análisis de importaciones del sector automotriz

**Figura 20**

*Aportación del sector automotriz, (2015-2018)*



**Nota:** Tomado del Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca, (2020)

En la figura 20, se observa que en el año 2016 hubo una caída en las importaciones de vehículos debido al establecimiento de cupos de importación para este sector mediante la Resolución 050 – 2015 emitida por el Comité de Comercio Exterior, la cual fijó límites de 655'680.927,37 dólares en valor FOB y un cupo global de importación desde enero del 2016 integrado en 280 millones de dólares correspondientes a 23.285 vehículos importados CBU, 359 millones de dólares para 58.800 vehículos para ensamblar y 15.8 millones para importación de 2.403 unidades de Kits en CKD de chasis (Comex, 2015).

Durante el año 2017 las importaciones presentaron un crecimiento por la disminución de cupos de importación de vehículos, además de los beneficios por la incorporación de los convenios del Ecuador con la Unión Europea mediante el Acuerdo Comercial Multipartes según Registro Oficial Nro. 780 de 24 de noviembre de 2016 y su Protocolo de Adhesión que fue publicado en el Registro Oficial Suplemento Nro. 900 de 12 de diciembre de 2016, con vigencia al 1 de enero de 2017, circunstancias que fomentaron el desarrollo del sector automotriz (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2018).

### Importaciones por país de origen

**Tabla 7**

*Porcentaje de importación del sector automotriz por país de origen (2015-2018)*

<b>IMPORTACIÓN POR PAIS DE ORIGEN</b>				
<b>PAIS</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>
CHINA	12%	13%	16%	19%
COLOMBIA	11%	18%	12%	17%
COREA	26%	30%	21%	16%
JAPON	18%	12%	10%	7%
MÉXICO	10%	5%	13%	13%
EEUU	4%	4%	0%	0%
TAILANDIA	5%	4%	5%	5%
INDONESIA	2%	3%	8%	6%
UE	0%	6%	7%	9%
ARGENTINA	0%	0%	3%	3%
OTROS	12%	5%	5%	5%

**Nota:** Tomado de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (2018)



Los principales países de los que Ecuador importó vehículos en 2015 fueron Corea con el 25,7%, Japón 17,8%, China 12,1%, Colombia 11%, México 9,7%, Tailandia 5,4%, Estado Unidos 4,5%, Indonesia 2% y finalmente otros países 11.9%.

Las importaciones en el país en 2016 provinieron de Corea, Colombia, China, Japón, con un 28,10%, 16,60%, 15,20% y 10,90% respectivamente, siendo estos los países donde Ecuador compra más vehículos.

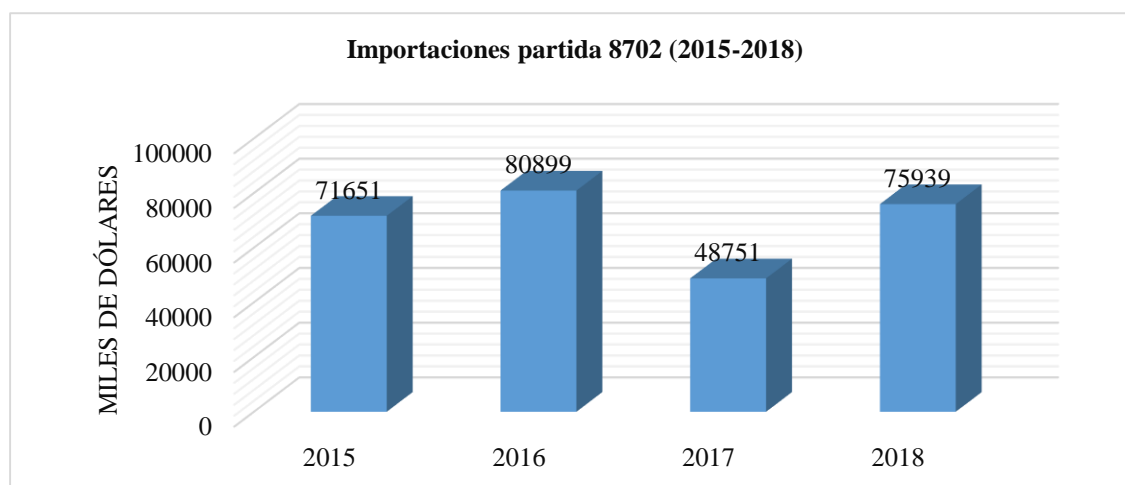
En el año 2017 el 7% de las importaciones que realiza el Ecuador provinieron de la Unión Europea; sin embargo, el 21% proviene de Corea y el 16% de China (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2018).

### Importaciones partida arancelaria 87.02

Para el análisis de las importaciones y exportaciones del sector automotriz se consideró la partida arancelaria 87.02 (Vehículos automóviles para transporte de diez o más personas, incluido el conductor).

#### Figura 21

Importación partida 87.02 sector automotriz (2015-2018)



**Nota:** Tomado de Trade Map (2020)

Como se evidencia en la figura 21, la importación de vehículos en el año 2016, con relación al 2015 creció en 12,91%, producto de la disminución de las medidas arancelarias restrictivas tomadas por el gobierno para incentivar las exportaciones, estas medidas corresponden a las salvaguardias establecidas de manera temporal y de carácter no discriminatorio aplicadas desde el 2015 y durante 15 meses, con el fin de equilibrar la Balanza de Pagos y fomentar la producción nacional; sin embargo, ésta no mejoró según lo esperado, de tal manera que la vigencia se extendió hasta junio del 2017, en donde se evidencia una disminución del 40% en el valor FOB por importación de vehículos, mientras que en el 2018 se observa un crecimiento del 56% en las importaciones de vehículos (Trade Map, 2020).

### Importaciones por país de origen partida 87.02

**Tabla 8**

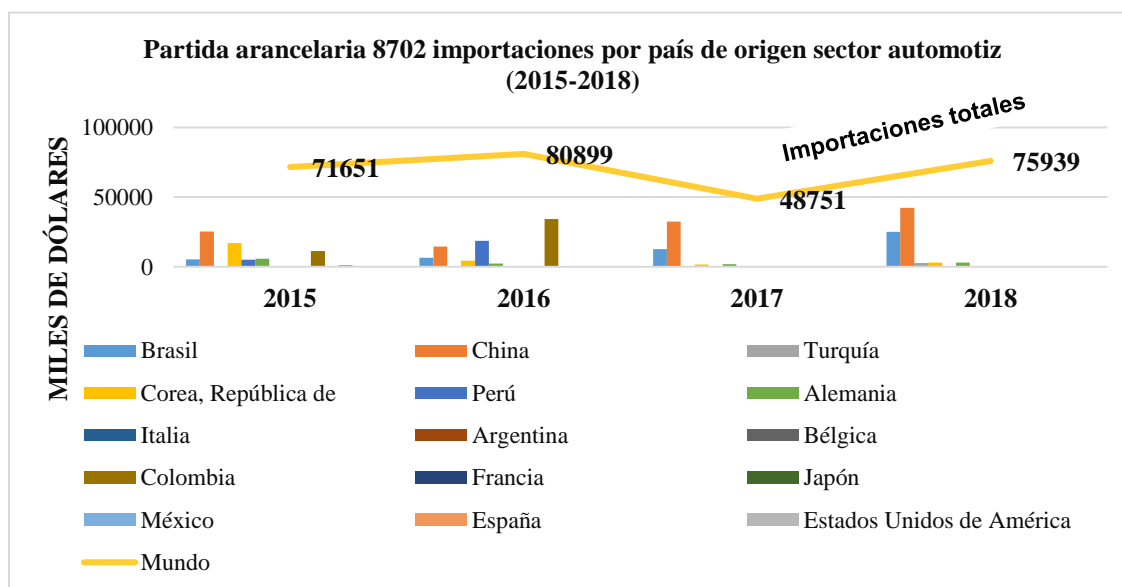
*Partida arancelaria 87.02 importaciones por país sector automotriz (2015-2018)*

Exportadores	Valor importado 2015 (Miles de dólares)	Valor importado 2016 (Miles de dólares)	Valor importado 2017 (Miles de dólares)	Valor importado 2018 (Miles de dólares)
Mundo	71.651	80.899	48.751	75.939
China	25.213	14.580	32.319	42.234
Brasil	5.397	6.539	12.748	24.993
Alemania	5.804	2.472	1.950	3.126
República de Corea	17.046	4.354	1.555	2.963
Turquía	-	-	-	2.375
Perú	5.138	18.614	-	184
Italia	-	-	-	65
Argentina	260	-	-	-
Bélgica	48	-	-	-
Colombia	11.344	34.160	180	-
Francia	24	-	-	-
Japón	899	180	-	-
México	160	-	-	-
España	255	-	-	-
Estados Unidos de América	62	-	-	-

Las importaciones de vehículos según la información de la tabla 8, durante el 2015 provinieron de China, Corea, Colombia, Alemania, Brasil, Perú con un 35%, 24%, 16%, 8%, 8%, 7% respectivamente, en el 2016 las importaciones fueron de Colombia, Perú, China, Brasil, Corea, Alemania con el 42%, 23%, 18%, 8%, 5%, 3% respectivamente siendo Colombia el principal proveedor, durante el 2017 se importó de China, Brasil, Alemania, Corea con el 66%, 26%, 4%, 3% respectivamente. Debido al acuerdo Multipartes entre Ecuador y la Unión Europea (UE), se importaron diversos productos con agregado tecnológico, cuyos aranceles de importación fueron disminuyendo hasta el mes de junio según la resolución No. 021-2016. Mientras en el año 2018 las importaciones provinieron de China, Brasil, Corea, Turquía con el 56%, 33%, 4%, 3% respectivamente, siendo China el mayor proveedor, con las marcas BYD, Changan, Chery, Dongfeng, Foton, Soueast, Great Wall. Shineray, JAC Motors, Faw (Trade Map, 2020).

## Figura 22

*Partida arancelaria 87.02 importaciones por país de origen, (2015-2018)*



**Nota:** Importaciones partida arancelaria 8702. Adaptado de Trade Map (2020)

## Análisis de las exportaciones del sector automotriz

La figura 23 muestra las exportaciones de vehículos y sus partes (CKD) para el período 2015-2018, con un total de 3,274 unidades en el 2015 con el mayor volumen de exportaciones de vehículos.

Se evidencia también una disminución de las exportaciones a 716 unidades exportadas de vehículos en el año 2016 y 640 en 2017 como consecuencia de la crisis económica que viven los países a los que el Ecuador exporta como: Venezuela, Chile, Colombia, Perú, Estados Unidos (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2018).

**Figura 23**

*Exportación del sector automotriz en unidades (2015-2018)*



**Nota:** Tomado de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (2018)

## Exportaciones, porcentaje por país de destino (2015-2018)

**Tabla 9**

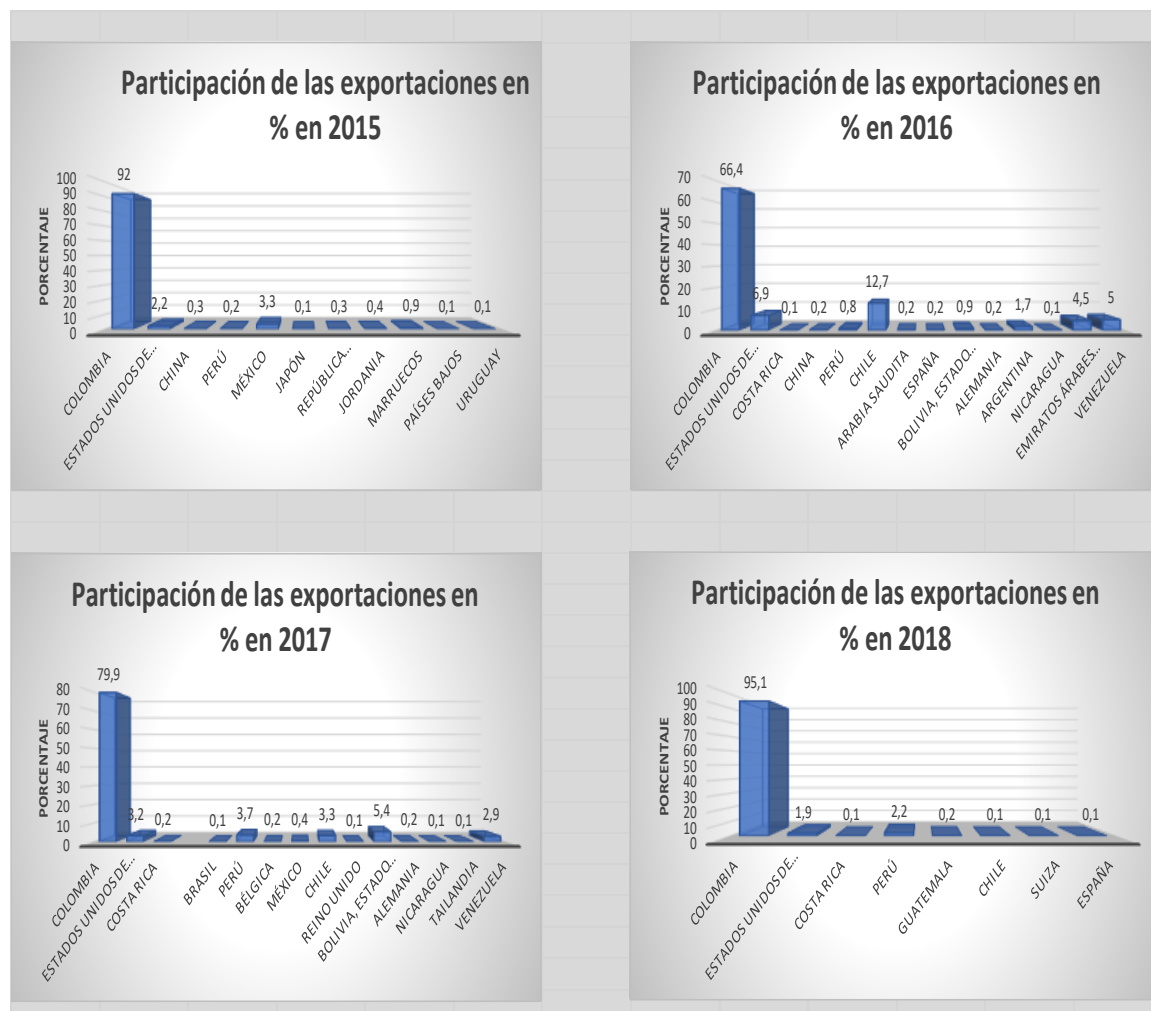
*Exportaciones, porcentaje por país de destino (2015-2018)*

Importadores	Participación en las exportaciones en 2015	Participación en las exportaciones en 2016	Participación en las exportaciones en 2017	Participación en las exportaciones en 2018
Mundo	100	100	100	100
Colombia	92	66,4	79,9	95,1
Estados Unidos de América	2,2	6,9	3,2	1,9
Costa Rica	-	0,1	0,2	0,1
China	0,3	0,2	-	-
Importadores	Participación en las exportaciones en 2015	Participación en las exportaciones en 2016	Participación en las exportaciones en 2017	Participación en las exportaciones en 2018
Brasil	-	-	0,1	-
Perú	0,2	0,8	3,7	2,2
Bélgica	-	-	0,2	-
Guatemala	-	-	-	0,2
México	3,3	-	0,4	-
Chile	-	12,7	3,3	0,1
Arabia Saudita	-	0,2	-	-
España	-	0,2	-	0,1
Reino Unido	-	-	0,1	-
Bolivia	-	0,9	5,4	-
Alemania	-	0,2	0,2	-
Japón	0,1	-	-	-
Argentina	-	1,7	-	-
República Dominicana	0,3	-	-	-
Jordania	0,4	-	-	-
Luxemburgo	-	-	-	-
Marruecos	0,9	-	-	-
Países Bajos	0,1	-	-	-
Nicaragua	-	0,1	0,1	-
Suiza	-	-	-	0,1
Tailandia	-	-	0,1	-
Emiratos Árabes Unidos	-	4,5	-	-
Uruguay	0,1	-	-	-
Venezuela	-	5	2,9	-

**Nota:** Tomado de Trade Map (2020)

**Figura 24**

*Participación de la exportación del sector automotriz (2015-2018)*



**Nota:** Tomado de Trade Map (2020)

Como se observa en la figura 24, uno de los principales destinos de exportación del sector automotriz corresponde a Colombia durante el período (2015-2018) representando el 95.10% de las exportaciones totales en 2018, con Perú en segundo lugar, debido a la cercanía fronteriza participan 2.2%, luego se ubica EEUU con 1.9%, seguido por Chile, España y Suiza cada uno con el 0.1% de participación

respectivamente, siendo los destinos de las exportaciones del sector automotriz en el año 2018 (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2018).

### **Análisis de las medidas de salvaguardias en el período 2015-2018**

**Tabla 10**

*Salvaguardias a las importaciones del sector automotriz (2015-2018)*

<b>IMPUESTO</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>
<b>ARANCEL</b>	35% -45%	15% - 40%	15% - 35%	0%
<b>ICE</b>	5% - 35%	5% - 35%	5% - 35%	5% - 35%
<b>ISD</b>	5%	5%	5%	5%
<b>IVA</b>	12%	12%	12%	12%

**Nota:** Tomado de (Comex 2015)

La información de la tabla 10, muestra la aplicación de las medidas de protección a la importación de productos del sector automotriz; además, se observa en la tabla 11 el porcentaje de salvaguardias y la participación en las importaciones por partidas implementadas por el Ecuador con el propósito de controlar los problemas de saldo de la Balanza de Pagos en 2015, a partir de 2016 se busca desgravar estos productos mediante convenios y acuerdos internacionales como el acuerdo comercial con la Unión Europea que entró en vigencia el 11 de noviembre del 2016 que establece que “Los automóviles y CKDs provenientes de la UE se desgravarán en siete años a partir de la entrada de vigencia del Acuerdo 2016” aplicado de manera progresiva en el 2017, en retrospectiva se puede comparar la evolución de las medidas de protección de

los tres últimos períodos de gobierno en el país según la figura 25 (Ministerio de Comercio Exterior, 2018).

**Tabla 11**

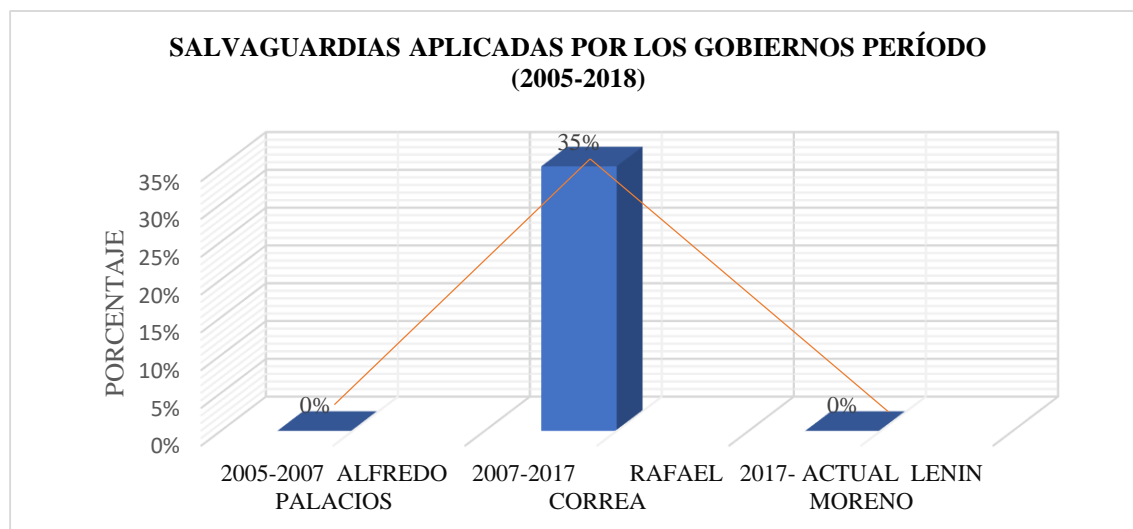
*Principales sub partidas por grupo bienes capital equipo de transporte*

Subpartidas	Subgrupo	Sobretasa	Participación en las importaciones
8704211080		No aplica	5.2%
8701200090		45%	4.3%
8704229090		45%	4.0%
8704311080	Equipo rodante de transporte	No aplica	3.3%
8704230090		45%	3.3%
8704310010		No aplica	2.8%
8704220090		No aplica	2.7%
8702109090		45%	2.3%
4011101000	Partes y accesorios de equipo de transporte	25%	3.6%
4011201000		25%	3.5%

**Nota:** Tomado del Comité de Comercio Exterior (2015b)

**Figura 25**

*Salvaguardias del sector automotriz (2005-2018)*



**Nota:** Tomado del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (2017)

Es así como el gobierno promulgó y aplicó normas para promover la industria y fomentar las exportaciones y la producción nacional a través de las resoluciones



emitidas por el Comité de Comercio Exterior durante el período de estudio (2015-2018), detalladas:

### 1. Resoluciones del COMEX 2015

La Resolución No.011-2015 emitida el 6 de marzo de 2015 que entró en vigencia el 11 de marzo del mismo año, estableció recargos arancelarios temporales y no discriminatorios; además, de las tasas aplicables vigentes hasta esa fecha (Comité de Comercio Exterior, 2015b).

Según Comex (2015), la Resolución No. 019-2015, del 5 de mayo de 2015 reformó el Anexo 2 de la Resolución No.049-2014, con referencia al cupo global por importador para los productos que estaban sujetos a restricciones de cantidad definidas en la Resolución No.065-2012 como lo muestra la tabla 12.

**Tabla 12**

*Cuotas de importación*

<b>Importadores</b>	<b>Valor FOB</b>	<b>Cantidades</b>
Ómnibus BB transportes S.A.	261.180.951,56	40.033
Manufacturas armaduras y repuestos ecuatorianos S.A. Maresa	42.218.371,34	10.736
Aymesa S.A.	36.108.608,97	5.234
Ciudad del auto Ciauto C	7.625.275,23	1.281
Unmotors Coa. Ltda.	250.245,60	328
Suramericana de motores Cía.	181.440,00	204

**Nota:** Tomado de Resolución No.019-2015 Comité Comercio Exterior (2015a)

La Resolución No.026-2015 del 5 de junio de 2015 emitida específicamente para la empresa “Ciudad del Auto CIAUTO CIA. LTDA.”, que reformó el Anexo 2 de la Resolución No.049-2014 sobre el cupo de importación a valor FOB de 15.861.026,55 y

2.403 unidades, con vigencia hasta el 31 de diciembre de 2015 considerando las importaciones realizadas desde el 1 de enero de 2015 (Comité de Comercio Exterior, 2015c).

## 2. Resoluciones del COMEX 2016

La Resolución No.06-2016 del 29 de abril, dispuso el desmantelamiento gradual de la medida de salvaguardia por balanza de pagos que comenzó en abril de 2017. No obstante, la Resolución No.021-2016 reformó la Resolución No.011-2015, que reemplazó el 40% de sobretasa arancelaria por 35% y 25% por 15% y cambió la tabla de la Resolución No.06-2016 (Comité de Comercio Exterior, 2016a), según se detalla en la tabla 13.

**Tabla 13**

*Cronograma de desmantelamiento salvaguardia Resolución No.021-2016*

Período 2015-2016		Período 2017	
Sobretasa	Abril	Mayo	Junio
15%	10%	5%	0%
25%	17%	8%	0%
40%	27%	13%	0%

**Nota:** Tomado de Resolución No.021-2016 Comité de Comercio Exterior (2016a)

La Resolución No.042-2016, emitida por el Comex el 29 de diciembre del 2016, inició en enero de 2017, la cual estableció la eliminación arancelaria a productos

originarios de la Unión Europea por sub partidas de CKD (Comité de Comercio Exterior, 2016b).

**Tabla 14**

*Sub partidas Unión Europea con el arancel inicial de desgravamen*

<b>Sub partidas en CKD</b>	<b>Arancel inicial de desgravación</b>
8703210080	10%
8703221080	10%
8103229080	10%
8703231080	14%
8703239080	14%
8703241080	18%
8703249080	18%
8703311080	10%
8703319080	10%
8703321080	14%
8703329080	14%
8703331080	18%
8703339080	18%
8703900080	18%
8704211080	9%
8704311080	9%
8706009180	40%
<b>Sub partidas en Vehículos híbridos CKD</b>	<b>Arancel inicial de desgravación</b>
8703900092	18%
8704900092	18%

**Nota:** Tomado de Resolución No.042-2016 Comité de Comercio Exterior (2016b)

### 3. Resoluciones del COMEX 2017-2018

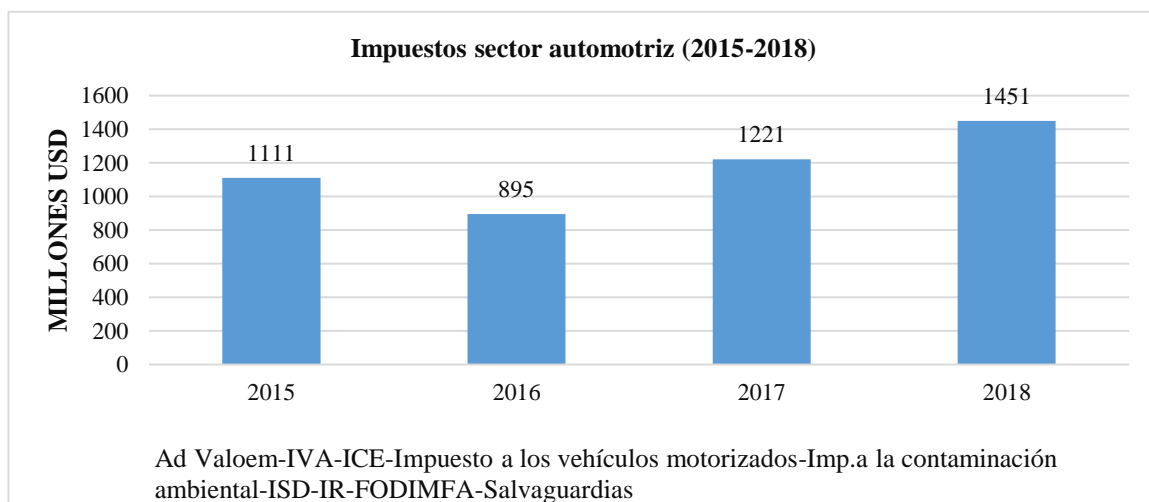
La Resolución No.020-2017 del 15 de junio de 2017, cambió totalmente la Resolución No.059-2012 del 17 de mayo de 2012 la cual grababa un 30% para asientos utilizados en vehículos hasta el 2013 y 45% en el 2015. De igual manera con la Resolución No.025-2018 emitida el 10 de diciembre del 2018 y vigente a partir del 01 de enero de 2019, estableció una tarifa arancelaria de 0% sobre las importaciones de vehículos para ensamblaje (CKD) solo para productos calificados como nuevos (Comité de Comercio Exterior, 2017).

### 4. Recaudación de Impuestos al sector automotriz período 2015-2018

La recaudación tributaria representa una categoría importante en la generación de ingresos del estado que impulsa el desarrollo productivo del país.

**Figura 26**

*Recaudación de impuestos del sector automotriz (2015-2018)*



**Nota:** Tomado de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (2019)

Es así que el sector automotriz representa un importante dinamizador en la economía del Ecuador con el desenvolvimiento de su actividad en las diferentes áreas que lo integran, mediante la generación de impuestos durante el período (2015–2018) por su recaudación tributaria tuvo un crecimiento del 30.60% (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2018). Como se observa en la figura 26 la recaudación tributaria presentó un decrecimiento del 19.45% en el período 2015 al 2016 como efecto de la contracción de las ventas y las importaciones del sector con la aplicación de salvaguardias y cupos de importación; sin embargo, entre los años (2016-2017) presentó un aumento del 36.42% y el 18.84% del año 2017 al 2018 considerando la reducción o eliminación de las medidas arancelarias restrictivas (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2018).

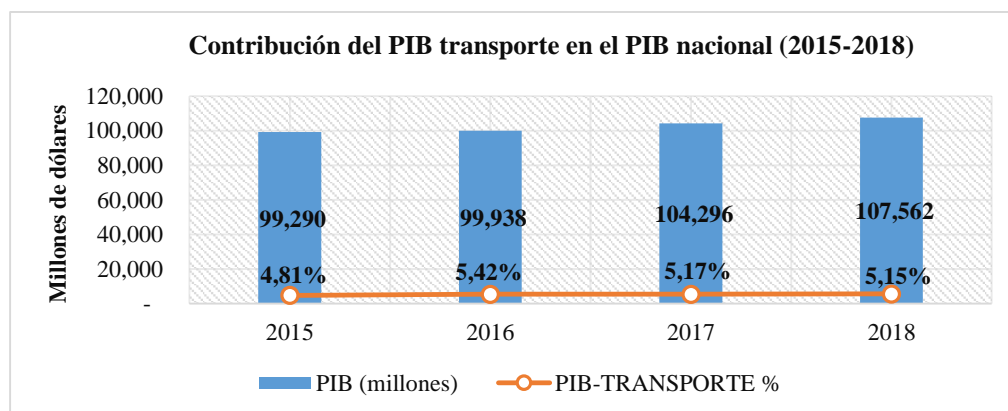
## **Análisis del PIB y Precios del sector automotriz**

### **PIB del sector automotriz**

El PIB es el valor de los bienes y servicios producidos por los diferentes sectores de un país en un determinado período (Gregorio, 2007)

#### **Figura 27**

*Contribución del sector automotriz en el PIB nacional (2015-2018)*



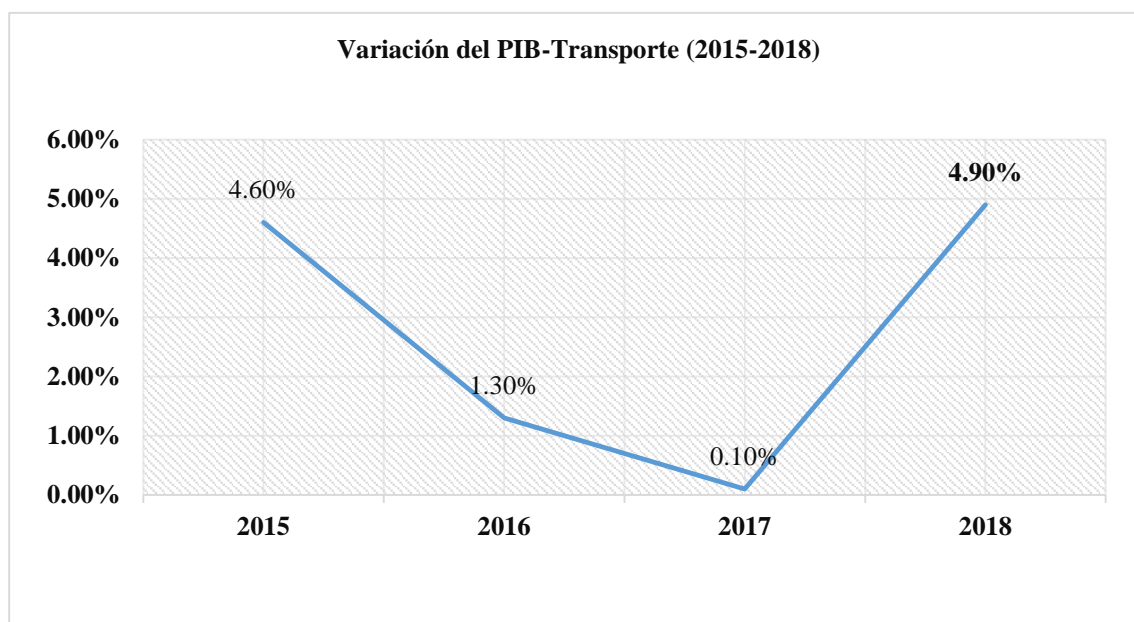
**Nota:** Tomado del Banco Central del Ecuador (2018)

Se observa en la figura 27 que la participación del sector automotriz dentro del PIB nacional representa en el año 2015 un 4.81% el más bajo del período, mientras que para el año 2018 su contribución tuvo un crecimiento moderado de 5.15% en el PIB nacional.

El PIB del transporte tuvo un decrecimiento durante el año 2015 al 2017 debido a las medidas restrictivas como salvaguardias y cupos de importación que afectaron la evolución de la industria y el comercio del sector automotriz reduciendo los ingresos de este sector. De igual manera en el año 2016, esta reducción incidió en la disminución de la demanda del sector automotriz; sin embargo, se observa en la figura 28 un crecimiento del PIB del transporte en un 4.90% respecto al 2017.

### Figura 28

*Tasa de variación anual del PIB del transporte (2015-2018)*



**Nota:** Tomado del Banco Central del Ecuador (2018)

### Análisis de precios sobre los vehículos de la 87.02 a un producto de la 87.03

Se realizó la comparación de precios de un vehículo ensamblado en Ecuador vs importado para observar la diferencia de precios referencial de venta y el efecto de impuestos sobre los mismos. Para este análisis se tomó como ejemplo el vehículo Chevrolet Van N300, importado desde Colombia con un precio de \$.30.990.000 pesos a la tasa de cambio actual, un valor de 8.738,07 USD el cual para ingresar al Ecuador debe pagar los impuestos correspondientes, considerando la eliminación de las salvaguardias desde junio del 2017 (Hoyo, 2020) . Se detalla la carga tributaria:

**Tabla 15**

*Ejemplo de precio y costos de importación de un vehículo*

Detalle	Porcentajes	Valor
CHEVROLET VAN N300 (VALOR FOB)		8.738,07
FLETE Y SEGURO		1.194,76
CIF		9.932,83
FODINFA	0,50%	49,66
ARANCEL	35%	3.476,49
SALVAGUARDIA	0%	-
AD-VALOREM-ICE	5%	672,95
SUBTOTAL IMPUESTOS		4.199,10
IVA	12%	1.695,83
<b>COSTO DE IMPORTACIÓN</b>		<b>15.827,77</b>

**Nota:** Esta tabla muestra la carga tributaria en la importación de un Chevrolet Van N300

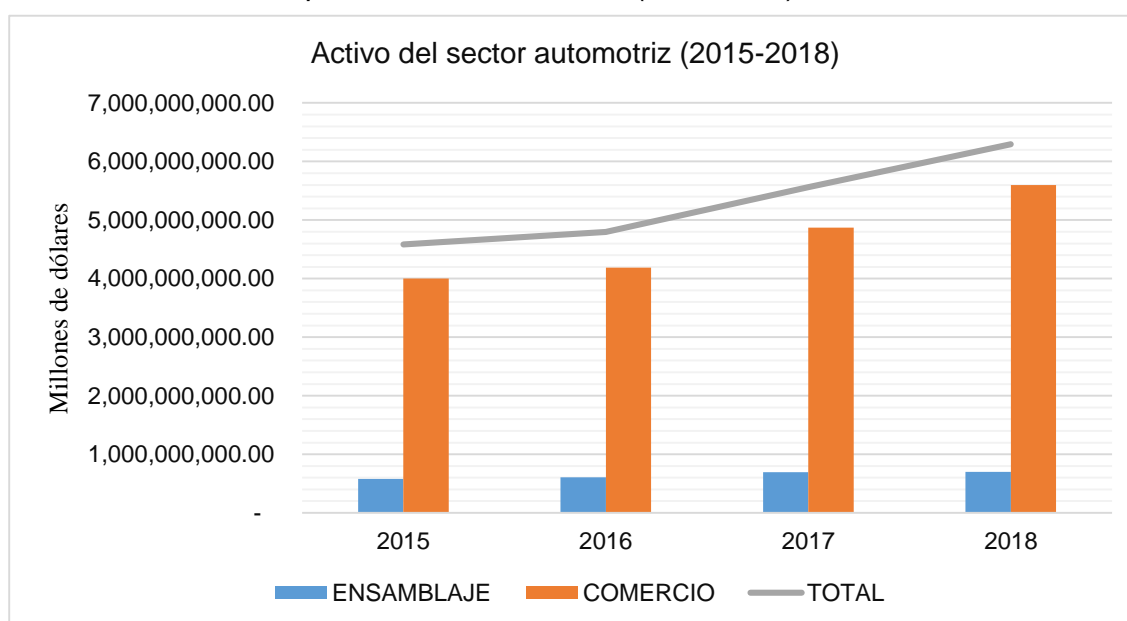
Según la tabla 15, un vehículo Chevrolet Van N300 importado tuvo un costo total de 15.827,77 USD, y al cotizar el mismo vehículo ensamblado en Ecuador su PVP fue de 17.499,00 USD, es decir una diferencia de 1,671,23 USD, diferencia con la que la industria nacional debe competir en un mercado de libre comercio (Chevrolet, 2018).

## Análisis financiero del sector automotriz

El aporte del sector automotriz en la economía del país es muy importante; sin embargo, existieron situaciones que afectaron a las empresas del sector como es la caída del precio del petróleo, la política arancelaria que se reflejó en el comportamiento de las variables de los estados financieros reportados a la SCVS como se detalla a continuación. Ver Figura 29:

**Figura 29**

*Variación del activo empresas sector automotriz (2015-2018)*



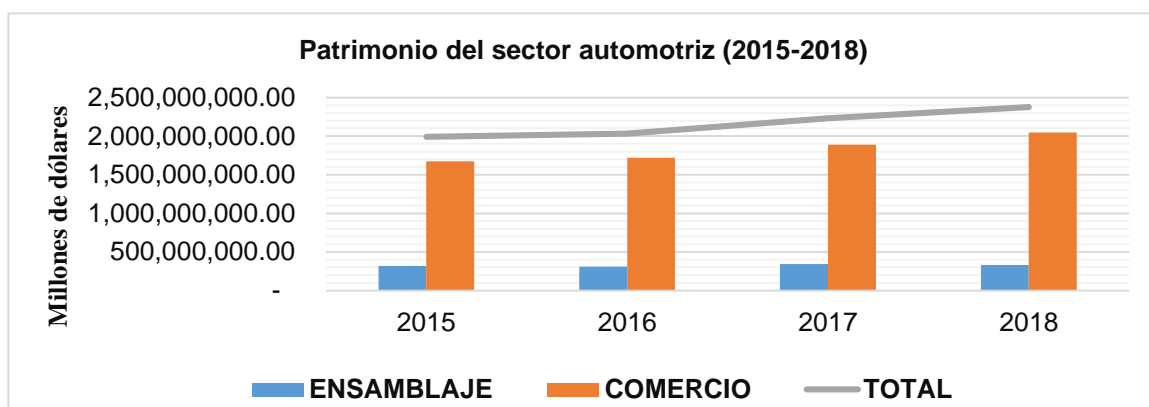
**Nota:** Tomado de la Superintendencia de Compañías Valores y Seguros (2018)

Según la información recopilada de la SCVS, se observa en la figura 29 el mayor monto en activos durante el período 2015-2018, corresponde al segmento de comercio y reparación, con un 88%, en promedio del total de activos reportados a la SCVS por este sector de forma anual. Mientras el segmento de ensamblaje y fabricación reporta un 12% promedio del total de activos del sector durante el mismo período.



**Figura 30**

*Variación patrimonio empresas sector automotriz (2015-2018)*

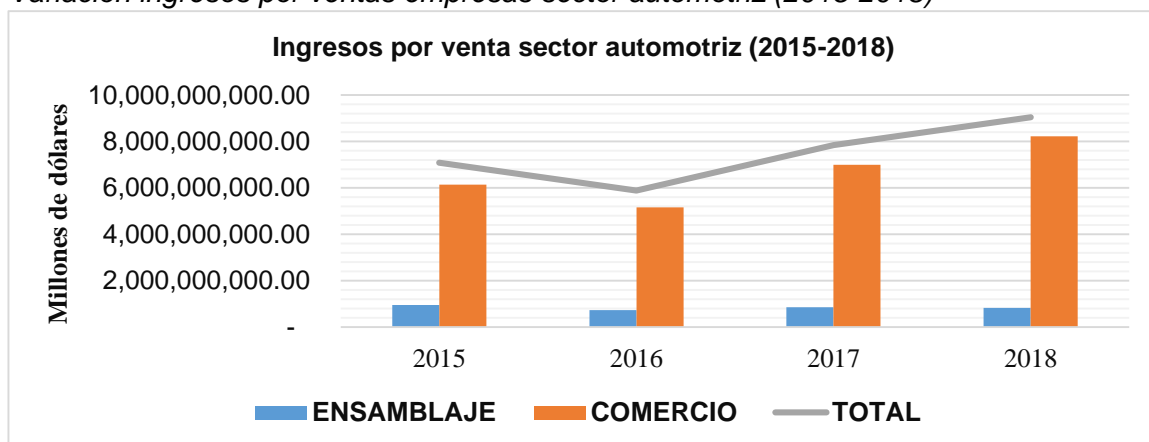


**Nota:** Tomado de la Superintendencia de Compañías Valores y Seguros (2018)

Se observa en la figura 30 mediante la información proporcionada por la SCVS, el valor más alto que presenta el sector automotriz en el patrimonio durante el período 2015-2018, corresponde al segmento de comercio y reparación con un 84% en promedio del total del patrimonio reportado a la SCVS por este sector de forma anual. Mientras el segmento de ensamblaje y fabricación reporta un 15% promedio del total de activos del sector durante el mismo período.

**Figura 31**

*Variación ingresos por ventas empresas sector automotriz (2015-2018)*



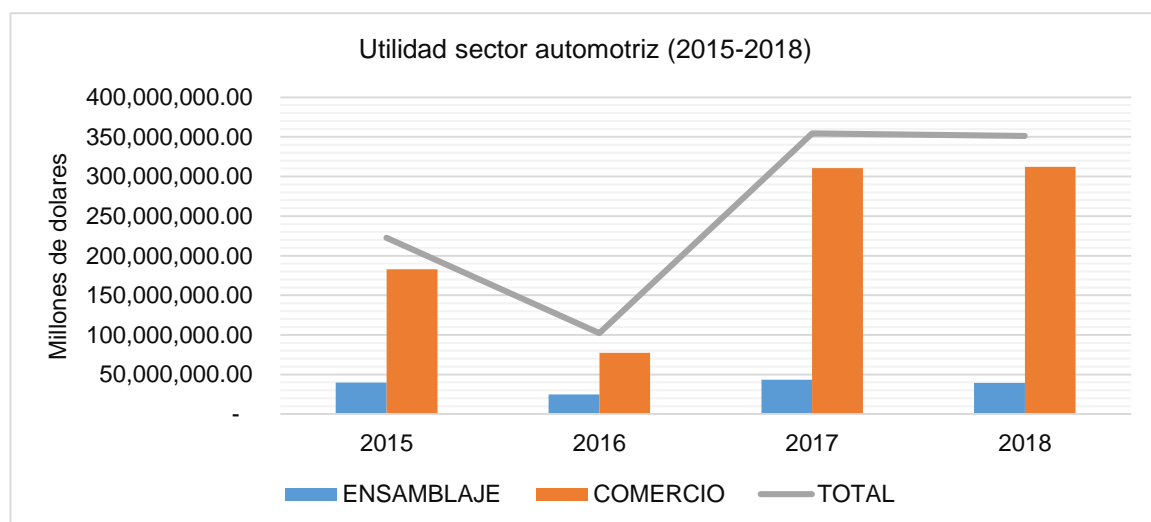
**Nota:** Tomado de la Superintendencia de Compañías Valores y Seguros (2018)

Según la información presentada en la figura 31 proporcionada por la SCVS, en el año 2016 presenta un decrecimiento del 16% de los ingresos por ventas en el sector automotriz que corresponde al segmento de comercio y reparación con respecto al 2015, mientras el segmento de ensamblaje y fabricación reporta un decrecimiento del 23% de los ingresos por ventas del sector durante el mismo período a causa de la aplicación de cupos y salvaguardias a las importaciones.

Para el año 2017 se observa un crecimiento con respecto al 2016 del 36% de los ingresos por ventas en el sector automotriz que corresponde al segmento de comercio y reparación, mientras el segmento de ensamblaje y fabricación reporta un crecimiento del 17% de los ingresos por ventas del sector debido a la eliminación o disminución progresiva de las salvaguardias y cupos de importación. En el año 2018 presenta un incremento de los ingresos por ventas con respecto al 2017 del 18% en el segmento de comercio y reparación el sector automotriz, mientras el segmento de ensamblaje y fabricación reporta un decrecimiento del 4% de los ingresos por ventas del sector.

### Figura 32

Variación utilidad en las empresas del sector automotriz (2015-2018)



**Nota:** Tomado de la Superintendencia de Compañías Valores y Seguros (2018)

Se observa en la figura 32, que el año 2016 presentó un decrecimiento del 58% con respecto al 2015 en la utilidad declarada por parte de las empresas en el sector automotriz que corresponde al segmento de comercio y reparación, mientras el segmento de ensamblaje y fabricación reporta un decrecimiento del 38% en la utilidad declarada por parte de las empresas del sector durante el mismo período a causa de la aplicación de cupos y salvaguardias a las importaciones incrementando los costos de producción y comercialización.

Para el año 2017 se observó un crecimiento con respecto al 2016 del 301% de la utilidad declarada por parte de las empresas en el sector automotriz que corresponde al segmento de comercio y reparación, mientras el segmento de ensamblaje y fabricación reportó un crecimiento del 76% de la utilidad declarada por parte de las empresas del sector debido a la eliminación o disminución progresiva de las salvaguardias y cupos de importación.

En el año 2018 presentó un incremento de la utilidad con respecto al 2017 del 0.45% en el segmento de comercio y reparación el sector automotriz, mientras el segmento de ensamblaje y fabricación presentó un decrecimiento del 10% de la utilidad declarada a la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros por parte de las empresas del sector automotriz.

De tal manera que, en los años del 2015 al 2016 debido a la aplicación de las políticas comerciales cambiaron las tendencias del sector presentando un decrecimiento, sin embargo, a partir del 2016 al 2018 el sector automotriz ha crecido. Para el análisis realizado, se tomó en consideración la Prueba Ácida, el Índice de Endeudamiento, Rotación de Ventas, Margen Operacional, Margen de Utilidad Neta, ROE; por lo tanto los datos obtenidos del sector se resumen en la tabla 16.

## Indicadores Técnicos del sector automotriz

**Tabla 16**

*Indicadores técnicos sector automotriz período (2015-2018)*

COMERCIO Y REPARACIÓN DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES Y MOTOCICLETAS						
	LIQUIDEZ	SOLVENCIA	GESTIÓN	RENTABILIDAD		
AÑO	LIQUIDEZ CORRIENTE	ENDEUDAMIENTO DEL ACTIVO	ROTACION DE VENTAS	MARGEN OPERACIONAL	MARGEN NETO	RENTABILIDAD OPERACIONAL DEL PATRIMONIO
<b>2015</b>	1,3658	0,6778	1,1268	0,0336	0,0152	0,1528
<b>2016</b>	1,1445	0,6435	0,6861	0,0031	0,0014	0,0627
<b>2017</b>	1,53	0,6756	0,9281	0,0407	0,032	0,124
<b>2018</b>	1,2766	0,6621	0,847	0,0273	0,0121	0,1465

**Nota:** Tomado de Superintendencia de Compañías y Valores (2018)

### **Índice de liquidez**

Los activos corrientes están relacionados con los pasivos corrientes al mostrar una relación de uno a uno se le considera una proporción adecuada, según la tabla 16 el indicador de liquidez corriente que presentó durante los años 2015, 2016, 2017, 2018 son de 1,36; 1,14; 1,53; 1,27 respectivamente; es decir, indica que la capacidad del sector para cumplir con sus vencimientos a corto plazo ante los acreedores fue satisfactoria al presentar índices con los mejores resultados, de esta manera la industria tuvo mayor solvencia y proyectó mayor confianza en la capacidad de pago.

### **Índice de solvencia**

Endeudamiento del activo: Este índice permite determinar el nivel de autonomía financiera, un índice alto indica que la empresa depende en gran medida de los acreedores y mantuvo una capacidad de préstamo limitada; por el contrario, un índice bajo indica un alto grado de independencia de la empresa frente a los acreedores (Gitman & Zutter, 2012). Según la tabla 16, se observa los resultados obtenidos del índice de endeudamiento del activo durante los años 2015, 2016, 2017, 2018 del sector automotriz de 0,67; 0,64; 0,67; 0,66 respectivamente, presentando mayor solvencia y un alto grado de independencia frente a los acreedores.

### **Índice de gestión**

Rotación de ventas: Este indicador mide la eficiencia del uso de recursos por parte de las empresas, es conocido como índice de eficiencia, según la tabla 16

muestra el índice de los años 2015,2016, 2017, 2018 cuya medición arrojó los siguientes valores: 1,12; 0,68; 0,92; 0,84 respectivamente, es así que se pudo determinar que durante el año 2015 existió una mejor efectividad en el uso de los recursos, mientras que en el año 2016 con un índice RAT del 0.68 no hubo eficiencia en el uso de los activos totales, y en el año 2017 las ventas aumentaron y el índice RAT creció, ya que cuanto mayores sean las ventas de una inversión específica es más eficiente, de tal manera que en el año 2018 por cada dólar invertido generó 0,84 en ventas.

### **Indicadores de rentabilidad**

Margen operacional: Este indicador mide la efectividad de la gestión de la empresa para controlar costos y gastos, y de esta manera convertir las ventas en ingresos, indica si el negocio en sí es rentable, independientemente de cómo se financie, porque la utilidad operativa es el resultado de los ingresos operativos menos los costos de ventas y los costos administrativos y de ventas (Gitman & Zutter, 2012).

En la tabla 16, el margen operativo tuvo una tendencia descendente del 2015 al 2016 presentando un índice de 0.0031 el más bajo del período, debido a la aplicación de los incrementos arancelarios a las importaciones tanto de vehículos como de CKDs que incrementaron los costos operativos de las empresas del sector, en el 2017 al eliminarse las salvaguardias el sector automotriz se recupera y presenta un indicador de 0.0407 el más alto y para el 2018 un valor de 0.0273; es decir, en este año con las ventas generó el 2.73% de margen de utilidad operativa.

### **Margen neto**

Permite evaluar si las operaciones de una empresa están generando ganancias al medir el porcentaje de cada dólar de ingresos que queda después de los costos, gastos, impuestos e intereses, ya que a medida que crece el margen neto, mayores serán las utilidades de la empresa (Gitman & Zutter, 2012).

Según la tabla 16, presenta los datos de este indicador con una tendencia descendente al igual que el margen operativo en el período 2015 al 2016 de 0.0014, el más bajo, en el año 2017 presenta una recuperación de la utilidad con un índice de 0.032 y para el 2018 nuevamente desciende a 0.0121 es decir con las ventas netas generó el 1.21% de utilidad bruta, de esta manera se observa los beneficios de la inversión desde el punto de vista de los accionistas o propietarios.

### **Rentabilidad operacional del patrimonio**

Este índice permite identificar la ganancia que se obtiene al invertir en recursos financieros, es una medida de esta ganancia en relación con los fondos invertidos en la empresa; en general, cuanto mayor es esta rentabilidad, más puede ganar el propietario (Gitman & Zutter, 2012)

El año de mayor rentabilidad generado por las empresas del sector automotriz con un 15.28% fue el año 2015, y este porcentaje descendió al año siguiente en el 2016, con 6.27% de utilidad en las empresas del sector, siendo el más bajo del período de estudio debido a los cupos de importación, mientras que en el 2017 presentó un crecimiento positivo de 12.40%, y para el 2018 de la misma forma mantuvo un

crecimiento positivo; es decir, los accionistas del sector obtuvieron un rendimiento sobre la inversión del 14.65% mayor al del año anterior.

### **Incidencia de la política comercial en el sector automotriz**

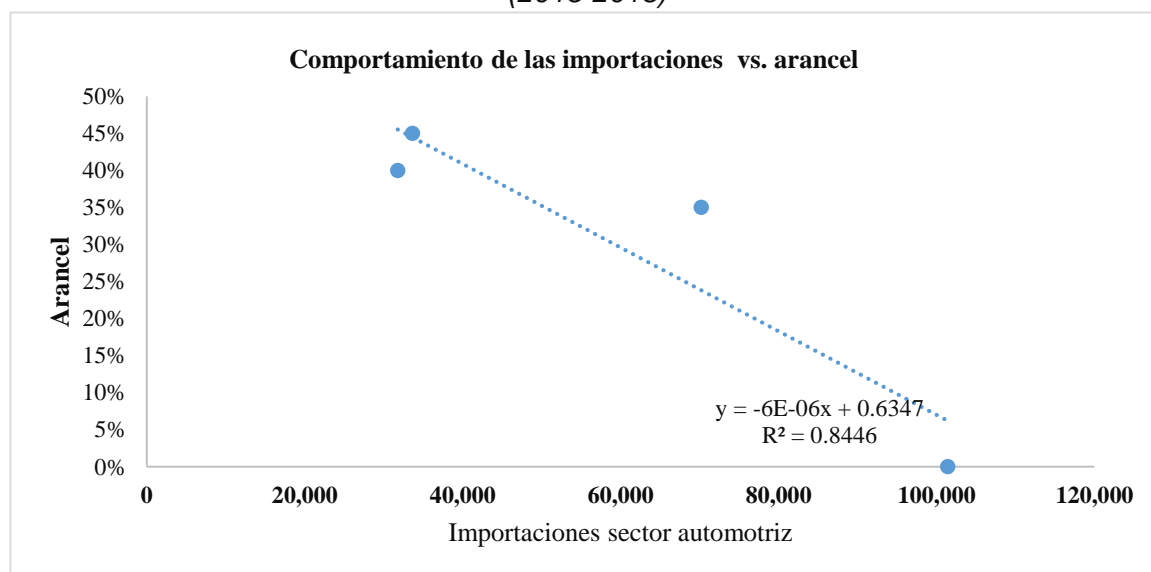
Se presentan los resultados y hallazgos relevantes obtenidos de la investigación mediante el uso de gráficos, tablas con la aplicación del método de regresión lineal para analizar la influencia de la variable de política comercial relacionada con las subdimensiones, salvaguardia y cuotas de importación sobre las importaciones.

### **Incidencia del arancel sobre las importaciones del sector automotriz**

#### **Figura 33**

*Comportamiento importaciones sector automotriz vs arancel*

(2015-2018)



Para determinar la influencia de las salvaguardias, se utilizó el modelo de regresión lineal considerando como variable dependiente a las importaciones y como



variable independiente se tomó el límite superior de las salvaguardias y aranceles establecidos dentro del período (2015-2018).

El coeficiente que permite determinar si el modelo es aplicable y si existió una relación fuerte entre las variables analizadas es el coeficiente de correlación de Pearson. La idea principal de este modelo constituye el coeficiente de determinación el cual solo puede tomar valores entre (0, 1) y mide la proporción de variación de la variable dependiente explicada por la variable independiente; es decir, cuanto más cercano es  $R^2$  a uno, mayor es la fuerza de asociación entre las variables (González, 2019), es así que, este estudio presentó una relación de influencia fuerte entre la variable dependiente de importación y la variable independiente que son los aranceles, ya que el coeficiente de determinación 0.84 tiende a acercarse más a uno; por lo tanto, la relación observada es una relación inversamente proporcional debido a que cuando el arancel se incrementa las importaciones disminuyen y al contrario si el arancel disminuye las importaciones se incrementan según se observó en la figura 33 (anterior).

### **Incidencia de las importaciones sobre las ventas del sector automotriz**

El resultado obtenido en el coeficiente de determinación mediante el sistema de regresión lineal fue  $R^2 = 0.997$ , lo cual cumple con la siguiente condición  $0 < R^2 < 1$ ; es decir, la variable importación explica el 100% de la variabilidad de la variable ventas, su relación es directa, las dos variables crecen a un ritmo constante; por lo que, las importaciones si incidieron en el crecimiento de las ventas ya que según la investigación, a mayores importaciones las ventas incrementaron; en consecuencia, las importaciones contribuyeron a las ventas tanto del sector comercial como del sector

productivo debido a que la industria del sector automotriz es ensambladora y depende de la importación de partes y piezas CKDs (González, 2019).

**Tabla 17**

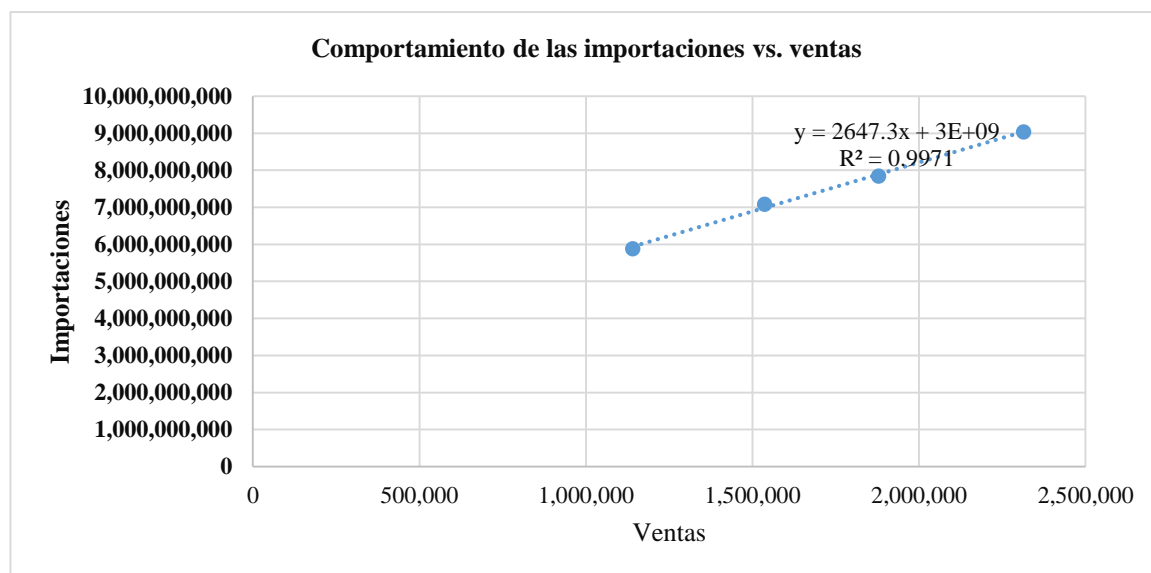
*Importación vs ventas del sector automotriz (2015-2018)*

VARIABLES	DESCRIPCIÓN %	
Importaciones sector automotriz	0.999	1
Ventas del sector automotriz	1	-0.999
Coeficiente de determinación	0.997	

**Figura 34**

*Comportamiento importaciones vs ventas sector automotriz*

*(2015-2018)*



### **Incidencia de las importaciones del sector automotriz sobre recaudación arancelaria**

El coeficiente de determinación obtenido  $R^2 = 0,992$  nos informa de que las importaciones nos explica el 99,2% de la variabilidad de las recaudación arancelaria; es

decir, el coeficiente de determinación tiende a ser cercano a uno, lo que indica una fuerte relación entre la variable dependiente recaudación arancelaria y la variable independiente que son las importaciones, cuando el arancel se incrementa las importaciones se incrementan y a la inversa si las importaciones disminuyen la recaudación disminuye en proporción constante (González, 2019).

**Tabla 18**

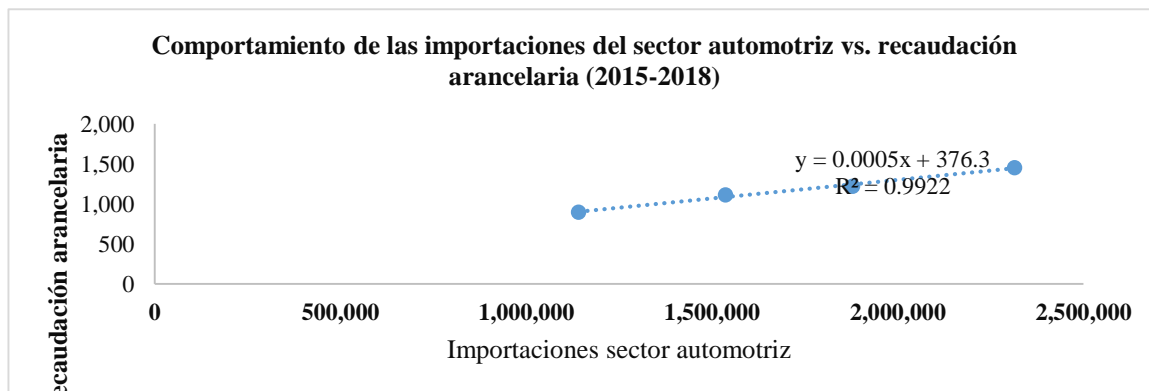
*Importación del sector automotriz vs recaudación arancelaria*

(2015-2018)

Variables	Descripción %	
Importaciones sector automotriz	0,9961	1
Recaudación arancelaria	1	0,9961
Coeficiente de determinación	0.9922	

**Figura 35**

*Comportamiento importaciones vs recaudación arancelaria*



### **Incidencia de la importación del sector automotriz sobre empleo**

Se observa un coeficiente de determinación  $R^2=0,54$  indicando que existió una relación media positiva entre la variable dependiente empleo y la variable independiente

que son las importaciones, la relación observada corresponde a una relación lineal positiva; es decir, que el 54.44% de la variación anual del empleo se explica por la variabilidad de las importaciones anuales; en donde, el modelo de regresión sólo nos explica un 54,44% de la variabilidad total de las observaciones debido a que la variable importaciones no es la única variable que influye en la variabilidad del empleo (González, 2019).

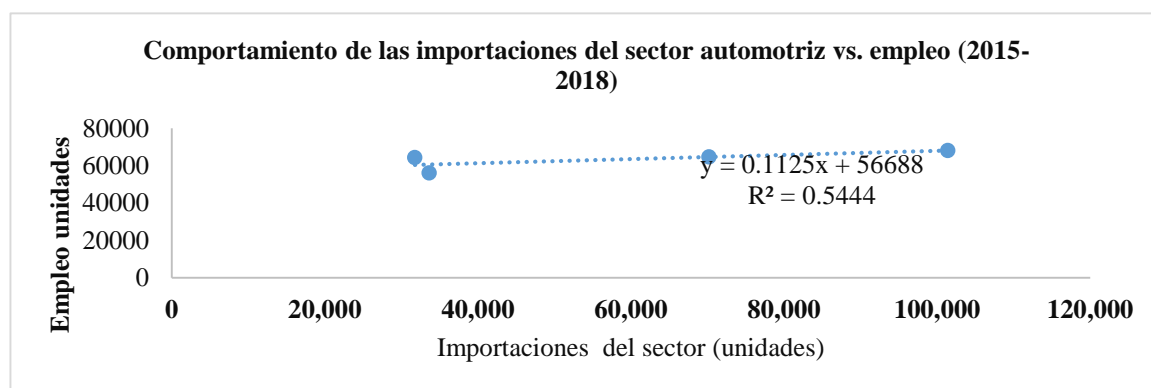
**Tabla 19**

*Importación del sector automotriz vs empleo (2015-2018)*

Variables	Descripción %	
Importaciones sector automotriz	0,7379	1
Empleo del sector automotriz	1	0,7379
Coeficiente de determinación	0.5444	

**Figura 36**

*Comportamiento importaciones vs empleo (2015-2018)*



### **Incidencia de la importación del sector automotriz sobre el PIB-Transporte**

Se observa un coeficiente de determinación  $R^2 = 0,1994$ , tiende a alejarse de uno indicando que existió una relación de influencia débil entre la variable dependiente de PIB-Transporte y la variable independiente que son las ventas totales, de tal manera

que el modelo de regresión sólo nos explica un 19,94% de la variabilidad total de las observaciones González (2019) considera que no existió relación entre las variables debido a que en el PIB tiene varios componentes con mayor peso.

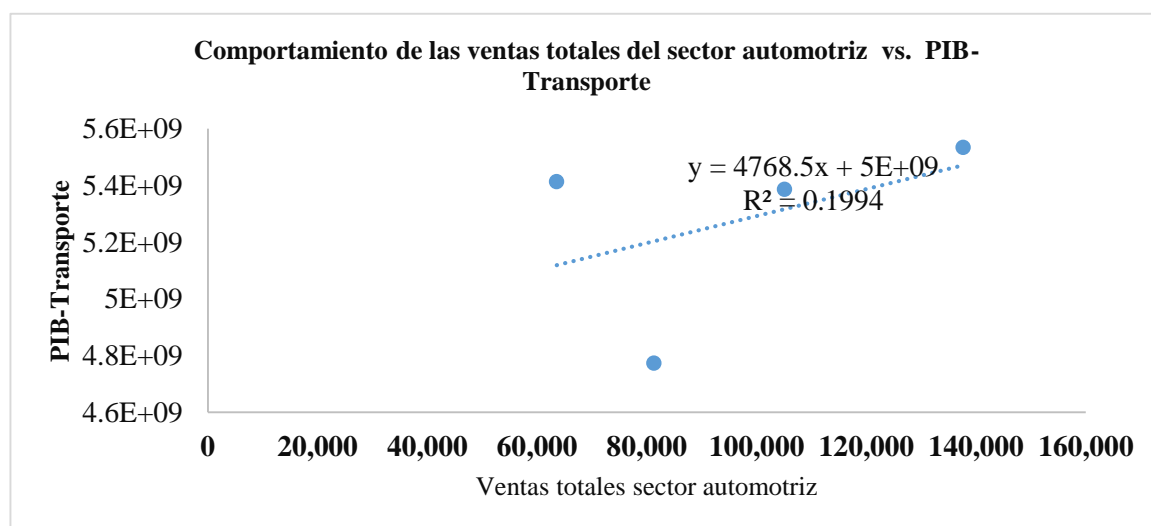
**Tabla 20**

*Ventas totales del sector automotriz vs. PIB transporte (2015-2018)*

<b>VARIABLES</b>	<b>Descripción %</b>	
Ventas totales sector automotriz	0,4465	1
Pib-transporte	1	0,4465
Coefficiente de determinación	0.1994	

**Figura 37**

*Comportamiento ventas vs. PIB-Transporte (2015-2018)*



## CAPITULO V

### Conclusiones y recomendaciones

#### Conclusiones

El estudio desarrollado en la presente investigación describe las políticas comerciales impuestas por el gobierno ecuatoriano al sector automotriz y su afectación dentro del período 2015-2018.

Es así que la evolución de la Balanza Comercial estuvo determinada por aplicación de las políticas comerciales en la variación de las importaciones analizadas dentro de este período.

De esta manera, el estado con el propósito de proteger la industria nacional y la fuga de divisas aplicó en el año 2015 políticas proteccionistas mediante el incremento de salvaguardias que influyeron en las ventas del sector automotriz, en la recaudación arancelaria, como lo señala (Mayorga & Martínez, 2008), y adicionalmente se observa una reducción de cupos que provocó también una reducción de las importaciones en el año 2015 que se reactivaron en el año 2017 con la eliminación de estos cupos, y por ende se incrementó la recaudación tributaria, evidenciando de esta forma el efecto de las políticas comerciales.

De acuerdo con lo que señala Rojas (2007) las imposiciones arancelarias buscan frenar las importaciones como una medida de protección, de igual forma Piketty (2015), menciona el propósito de los gobiernos de fomentar la producción nacional al limitar las importaciones a través de ciertas normas restrictivas; por lo que, se puede concluir a través de este estudio que en efecto la política comercial a través de las salvaguardias influye en las importaciones.

En lo que respecta a las exportaciones se observó el punto más alto en el año 2015, donde se aplicó las medidas restrictivas para fomentar la industria con la Resolución No.011-

2015 del COMEX; sin embargo, a partir del año 2016 al 2017 estas decrecieron en 43 puntos porcentuales en relación a las exportaciones del período, y para el año 2018 tuvo un incremento de 16 puntos porcentuales debido a la estrategia comercial por parte del gobierno que, con el propósito de atraer la inversión y asegurar el superávit de una oferta exportable y competitiva y el ingreso de más inversión extranjera al ampliar el mercado de comercio internacional con los países que Ecuador mantiene relaciones comerciales entre ellos se puede mencionar algunos como: Colombia, Alemania, Estados Unidos, Corea, Japón, Chile, entre los acuerdos firmados en este período están los Acuerdos comerciales con la Unión Europea (UE) en el año 2017, Acuerdo de Libre Comercio EFTA-Ecuador en el año 2018.

Además, se logró observar un incremento mínimo del 4.37% en el número de empresas del sector automotriz durante el año 2015 al 2016; sin embargo, durante el 2016 al 2018 el crecimiento fue mayor con un 17.61% concentrado en las microempresas y pequeñas empresas, correspondientes al segmento de comercialización y reparación.

Con respecto al empleo el segmento que generó más puestos de trabajo es el de comercialización y reparación; sin embargo, la participación promedio del empleo del sector automotriz en el PEA Urbano representó apenas el 1.19 % y de acuerdo al análisis de la variable de importaciones frente a la variable empleo se determinó una relación moderada; es decir, las importaciones no tienen mayor incidencia en el empleo debido a que en esta variable intervienen varios factores adicionales.

También se observó, que la participación de las ventas sobre las ventas totales del sector decreció en 27 puntos durante este período, a diferencia de las ventas de productos importados que incrementaron su participación, como resultado de la disminución y eliminación de salvaguardias a las importaciones además las ventas del sector automotriz presentaron un crecimiento del 69% durante el período de estudio.

Con la implementación de las medidas de salvaguardias arancelarias para bienes, insumos y servicios, se observó una contracción en las importaciones del sector automotriz, es

así que solo en el 2015 el total de importaciones decreció en un 12,55% de tal forma que dichas medidas le significaron al Gobierno una reducción de \$216 millones de dólares en recaudaciones tributarias durante el 2015 al 2016. En el 2018 con la reducción y eliminación de estas medidas le significó a la economía del Ecuador un crecimiento en la recaudación tributaria de 556 millones de dólares desde el 2016 al 2018. Adicional en el 2018 el PIB del transporte tuvo una contribución creciente en el PIB nacional de 5.17%.

Al observar el índice de liquidez durante el período 2015-2018 la industria automotriz tuvo mayor solvencia y proyectó mayor confianza en la capacidad de pago, presentó un alto grado de independencia frente a los acreedores en este período, de igual manera el índice de gestión en el año 2018 fue más eficiente; es decir, por cada dólar invertido generó 0,84 de dólar, se puede decir también que al eliminarse las salvaguardias en el sector automotriz, se recuperó y presentó un indicador de rentabilidad para el 2018 de 0.0273; es decir, en este año las ventas generó el 2.73% de margen de utilidad operativa. De igual forma con las ventas netas generó el 1.21% de utilidad bruta, en el 2018. Y el índice de rentabilidad operacional del patrimonio en el 2018 presentó un rendimiento sobre la inversión del 14.65%, una mayor ganancia para el sector automotriz.

Es así como sustentado en los resultados arrojados en el análisis del coeficiente de determinación mediante el sistema de regresión lineal aplicado en esta investigación se determinó que la aplicación de las salvaguardias como medidas de protección guardan una relación fuerte con la variable de importación del sector automotriz de igual forma sustentada en la investigación cuantitativa también se observó la variación de las importaciones, de las ventas, de la recaudación tributaria, durante este período como incidencia de las políticas comerciales.



## Recomendaciones

Se recomienda facilitar el diálogo con las asociaciones del sector automotriz y sus involucrados por parte del COMEX cuando se prevé cambios de políticas que afecten al desarrollo económico del sector, considerando los diferentes puntos de vista a los que se puede llegar orientado a promover el desarrollo productivo y económico del mismo.

Ahora bien, el gobierno a través de las entidades de fomento de producción, regulación y recaudación debe fomentar cambios en la matriz productiva en el país, que conlleve a un desarrollo significativo al sector automotriz, reduciendo la dependencia hacia las importaciones de materias primas, el crecimiento de los ingresos mediante el impulso de las ventas locales y las exportaciones.

Se sugiere a los gremios trabajar conjuntamente con las instituciones financieras para implementar condiciones que beneficien a ambas partes lo que permitiría aumentar la inversión, el crecimiento de la economía, la producción y por ende el aumento de las fuentes de empleo.

Se recomienda realizar un nuevo estudio para el período 2019-2020 por las nuevas circunstancias económicas presentes en el país y a nivel mundial debido al COVID y su repercusión en el sector automotriz.

## Bibliografía

- Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE); AUTOPLUS. (2020). *Sector Automotor en Cifras*. Quito, Pichincha, Ecuador. Recuperado el 14 de diciembre de 2020, de [www.aeade.net](http://www.aeade.net)
- Banco Central del Ecuador. (2019b). *Boletín trimestral de balanza de pago No. 65*. Barcelona: Antoni Bosch, editor, S.A. Recuperado el 18 de diciembre de 2020
- Cámara de Comercio de Guayaquil. (2018). *Acuerdo comercial con la Unión Europea. Informe de Posición Estratégica*. Guayaquil: El Comercio. Recuperado el 15 de diciembre de 2020, de <http://www.lacamara.org/website/wp-content/uploads/2017/03/REG-1.5.1-1-IPE-159-Acuerdo-con-la-Uni%C3%B3n-Europea-Rev.-02.pdf>
- Carbaugh, R. (2009). *Economía internacional* (12a. ed. ed.). Santa Fe: Editores Cengage Learning.
- Cárdenas, G. (2019). Composición de importaciones y actividad económica : El caso de Colombia. *Revista ESPACIOS de la Universidad Industrial de Santander*, 24.
- CEPAL. (2000). Evolución de las políticas comerciales. *Comisión Económica para América Latina y el Caribe*, 7.
- CINAE. (2018b). *Historia de la Industria Automotriz*. Quito, Pichincha, Ecuador. Recuperado el 18 de diciembre de 2020, de [http://www.cinae.org.ec/index.php?option=com\\_content&view=article&id=66&catid=25&Itemid=196](http://www.cinae.org.ec/index.php?option=com_content&view=article&id=66&catid=25&Itemid=196) .
- Correa, A. P. (2014). *Generalidades de Comercio Internacional*. Medellín: Editorial L.Vieco S.A.S.
- Espae. (2017). Orientación estratégica para la toma de decisiones, industria automotriz. *Graduate School of Management de la Escuela Superior Politécnica del Litoral, Estudios industriales*, 45.

- Ferrando, A. P. (2012). *El multilateralismo y su Caballo de Troya*. (primera ed.). Buenos Aires: CERA. Recuperado el 13 de diciembre de 2020
- Fumaneri, A. (2017). Políticas comerciales del gobierno nacional durante el periodo 2011-2016 y sus consecuencias sobre el sector automotriz . *Universidad Abierta Interamericana*, 52. Argentina. Recuperado el 15 de 06 de 2020, de <http://imgbiblio.vaneduc.edu.ar/fulltext/files/TC127118.pdf>
- Gil, J. (2017). Análisis del desempleo causado por la reducción de cupos en las importaciones en el sector automotriz. Período 2015-2017. *Universidad de Guayaquil*. Guayaquil. Recuperado el 17 de 06 de 2020, de [http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/22733/1/Análisis del desempleo causado por la reducción de cupos en las importaciones en el sector automotriz.pdf](http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/22733/1/Análisis%20del%20desempleo%20causado%20por%20la%20reducci3n%20de%20cupos%20en%20las%20importaciones%20en%20el%20sector%20automotriz.pdf)
- Gitman , L. J., & Zutter, C. J. (2012). *Principios de administración financiera* (12a ed. ed.). México D.F.: Pearson Educación. Recuperado el 19 de diciembre de 2020, de [http://biblioteca.unach.edu.ec/opac\\_css/index.php?lvl=notice\\_display&id=9078](http://biblioteca.unach.edu.ec/opac_css/index.php?lvl=notice_display&id=9078)
- Gómez Chiñas, C. (2003). De Adam Smith a List , ¿ del libre comercio al proteccionismo ? *Revista aportes de la facultad de economía-BUAP*, VIII, 103-113.
- Gómez, M. (2008). *Introducción a la Metodología de la Investigación Científica*. Argentina: Editorial Brujas.
- González, R. (12 de mayo de 2019). Industria manufacturera en Cuba. ¿Dónde estamos y hacia dónde mirar. (E. c. desafíos, Ed.) *Revista Cubana B. Anayae I. Díaz, Economía cubana*, Vol.1(No.3), pp.24-64. Recuperado el 12 de diciembre de 2020
- Gregorio, J. D. (2007). *Macroeconomía, teoría y Políticas*. (1, Ed.) Santiago de Chile: Pearson.
- Hernández, Fernández y Baptista . (2006). *Metodología de la investigación*. México D.F., México: McGraw-Hill. Recuperado el 15 de diciembre de 2020
- Lavados, H. (1978). Teorías del comercio internacional. Modelos y algunas evidencias empíricas: Una revisión bibliográfica. *Estudios de Economía, Universidad de Chile*, V.

- Lugones, G. (2008). Teorías del comercio internacional. *Universidad de Chile-Departamento de Economía*, V.
- Martín Fernández, J. (2002). La economía española y la articulación de su mercado (1890-1914): los orígenes de la vía nacionalista del capitalismo español. *Universidad Complutense de Madrid, Tesis doctoral*, Madrid. Recuperado el 04 de 07 de 2020, de <http://www.revista-eea.net/documentos/22232.pdf>
- Mata Solis, L. D. (14 de marzo de 2019). *El Problema de investigación: claves para su planteamiento*. Recuperado el 15 de diciembre de 2020, de <https://investigaliacr.com/>
- Mayorga, J., & Martínez, C. (2008). Paul krugman y el nuevo comercio internacional. *Criterio libre*, No.8, 73-86.
- Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca. (2021). *Acuerdo de Complementación Económica*. Colombia, Argentina, Ecuador: ALADI. Recuperado el 18 de diciembre de 2020, de <https://www.produccion.gob.ec/>
- Mochón, F. (2009). *Economía, teoría y política* (6 ed.). Madrid: McGraw-Hill.
- Montagut, E. (2015). *El proteccionismo en España en el siglo XIX*. Recuperado el 30 de 06 de 2020, de Nueva Tribuna: <https://www.nuevatribuna.es/articulo/cultura---ocio/proteccionismo-espana-siglo-xix/20150602125626116687.html>
- Organización Mundial del Comercio. (1994). Acuerdo relativo a la aplicación del artículo vii del acuerdo general sobre aranceles aduaneros y comercio de 1994. *OMC, Acuerdo general sobre aranceles*, 185-214.
- Piketty, T. (2 de diciembre de 2015). El capital en el siglo XXI. *Revista SciELO-Lecturas de Economía*, Vol.1(No.3), pp-50-62. doi:doi: 10.17533/udea.le.n83a10
- PROECUADOR. (2018). *¿Que sonas barreras arancelarias?* Informe arancelario económico, Quito. Recuperado el 15 de diciembre de 2020, de <http://www.proecuador.gob.ec/faqs/que-son-barreras-arancelarias/>

- Rea, D., Paltín, C., & Piedra, M. (2018). Análisis financiero del sector automotriz, un estudio aplicado a las empresas pertenecientes a una ciudad intermedia de un país en vías de desarrollo. *Universidad del Azuay, Escritos Contables y de Administración*. Cuenca. Recuperado el 03 de 07 de 2020, de <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>
- Reyes, M., Chun, L., & Bonilla, M. (12 de enero de 2017). La relación de la República Popular China y América del Sur. una mirada desde la EPI Crítica". *Revista Leste Vermelho, Vol.1(No.3)*, pp.41-78. Recuperado el 19 de diciembre de 2020
- Rodríguez, D. (17 de septiembre de 2020). *Investigación aplicada: características, definición*. Recuperado el 15 de febrero de 2021, de <https://www.lifeder.com/investigacion-aplicada/>.
- Rojas, J. (2007). El Mercantilismo. Teoría, política e historia. *Pontificia Universidad Católica del Perú, Economía, XXX(59-60)*.
- Steinberg, F. (2004). *La nueva teoría del comercio internacional y la política comercial estratégica*. (U. A. Madrid, Ed.) Madrid: Eumed.
- Superintendencia de Compañías y Valores. (2018). *Variación del número de empresas sector automotriz (2015-2018)*. Quito, Ecuador: SCV. Recuperado el 15 de diciembre de 2020, de [http://appscvs.supercias.gob.ec/portallInformacion/sector\\_societario.zul](http://appscvs.supercias.gob.ec/portallInformacion/sector_societario.zul)
- Trade Map. (12 de agosto de 2020). *Tercera actualización de los indicadores del comercio mundial*. Recuperado el 12 de diciembre de 2020, de [Indicadores y estados mensuales del comercio mundial: https://www.trademap.org/news/trademap\\_update\\_trade\\_indicators\\_es.html](https://www.trademap.org/news/trademap_update_trade_indicators_es.html)
- Westreicher, G. (22 de julio de 2020). *Política Comercial*. Recuperado el 9 de marzo de 2021, de <https://economipedia.com/definiciones/politica-comercial.html>