



**ESPE**  
UNIVERSIDAD DE LAS FUERZAS ARMADAS  
INNOVACIÓN PARA LA EXCELENCIA

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

**CARRERA DE INGENIERÍA EN FINANZAS Y AUDITORÍA**

**TRABAJO DE TITULACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL  
TÍTULO DE INGENIERO EN FINANZAS Y AUDITORÍA**

**TEMA: INCIDENCIA DE LAS SALVAGUARDIAS DEL 45%  
FIJADO POR EL GOBIERNO AL SECTOR AUTOMOTRIZ EN  
EL NORTE DE QUITO EN EL PERÍODO 2014 – 2015**

**AUTOR: PÉREZ PONCE, GALO JAVIER**

**DIRECTOR: ING. ARCENIO CÓRDOVA, MBA**

**SANGOLQUÍ**

**2016**



DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ECONÓMICAS, ADMINISTRATIVAS Y DE  
COMERCIO  
CARRERA DE INGENIERÍA EN FINANZAS Y AUDITORÍA

**CERTIFICACIÓN**

Certifico que el trabajo de titulación, "INCIDENCIA DE LAS SALVAGUARDIAS DEL 45% FIJADO POR EL GOBIERNO AL SECTOR AUTOMOTRIZ EN EL NORTE DE QUITO EN EL PERÍODO 2014-2015" realizado por el señor **GALO JAVIER PÉREZ PONCE**, ha sido revisado en su totalidad y analizado por el software anti-plagio, el mismo cumple con los requisitos teóricos, científicos, técnicos, metodológicos y legales establecidos por la Universidad de Fuerzas Armadas ESPE, por lo tanto me permito acreditarlo y autorizar al señor **GALO JAVIER PÉREZ PONCE** para que lo sustente públicamente.

Sangolqui, 05 de enero del 2016

ING. ARCENIO CÓRDOVA, MBA  
DIRECTOR



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

**CARRERA DE INGENIERÍA EN FINANZAS Y AUDITORÍA**

**AUTORÍA DE RESPONSABILIDAD**

Yo, **GALO JAVIER PÉREZ PONCE**, con cédula de identidad N° 171238611-7, declaro que este trabajo de titulación **"INCIDENCIA DE LAS SALVAGUARDIAS DEL 45% FIJADO POR EL GOBIERNO AL SECTOR AUTOMOTRIZ EN EL NORTE DE QUITO EN EL PERÍODO 2014-2015"** ha sido desarrollado considerando los métodos de investigación existentes, así como también se ha respetado los derechos intelectuales de terceros considerándose en las citas bibliográficas.

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

**Sangolqui, 05 de enero del 2016**

**GALO JAVIER PÉREZ PONCE**

C.C 171238611-7



DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ECONÓMICAS, ADMINISTRATIVAS Y DE  
COMERCIO

CARRERA DE INGENIERÍA EN FINANZAS Y AUDITORÍA

**AUTORIZACIÓN**

Yo, **GALO JAVIER PÉREZ PONCE**, autorizo a la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE publicar en la biblioteca Virtual de la institución el presente trabajo de titulación **"INCIDENCIA DE LAS SALVAGUARDIAS DEL 45% FIJADO POR EL GOBIERNO AL SECTOR AUTOMOTRIZ EN EL NORTE DE QUITO EN EL PERÍODO 2014-2015"** cuyo contenido, ideas y criterios son de mi autoría y responsabilidad.

Sangolqui, 05 de enero del 2016

GALO JAVIER PÉREZ PONCE

C.C 171238611-7

## DEDICATORIA

Esta tesis se la dedico a mi Madre que a pesar de no estar físicamente conmigo siempre se encarga de darme fuerzas para seguir adelante y no desmayar en los problemas que se presentan.

A mi padre y mi hermano, por su apoyo, consejos, comprensión, amor, ayuda en los momentos difíciles y por ayudarme con los recursos necesarios para estudiar. Me han dado todo lo que soy como persona, mis valores, mis principios, mi carácter, mi empeño, mi perseverancia, mi coraje para conseguir mis objetivos.

A mi novia por estar siempre presente, acompañándome para poder realizar y cumplir mis metas. A mi hija Isabella Guadalupe quien ha sido y es una mi motivación, inspiración y felicidad entera.

“La dicha de la vida consiste en tener siempre algo que hacer, alguien a quien amar y alguna cosa que esperar”. **Thomas Chalmers**

## AGRADECIMIENTO

Como prioridad en mi vida agradezco a mis Padres por haber estado conmigo en los momentos que más los necesitaba, por darme la mejor educación, fortaleza sabiduría, por haberme permitido culminar un peldaño más de mis metas, y porque tengo la certeza y el gozo de que siempre van a estar conmigo.

A mi hermano, que con su ayuda y dedicación me ha dado lo mejores consejos para seguir adelante en mi vida profesional, y así, de manera muy especial a mi amigo Alfredo Tupiza por brindarme su sincera y valiosa amistad.

De todo corazón aquella mujer muy especial, a quien amo mucho, mi novia, Dayana Pamela Montalván Zaritama, que con su valor y entrega ha sido una persona incondicional en mi vida, ha sido mi soporte, mi mejor amiga, mi consejera, mi apoyo, mi luz, mi guía, mi todo para seguir adelante y no bajar los brazos en los momentos difíciles.

De manera muy especial a mi hija Isabella Guadalupe Pérez Montalván por ser mi motor de arranque para continuar culminando mis metas, llenando de mucha felicidad mi vida.

A la Escuela Politécnica del Ejército, a sus autoridades y profesores, por abrir sus puertas y darme la confianza necesaria para triunfar en la vida y transmitir sabiduría para mi formación profesional.

Agradezco de manera muy especial por su esfuerzo, dedicación, colaboración y sabiduría para ser un profesional de éxito, al Ing. Arcenio Córdova, Director de tesis.

## ÍNDICE DE CONTENIDO

<b>Contenido</b>	
CERTIFICADO .....	i
AUTORÍA DE RESPONSABILIDAD .....	ii
AUTORIZACIÓN .....	iii
DEDICATORIA .....	iv
AGRADECIMIENTO .....	v
ÍNDICE DE CONTENIDO.....	vi
ÍNDICE DE TABLAS .....	ix
ÍNDICE DE FIGURAS.....	x
Resumen Ejecutivo.....	xii
Abstract .....	xiii
<b>CAPÍTULO I.....</b>	<b>1</b>
<b>PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN .....</b>	<b>1</b>
1.1 Tema de tesis .....	1
1.2 Planteamiento del problema de investigación .....	1
1.2.1 Formulación del problema .....	3
1.3 Objetivo General .....	5
1.3.1 Objetivos específicos .....	5
1.4. Justificación e importancia .....	6
<b>CAPÍTULO II .....</b>	<b>9</b>
<b>FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA.....</b>	<b>9</b>
2.1 La industria automotriz .....	9
2.2 Políticas comerciales .....	11
2.3 Tipos de Políticas Comerciales. ....	12
2.4 Principales conceptos de política comercial.....	14
2.5 Instrumentos de la política comercial.....	16
2.5.1 Las Medidas Arancelarias .....	16
2.5.2 Medidas No Arancelarias .....	22
2.5.3 El arancel y sus características.....	27
2.5.4 Otros instrumentos de la Política Comercial.....	30
2.6 Las Barreras Arancelarias en el Ecuador.....	31

2.6.1	Diferencias y semejanzas entre salvaguardia y arancel .....	35
2.6.2	Medidas arancelarias .....	38
2.6.3	Impuestos .....	41
2.7	La industria automotriz en Ecuador .....	44
2.7.1	La producción de automóvil en Ecuador .....	44
2.7.2	El parque automotor en el Ecuador y en Quito .....	51
2.7.3	Descripción de productos relacionados al sector automotriz.....	54
2.7.4	Importancia Económica y social .....	56
2.7.5	Marco conceptual.....	68
2.7.6	Antecedentes históricos de industria automotriz a nivel mundial.....	69
2.7.7	La expansión de la industria automotriz en Europa y Estados Unidos	70
2.7.8	El automóvil a principios del siglo XX.....	71
2.8	Estructura arancelaria utilizada en el Área Andina .....	72
2.8.1	Organizaciones gremiales relacionadas con el sector automotriz .....	74
2.8.2	Evolución de las exportaciones ecuatorianas del sector automotriz ...	75
2.8.3	Evolución de las importaciones ecuatorianas del sector automotriz....	76
2.8.4	Barreras arancelarias a las exportaciones ecuatorianas en el exterior..	82
2.8.5	Barreras no arancelarias .....	83
2.8.6	Comunidad Andina (CAN) .....	83
2.8.7	Acuerdo sobre los procedimientos para la implementación del requisito específico de origen para el sector automotor. ....	84
2.8.8	Normas de Origen .....	84
2.8.9	Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI).....	85
2.8.10	Acuerdos suscritos por Ecuador en el Marco de la ALADI.....	85
2.8.11	Acuerdo de Complementación Económica entre Ecuador y Chile (AAP. CE N° 65) .....	86
2.8.12	Principales amenazas de las salvaguardias .....	86
2.8.13	Principales oportunidades de las salvaguardias .....	87
2.8.14	Producción y variedades en el Ecuador .....	88
2.8.15	Reducción en las Importaciones.....	90
CAPÍTULO III.....		91
METODOLOGÍA .....		91
3.1	Enfoque de la Investigación .....	91



3.2 Diseño y método de investigación.....	91
3.2.1 Método histórico .....	92
3.2.2 Método inductivo .....	92
3.2.3 Método deductivo .....	92
3.2.4 Método biblioFigura .....	92
3.2.5 Método de campo.....	92
3.3 Cálculo de la muestra .....	93
3.4 Trabajo de campo .....	94
3.5 Resultados de las encuestas .....	95
3.6 Conclusiones de la Investigación .....	112
3.6.1 Consecuencias producidas por las salvaguardias.....	113
3.7 Análisis Financiero .....	115
CAPÍTULO IV .....	122
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	122
4.1 Conclusiones .....	122
4.2 Recomendaciones .....	124
Bibliografía .....	126
Linkografía.....	126
Trabajos citados .....	130

## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1	Clasificación del ICE .....	42
Tabla 2	Marcas más vendidas en Ecuador .....	52
Tabla 3	Principales países de los que el Ecuador importa vehículos, en miles de dólares .....	52
Tabla 4	Principales países a los que el Ecuador exporta autos .....	62
Tabla 5	Exportaciones de camiones del Ecuador.....	62
Tabla 6	Cupos de importación de empresas automotrices en el 2015 .....	64
Tabla 7	Exportaciones ecuatorianas de la partida 87: vehículos, tractores, ciclos y demás vehículos terrestres y sus partes, en miles de USD, período 2010- 2014 .....	76
Tabla 8	Balanza comercial del Ecuador de la partida 87: Vehículos, tractores, ciclos y demás vehículos terrestres y sus partes, en miles de USD, período 2012 - 2014 ...	77
Tabla 9	Importaciones de autos en el Mundo y en la Comunidad Andina .....	79
Tabla 10	Producción nacional de vehículos en los primeros cinco meses de los años 2014 y 2015, en unidades.....	88
Tabla 11	Género.....	95
Tabla 12	Edad .....	96
Tabla 13	Estado Civil.....	97
Tabla 14	Ingresos mensuales de las empresas automotrices.....	97
Tabla 15	Años de función de las empresas automotrices .....	98
Tabla 16	Promedio de empleados que laboran en las empresas automotrices.....	100
Tabla 17	Acuerdo con las nuevas salvaguardias.....	101
Tabla 18	Afectación del sector automotriz .....	102
Tabla 19	Disposición a comprar productos automotrices importados .....	103
Tabla 20	Frecuencia al importar productos automotrices .....	104
Tabla 21	Perduración de las salvaguardias en el sector automotriz.....	105
Tabla 22	Utilización de materias primas e insumos importados.....	106
Tabla 23	Áreas que afectan las salvaguardias.....	107
Tabla 24	Opinión de los precios de los productos automotrices importados.....	108
Tabla 25	Las salvaguardias afectarían los ingresos económicos de las empresas automotrices .....	109
Tabla 26	Modificación de la nueva ley arancelaria en el sector automotriz.....	110
Tabla 27	Productos que mejor se venden en las empresas automotrices.....	111
Tabla 28	Calculo de las ventas de los pequeños y medianos negocios del sector automotriz en el país, en USD.....	118
Tabla 29	Recaudaciones del Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador (SENAE), análisis comparativo 2014 – 2015.....	120
Tabla 30	Cálculo del impacto en las utilidades netas de los negocios relacionados al sector automotriz y en el Gobierno por las sobretasas arancelarias, año 2015 .....	121

## ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 Diagrama de Ishikawa para la investigación .....	3
Figura 2. Mapa de la Ciudad de Quito .....	5
Figura 3 Recaudación del SENA E, enero-agosto 2015 .....	20
Figura 4. Recaudación del SENA E, 2014.....	22
Figura 5. Recaudación del Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador .....	33
Figura 6. Balanza Comercial del Ecuador.....	34
Figura 7. Ventas de autos en el Ecuador, período 2006 - 2015 .....	37
Figura 8. Sobretasa arancelaria por salvaguardias .....	43
Figura 9. Producción nacional de vehículos, Enero – Mayo 2014.....	49
Figura 10 Producción nacional de vehículos, Enero – Mayo 2015.....	50
Figura 11. Producción nacional de vehículos por ensambladora Enero – Mayo 2015 .....	51
Figura 12. Ventas mensuales de vehículos livianos 2011-2013 .....	57
Figura 13. Ventas Mensuales Vehículos Livianos 2012-2015.....	59
Figura 14. Ventas Mensuales Buses y Camiones 2012-2015 .....	60
Figura 15. Muestra de los cupos de importación para buses y camiones - Sector Automotriz del Ecuador en el 2015 .....	67
Figura 16. Muestra de los cupos de Importación para “livianos”, sector Automotriz del Ecuador en el 2015 .....	68
Figura 17. Nomenclatura.....	73
Figura 18. Cupos a la importación de autos terminados y partes, período 2013 - 2015 .....	76
Figura 19. Importación de Vehículos nuevos de la CAN, en cantidades.....	79
Figura 20 Estructura porcentual de la importación de vehículos nuevos.....	80
Figura 21. Importación de vehículos nuevos de la CAN .....	81
Figura 22. Arancel cobrado por los principales importadores de los productos ecuatorianos, análisis comparativo con sus competidores, año 2014 .....	82
Figura 23 Género.....	95
Figura 24. Edad .....	96
Figura 25. Estado Civil .....	97
Figura 26. Ingresos mensuales de las empresas automotrices .....	98
Figura 27. Años de función de las empresas automotrices .....	99
Figura 28. Promedio de empleados que laboran en las empresas automotrices .....	100
Figura 29. Acuerdo con las nuevas salvaguardias .....	101
Figura 30. Afectación del sector automotriz .....	102
Figura 31. Disposición a comprar productos automotrices importados.....	103
Figura 32. Frecuencia al importar productos automotrices.....	104
Figura 33. Perduración de las salvaguardias en el sector automotriz .....	105
Figura 34. Utilización de materias primas e insumos importados .....	106

Figura 35. Áreas que afectan las salvaguardias .....	107
Figura 36 Opinión de los precios de los productos automotrices importados .....	108
Figura 37. Las salvaguardias afectarían los ingresos económicos de las empresas automotrices .....	109
Figura 38. Modificación de la nueva ley arancelaria en el sector automotriz.....	110
Figura 39. Productos que mejor se venden en las empresas automotrices.....	111

## **Resumen Ejecutivo**

La economía ecuatoriana atraviesa momentos delicados ya que el precio del petróleo, ha bajado de \$90 dólares a mediados del 2014 a \$34 en agosto del 2015; además el dólar se ha depreciado frente al Euro y otras monedas, lo que provoca que las exportaciones ecuatorianas pierdan competitividad. En este contexto, el Gobierno en su afán de equilibrar la balanza comercial y mantener los dólares dentro del país ha impuesto restrictivas cuotas a ciertos rubros de importación y altas tasas arancelarias. Estas “salvaguardias” están impactando severamente a algunos sectores de la economía, entre ellos el sector automotriz. El presente estudio hace un diagnóstico del sector automotriz enfocándose sobre todo en la ciudad de Quito, describe los principales problemas causados por las salvaguardias, evalúa el impacto económico de las medidas y propone alternativas para mejorar la situación de los cerca de 30.000 negocios que tienen relación directa o indirecta con el sector automotriz. Se estima que debido a las salvaguardias el volumen de ventas de autos en el 2015 se reducirá en un 35% con respecto al año anterior (aunque el precio subirá cerca de un 10%), la cantidad de autos importados bajará un 50% y la cantidad de piezas y partes (CKD) bajará alrededor de un 22%. Del estudio de campo se obtuvo que cerca del 96% afirmó que estas medidas afectan sus ingresos y un 97% de los gerentes o propietarios manifestaron que se debería modificar la Ley impuesta por el Gobierno.

### **PALABRAS CLAVE:**

- **SALVAGUARDIAS**
- **SECTOR AUTOMOTRIZ**
- **CUPOS DE IMPORTACIÓN**
- **TASAS ARANCELARIAS**
- **QUITO**

## **Abstract**

The Ecuadorian economy is going through a delicate moment as the price of its main export product, oil, has fallen from around \$ 90 in 2014 to \$ 34 in August 2015; In addition, the dollar has depreciated against the euro and other currencies, which causes that the Ecuadorian exports lose competitiveness. In this context, the Government in its effort to balance the trade balance and maintain the dollars inside the country has imposed restrictive quotas for certain products of import and high tariff rates. The present study makes a diagnosis of the automotive sector focusing especially on the city of Quito, describes the main problems caused by the safeguards, evaluates the economic impact of the measurements and proposes alternatives to improve the situation of about 30,000 businesses that have direct or indirect relation with the automotive sector. It is believed that due to the safeguards the volume of car sales in 2015 will be reduced by 35% over the previous year (although the price will rise about 10 %), the amount of imported cars will drop 50% and the amount of pieces and parts (CKD) will drop around 22 %. The field study it was found that approximately 96% stated that these measures affect their income and 97% of the managers or owners stated that should modify the law imposed by the Government.

### **KEYWORDS:**

- **SAFEGUARDS**
- **AUTOMOTIVE SECTOR**
- **IMPORT QUOTAS**
- **TAXES**
- **QUITO**

## **CAPÍTULO I**

### **PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN**

#### **1.1 Tema de tesis**

Incidencia de las salvaguardias del 45% fijado por el gobierno al sector automotriz en el norte de Quito en el período 2014-2015.

#### **1.2 Planteamiento del problema de investigación.**

El sector automotriz ecuatoriano actualmente se encuentra afectado por las altas tasas arancelarias, expuestas en la Resolución del 8 de abril del 2015 (Resolución N° 016-2015, que consta en el Anexo 1), las mismas que afectan a un tercio de todas las importaciones que se realizan en el Ecuador.

Las tasas arancelarias de esta Resolución van del 5% hasta el 45% y tendrán una vigencia de 15 meses. (Pérez, 2015); es decir que esta medida estará vigente hasta el mes de julio del 2016.

Además para el año 2015 los cupos de importación de vehículos y partes se redujeron sustancialmente con respecto a los cupos de importación del anterior año.

Estas dos medidas en conjunto son denominadas “salvaguardias” y tienen el objetivo de mejorar la balanza comercial y defender la dolarización. Sin embargo, generan problemas en algunos negocios, como la baja de ventas, el incremento de los precios y la posible quiebra de algunos comerciantes. Estos problemas serán analizados en esta investigación.

El embajador del Ecuador Raúl Vallejo, cuando todavía se encontraba en esta función, mencionó que la medida de las salvaguardias espera proteger al productor ecuatoriano. No obstante, aunque se logre proteger a algunos productores nacionales, es obvio que se afectan a los negocios relacionados con los productos automotrices importados, a los importadores de vehículos y a los productores nacionales que utilizan bienes intermedios importados.

El Ecuador es considerado como un país respetuoso de la Normativa Internacional del Acuerdo de Cartagena y este acuerdo contiene cláusulas de Salvaguardias. Es decir, que el Ecuador ha impuesto estas salvaguardias apegado a la Normativa Vigente.

La decisión de aplicar salvaguardias fue anunciada por el ministro de Comercio Exterior, Diego Aulestia, quien detalló que se aplicará una sobretasa de 5% para bienes de capital y materias primas no esenciales; 15% a los bienes de sensibilidad media; 25% a productos como neumáticos, cerámica, CKD de Televisores y CKD motos, entre otros. Finalmente, el 45% se aplicará a bienes de consumo final como algunas frutas importadas, adornos y confecciones. (Ecuadoriano, 2015)

Muchas ciudades del Ecuador han sido afectadas por el alto impuesto a los materiales o herramientas que son utilizados en el sector automotriz como son las llantas para vehículos pesados y livianos.

El problema afecta de manera especial a los taxistas, que deben comprar bastante seguido repuestos para sus automóviles; por esta razón, el 4 de abril del presente año el presidente Rafael Correa dispuso a las autoridades del sector económico, que se exonere el arancel de llantas para los vehículos livianos, luego que el Municipio de Quito justificó que unos de los motivos para aprobar el incremento en la tarifa de las taxis correspondían al arancel de los neumáticos fijados en un 25%. (Pérez, 2015)

Los dueños de los pequeños locales que venden productos importados manifiestan que los precios de los mencionados productos, especialmente los del sector automotriz, se incrementarán; además estiman que disminuirán las ventas de dichos productos.

Los dueños de los negocios que comercializan llantas afirman que serán afectados de forma gradual ya que por el momento están abastecidos de la mercadería importada. Sin embargo, a medida que importen la nueva mercadería de Japón, Tailandia, China Corea y Perú y otros países se verán afectados por la aplicación de dichos aranceles ya que el 92% de los artículos son importados. (García, 2015).

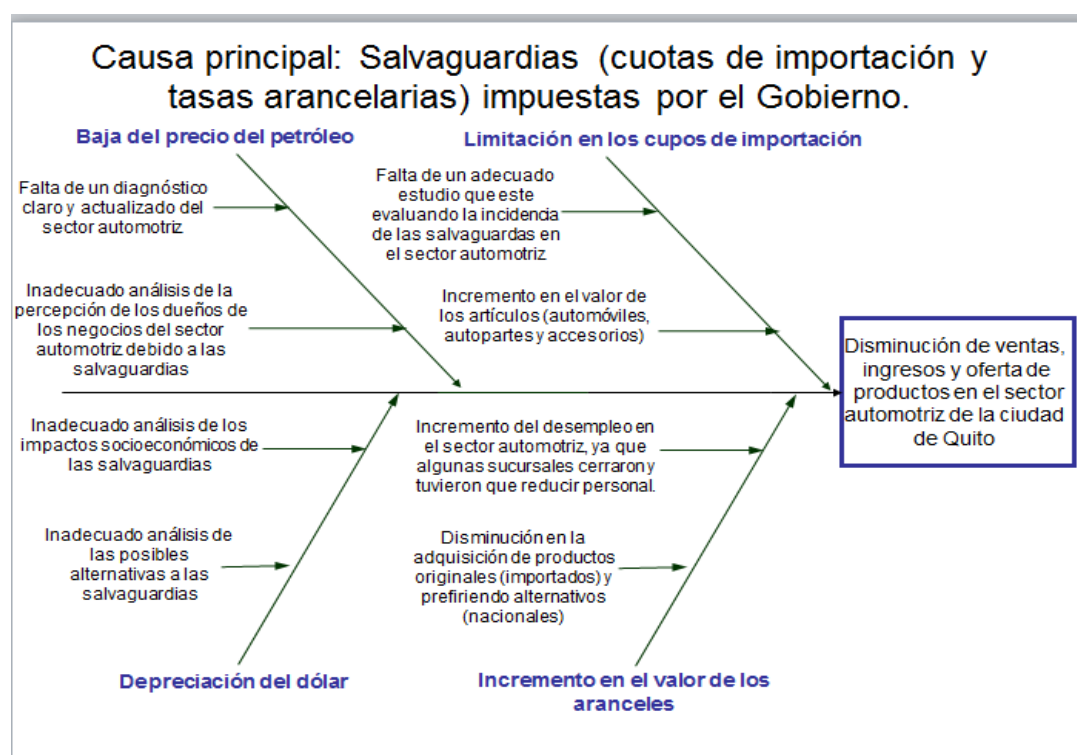


### 1.2.1 Formulación del problema

Para la correcta formulación del problema se ha utilizado el “Diagrama de Ishikawa”, este método consiste básicamente en:

- Escribir “en la cabeza del pescado” el problema o efecto que se quiere analizar
- Escribir “en las espinas principales del pescado” las principales causas que provocan el problema a analizar
- Las diferentes causas a su vez son generadas por otras causas, que se escriben “en las espinas secundarias del pescado”. Estas se suelen agrupar en diferentes categorías, como por ejemplo: medio ambiente, material, clientes, organización, etc.

En el siguiente Figura se aprecia el Diagrama de Ishikawa adaptado para la presente investigación:



**Figura 1 Diagrama de Ishikawa para la investigación**

El problema principal que aborda el tema es la baja de las ventas, ingresos y oferta de productos en el sector automotriz. La causa fundamental de este problema son las

salvaguardias (cuotas de importación y altas tasas arancelarias) impuestas por el Gobierno.

A su vez las principales causas que provocaron la imposición de las salvaguardias por parte del Gobierno son:

- Baja del precio del petróleo
- Depreciación del dólar
- Falta un diagnóstico claro y actualizado del sector automotriz
- Inadecuado análisis de los problemas e impactos socioeconómicos que provocarán las salvaguardias en el sector automotriz
- Inadecuado análisis de la percepción de los dueños de negocios relacionados con el sector automotriz ante las salvaguardias
- Inadecuado análisis de las posibles alternativas a las salvaguardias

Del análisis del Diagrama de Ishikawa se deriva la siguiente formulación del problema:

- ¿Cuál es el impacto económico y social que provocan las salvaguardias impuestas por el actual Gobierno en el sector automotriz de la ciudad de Quito?
- ¿Cuál es la situación actual del sector automotriz en Quito?
- ¿Cuáles son los principales problemas y afectación socioeconómica causados por las salvaguardias en el sector automotriz de la ciudad de Quito?
- ¿Cuáles son las alternativas para minimizar el impacto de las salvaguardias?

**Hipótesis:**

- Las salvaguardias impuestas por el Gobierno afectan a la gran mayoría de negocios relacionados al sector automotriz en la ciudad de Quito.
- Las salvaguardias impuestas por el Gobierno provocan que bajen los ingresos de la gran mayoría de negocios relacionados al sector automotriz en la ciudad de Quito.

- La gran mayoría de los dueños de los negocios relacionados al sector automotriz en la ciudad de Quito no están de acuerdo con las salvaguardias impuestas por el Gobierno.
- Existen alternativas para minimizar el impacto de las salvaguardias en el sector automotriz.



**Figura 2. Mapa de la Ciudad de Quito**

Fuente:(maps/place/Quito, 2015).

## 1.3 Objetivo General

Analizar el impacto económico y social que genera el incremento de las salvaguardias determinado por el Gobierno al sector automotriz, ciudad de Quito.

### 1.3.1 Objetivos específicos

- Elaborar un diagnóstico de la situación actual del sector automotriz en la ciudad de Quito.
- Describir los principales problemas por el incremento de la salvaguardia al sector automotriz en la ciudad de Quito.
- Evaluar la afectación económica y social del incremento de las salvaguardias al sector automotriz en la ciudad de Quito.
- Determinar las alternativas de solución para que el incremento de las salvaguardias no afecten significativamente a la ciudad de Quito.

## **1.4. Justificación e importancia**

Las restrictivas cuotas de importación, cercanas al 50%, y las altas tasas arancelarias, que van del 5% al 45%, impactarán marcadamente en el sector automotriz de la ciudad de Quito. El INEC en el Censo del 2010 reportó más de 29.000 establecimientos relacionados directos o indirectamente con el sector automotriz en el país; además el sector tiene un volumen de ventas superior a los 5.000 millones de dólares anuales, da empleo a miles de personas y genera una gran cantidad de impuestos. En este contexto es muy relevante analizar el impacto de estas medidas en la economía de miles de negocios que dependen sobretodo de las importaciones automotrices.

Los cupos a la importación y las salvaguardias tienen el objeto de disminuir las importaciones, cuidar la producción nacional y defender la dolarización; sin embargo, el impacto de las medidas tiene severas repercusiones en el sector automotriz, por lo que es muy importante estudiar estas medidas económicas con más detenimiento.

También es importante recoger las opiniones de los principales afectados. En el presente estudio se analizará estadísticamente la percepción de los dueños o gerentes de los negocios con respecto a las medidas económicas tomadas por el Gobierno para restringir las importaciones.

El presente estudio corroborará la tesis económica muy bien conocida de que los cupos de importación y las altas tasas arancelarias perjudican los negocios que tienen fuertes lazos con el sector importador.

Por otro lado, las salvaguardias son utilizadas como una política económica para corregir problemas de balanza comercial, es decir para afectar el monto de importaciones y/o exportaciones.

En el caso de un país dolarizado como el Ecuador su competitividad internacional se ve afectada cuando otros países devalúan su moneda, y puesto que el Ecuador no puede devaluar el dólar, entonces utiliza otras medidas como las cuotas de importación y las tasas arancelarias para disminuir las importaciones y preservar la cantidad de dólares que circulan en el país.

El Gobierno ha indicado que las salvaguardias han sido exitosas en cuanto a disminuir las importaciones. No obstante, esta tendencia podría revertirse porque miles de ecuatorianos están saliendo a países vecinos, sobre todo a Colombia, para comprar productos a precios más convenientes. En este contexto esta tesis analizará los datos de las importaciones antes y después de las salvaguardias para constatar su efecto.

La tesis permitirá al estudiante aplicar los conocimientos adquiridos a lo largo de su formación en la Carrera de Finanzas y Auditoría.

Por otra parte, las salvaguardias son un mecanismo aceptado en los convenios internacionales justamente para precautelar la economía de un país en casos especiales. El Gobierno del Ecuador afirma que desde inicios del 2015 el peso colombiano y otras monedas se han depreciado fuertemente con respecto al dólar y por esta razón puede utilizar en todo derecho la medida de las salvaguardias. Las salvaguardias por definición deben ser temporales y el Gobierno ecuatoriano ha afirmado que durarán por quince meses.



## CAPÍTULO II

### FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA

#### 2.1 La industria automotriz

La industria Automotriz está considerada como un elemento importante en la economía de una nación, esto se debe a que tiene importantes encadenamientos hacia atrás y hacia adelante. Esta industria incluye varios procesos de transformación como diseño, fabricación, desarrollo, ensamblaje, comercialización y venta del automóvil, lo que permite el empleo de un gran número de personas.

Muchas de las tendencias del consumo automotor actualmente son cambiantes por los mismos aspectos climáticos, ahorro económico, comodidad, etc., lo que orienta a los mercados de producción para ser más competitivos. (Barcia, 2013)

El sector automotor en los últimos años ha mantenido una participación importante sobre la economía del Ecuador en base a los ingresos y puestos de trabajo que genera en todos los ámbitos económicos, ya sea de forma directa e indirecta.

Se debe mencionar que la industria automotriz ha generado alrededor de \$400 millones de dólares en impuesto según el informe realizado por Pro Ecuador, (2013) afirma:

Así mismo genera un gran impacto al generar empleos en las distintas áreas de la cadena de ensamble y en la producción y venta. También es importante recalcar que el sector automotriz ha impulsado a que las demás industrias del mismo sector de producción como metalúrgica, siderúrgica, metalmecánica, petroquímica, electricidad, informática, robótica y sobre todas las industrias que de una u otra manera están relacionadas con el sector automotriz. (PRO ECUADOR, 2013)

En otro momento del referido informe se dice que "...la producción de piezas y partes relacionadas al mercado automotriz se inicia en el Ecuador alrededor de los años 50, cuando las empresas del sector metalmecánico iniciaron la elaboración de carrocerías, asientos para buses, piezas, partes metálicas entre otras. Por otro lado, la

importación de vehículos tiene un gran peso en el total de importaciones del Ecuador.”(PRO ECUADOR, 2013)

También en el informe se expresa que en el año de 1973 se inició la fabricación de vehículos en el país. “Con un total de 144 unidades de un solo modelo llamado “Andino”. Fueron ensamblados por AYMESA hasta el año de 1980. En los años 70 la producción de vehículos superaron las 5.000 unidades anuales” (PRO ECUADOR, 2013)

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

El Convenio Automotor que se convirtió en política nacional para el sector, fue el motor para el desarrollo de la industria de ensamblaje y producción de autopartes.

Actualmente, la industria automotriz ecuatoriana está constituida por tres ensambladoras de vehículos con las marcas Chevrolet, Kia y Mazda que conforman la cadena productiva en la que participan al menos catorce ramas de actividad económica, de acuerdo con la clasificación CIU, entre las que se encuentran la metalmecánica, petroquímica (plástico y caucho), textil, servicios y transferencia tecnológica.

La industria de ensamblaje ha posibilitado la producción local de componentes, partes, piezas e insumos en general lo que significa el establecimiento de bases tecnológicas para la fabricación de muchos otros productos conexos a los automotores y las maquinarias y herramientas necesarias para producirlos. (CINAE, 2015)

El grado de desarrollo tecnológico que la industria automotriz ecuatoriana ha alcanzado se ve reflejado en la calidad de los automotores nacionales, que involucran las más altas normas de seguridad.

De acuerdo a Pro Ecuador (2013) en el Censo Nacional Económico del año 2010 existieron 29.068 establecimientos económicos dedicados al comercio automotriz. “Las provincias que cuentan con un mayor número de establecimientos en este sector:



Guayas 27%, Pichincha 17%, Azuay 8.1%, Manabí 7,5% y Tungurahua 4.5%.” (PRO ECUADOR, 2013)

La presencia de importantes empresas multinacionales en el país, han liderado la transferencia y asimilación de tecnologías en empresas autopartistas. Por lo que dirigir y controlar la política comercial es de gran importancia para .mantener la soberanía nacional y el crecimiento económico y la protección de los productos nacionales.

## **2.2 Políticas comerciales**

Gabriela Veletanga (2012), estudiosa de la economía internacional de la Pontificia Universidad Católica del Ecuador, manifiesta: “desde formaron las naciones ha crecido la polémica sobre cómo deben tener sus relaciones comerciales los países con el resto del mundo. Es así como la política comercial se ha definido como el manejo del conjunto de instrumentos del estado para mantener, alterar o modificar las relaciones comerciales de un país con el resto del mundo”. (Veletanga, 2012)

En otro momento se plantea que la política comercial está orientada hacia el comercio exterior.

Según la misma autora (Veletanga, 2012) afirma: “Esto significa que la búsqueda de mercados en los ámbitos bilateral, multilateral y regional, sobre la base de acuerdos o tratados de libre comercio”.

Por otro lado, plantea que se realizan esfuerzos ya sean individuales o en conjunto con otros países en programas de desgravación arancelaria, negociaciones regionales y multilaterales. La Organización Mundial de Comercio (OMC) es el ente que regula y orienta las negociaciones comerciales.

La política comercial tiene como objetivos principales: “a) Reducir los costos domésticos de producción b) Aportar al desarrollo c) Modernizar el aparato productivo d) Convertir al país en un lugar atractivo para producir e) Diversificar la

oferta. f) Ampliar los mercados de destino de los productos de exportación.” (Veletanga, 2012)

### **2.3 Tipos de Políticas Comerciales.**

En su monografía sobre los Instrumentos de Política Comercial, la economista e historiadora cubana Jacqueline Laguardia (2002) expone en su artículo que la historia del comercio internacional se identifican dos tipos fundamentales de política comercial que son contrapuestas:

- a) La primera es la política librecambista que se sustenta fundamentalmente en la liberalización total del comercio, con el objetivo de aprovechar las ventajas relativas de mayores niveles de competitividad internacional, tanto global como desde el punto de vista sectorial. Para liberalizar el comercio los aranceles deben ser mínimos o inexistentes, y además no deben existir otras barreras como por ejemplo cuotas de importación o estrictos requisitos sanitarios.
- b) La segunda es la política proteccionista que tiene como objetivo principal proteger la producción nacional de la competencia externa y estimular las exportaciones, a través de diferentes formas de regulación del comercio exterior(Laguardia, 2002). Las formas más usuales de defender la industria local son los aranceles, las cuotas de importación, la devaluación de la moneda y los estrictos requisitos de entrada.

La diferenciación entre el librecambio y el proteccionismo es válida a modo de ejercicio teórico-metodológico o para realizar análisis muy concretos:

Porque la realidad económica contemporánea indica que uno u otro tipo de políticas han estado presentes en todas las etapas posteriores a la Segunda Guerra Mundial. Incluso, en ninguna época ni país las políticas mencionadas se han aplicado en su forma pura, pues en ambas coexisten elementos o características que son propias de la política contraria.(Laguardia, 2002)

En otro momento (Laguardia, 2002) dice que el comercio administrado o dirigido, se entiende como la regulación de los flujos comerciales que realiza el Estado. “Esto es provocado por las dificultades surgidas en algunos sectores donde las ventajas comparativas se mueven a favor de otros países, como expresión de los cambios en la competitividad relativa a escala internacional” (p.1).

Esta situación permitió a los países capitalistas desarrollados la aplicación del concepto de desorganización de los mercados, de manera tal que pudieran aplicar prácticas discriminatorias contra exportadores más competitivos. Muchos de estos, se vieron obligados a aceptar tales imposiciones, pues en caso contrario se les aplicarían medidas más rigurosas, por encontrarse en notable desventaja desde el punto de vista económico, político y contractual.

El proteccionismo cobró fuerza durante los años 70 y 80, teniendo su máxima expresión en los mercados de los principales países capitalistas desarrollados. Mientras la mayoría de los países subdesarrollados emprendieron el camino de la liberalización comercial, compulsados por las circunstancias económicas y políticas exógenas del momento; los países desarrollados, contrarios a su retórica librecambista y desreguladora, acudieron no sólo a los instrumentos tradicionales de protección interna, sino también a instrumentos novedosos de regulación de la competencia.

La investigadora destaca que la liberalización, paradójicamente, contiene una buena dosis de proteccionismo. (Laguardia, 2002) afirma: “En muchos casos, los procesos de desregulación han devenido nuevas formas de control. También, como regla general, todos los países buscan que los restantes levanten sus barreras al comercio, a la vez que intentan mantener las propias”.

Monreal (citado por Laguardia, 2002) indica que el proteccionismo contemporáneo es resultado de un proceso contradictorio en el que actúan numerosos y variados factores, pero el capital transnacional no promueve una protección a ultranza porque en modo alguno tiene instintos suicidas. Esto propicia que las medidas proteccionistas se utilicen en muchos casos como un mecanismo para lograr concesiones que otros competidores permitan el acceso a nuevos espacios para el capital transnacional.

La Organización Mundial del Comercio (citado por Laguardia, 2002) piensa que mediante la obligación que tienen todos los países miembros de cumplir las normas de los Acuerdos Multilaterales, promueve la liberalización del comercio. En los diversos espacios que se dedican a las negociaciones entre los Miembros, se ejercen presiones para reducir los aranceles y limitar las medidas no arancelarias.(Laguardia, 2002)

Además, afirma que el costo de la liberalización comercial que impulsa la OMC para los países subdesarrollados es muy diferente del que tiene para los países desarrollados. Generalmente, el monto que se cobra en los países subdesarrollados por concepto de aranceles a las mercancías importadas, representa un aporte significativo para la recaudación fiscal. Por otra parte, la necesidad de proteger a los productores internos, como es el caso de los que están vinculados a la rama agrícola, hace que este grupo de países trate de mantener los aranceles que impone a productos similares en un nivel relativamente alto.(Laguardia, 2002)

Se puede exponer que los países desarrollados miembros de la OMC (La Organización Mundial de Comercio) en reiteradas ocasiones critican estas decisiones, pues consideran que todo lo que represente un impedimento para el comercio debe ser reducido hasta llegar a su eliminación. Sin embargo, paradójicamente, hay países Miembros con economías más fuertes, como los Estados Unidos y la Unión Europea, que mantienen aranceles altos para las importaciones agrícolas. Con esto, limitan la entrada de productos agrícolas provenientes de países subdesarrollados, para los cuales las exportaciones de estos bienes son una parte importante de sus ingresos en divisas.

## **2.4 Principales conceptos de política comercial**

La gran mayoría de países en la práctica permiten el libre flujo de algunos bienes y servicios pero restringen el ingreso de otros productos. Aún países que usualmente son considerados como “economías de libre mercado” como Estados Unidos en realidad restringen el ingreso de ciertos bienes (como los productos agrícolas).

El Ecuador es considerado una “economía abierta” ya que la suma de sus exportaciones e importaciones representan un gran porcentaje del Producto Interno

Bruto (PIB). No obstante, el país tiene una política comercial direccionada a proteger a la industria local y a recaudar impuestos arancelarios.

Los Gobiernos de izquierda, como el del actual presidente del Ecuador, suelen tener como parte de sus políticas comerciales la defensa de la producción nacional mediante restricciones arancelarias y no arancelarias. Además debido a la depreciación del dólar frente a otras monedas se han impuesto nuevas restricciones como las salvaguardias.

En la historia no ha existido un régimen comercial internacional en el que se produzca la circulación de bienes y servicios entre diferentes países sin algún tipo de regulación. Han existido momentos de mayor o menor nivel de control de este intercambio a escala internacional, pero los gobiernos siempre han puesto en práctica determinadas medidas de política comercial que responden a los intereses del país en cuestión.

La política comercial consiste en un conjunto de principios, instrumentos y normas que utiliza un país para regular sus relaciones comerciales con el exterior. De forma general, los países diseñan y ponen en práctica medidas de política comercial con el objetivo fundamental de incidir, de alguna manera, sobre la orientación, estructura y volumen de su comercio exterior.

Cuando un país diseña su política comercial no puede hacerlo como un proceso independiente del resto de las acciones que emprende el gobierno; sino que tiene que tomar en consideración los principios y objetivos de su política exterior. Se debe señalar que la política comercial forma parte del conjunto de la política económica de un país y no se trata solamente de una serie de elementos técnicos aislados. Asimismo, el diseño de esta política se sustenta y está influenciado por determinadas consideraciones de carácter político, social y cultural, de manera general.

Para su implementación, la política comercial se concreta en un diverso grupo de medidas e instrumentos que los países pueden poner en práctica, tal como se explicará más adelante.

## 2.5 Instrumentos de la política comercial

(Laguardia, 2002)Plantea que existe un amplio número de instrumentos y/o medidas con que pueden contar los gobiernos para controlar sus relaciones comerciales con el resto de los países. De manera general, se pueden clasificar en dos grandes grupos:

- “Medidas Arancelarias (MA)
- Medidas No Arancelarias (MNA)”

### 2.5.1 Las Medidas Arancelarias

Las medidas o barreras arancelarias persiguen dos objetivos fundamentales: proteger las industrias nacionales de la competencia extranjera y contribuir a incrementar los ingresos fiscales del país.

El instrumento que se utiliza para ejercer este tipo de medida es el arancel, que también se conoce como tarifa aduanera, arancel de aduana o derecho de aduana. El arancel consiste en un impuesto con el que se gravan las importaciones al cruzar las fronteras nacionales.

Existen, las tarifas o derechos de estación (según la temporada del año), que suelen aplicarse a los bienes perecederos, como los agropecuarios. (Laguardia, 2002) “De esta forma se grava con más fuerza al producto extranjero con el objetivo de proteger la producción en determinados períodos del año. No obstante, generalmente los diferentes países hacen un mayor uso de los derechos ad valorem”

De manera general, la aplicación de los aranceles puede generar una serie de efectos. (Laguardia, 2002)Dice que entre los más representativos se tienen:

- “se incrementa el volumen de producción nacional,
- las compras de bienes importados por parte de los consumidores finales se reducen,
- contribuyen al aumento de los ingresos fiscales del Estado y,
- se protege la industria nacional de la competencia extranjera”

Con la imposición de un arancel a las importaciones de determinado producto estos se verán reducidas, al tiempo que su precio de venta en el mercado interno aumentará y, por tanto, la demanda del bien importado disminuirá en alguna medida. De esta manera, se estará generando un estímulo para los productores nacionales, quienes se esforzarán por hacer crecer los volúmenes de su producción para suplir esa demanda interna insatisfecha.

No obstante, en ocasiones los importadores prefieren cubrir el incremento de los gastos de importación cuando se trata de obtener mercancías de mayor calidad, siempre que tengan alguna certeza de que estas serán vendidas en el mercado doméstico, aun cuando su precio tenga que ser superior.

Este gravamen que recaer sobre los productos importados implica un aumento en el precio de esas mercancías, lo cual afecta a los proveedores extranjeros porque su competitividad en el mercado interno por la vía de los precios se ve de cierta manera afectada.

La mayor afectación va a recaer sobre los consumidores finales, quienes, por un lado, verán limitada su elección entre bienes nacionales e importados cuando se reduce la oferta de productos extranjeros y, por otra parte, en el caso de que los bienes importados permanezcan en el mercado nacional, tendrán que pagar un precio mayor para adquirirlos.

Para analizar los posibles efectos que puede generar un arancel, hay que tomar en cuenta que pueden ser muy diversos, dependiendo, entre otros factores, del tiempo que permanezca el arancel, del producto de que se trate, las condiciones de la demanda interna, el comportamiento de los precios en el mercado internacional y del conjunto de la política económica que esté implementando el país en un momento determinado.

En los últimos años, las medidas arancelarias han dejado de ser consideradas como las barreras más importantes al comercio, siendo menos utilizadas que antes; aunque esto no se comporta de igual modo en todos los países y sectores.

La aplicación de tarifas aduaneras ha disminuido considerablemente, sobre todo en los mercados de países desarrollados y en los productos de mayor interés para ellos: los bienes manufacturados. A esto se añade que el trato arancelario ofrecido por algunos países desarrollados a los subdesarrollados en conjunto es menos favorable que el que aplican a las otras naciones desarrolladas. (Laguardia, 2002)

No obstante, todavía los aranceles permanecen muy elevados en algunos países y sectores, y los de los automóviles que es el objeto de esta investigación se pueden observar en acápites próximos lo cual se identifica como una dispersión arancelaria. Con frecuencia, los países desarrollados imponen aranceles que se mantienen elevados para los productos importados de países subdesarrollados, principalmente productos agrícolas y alimenticios, así como manufacturas con uso intensivo de fuerza de trabajo, en los que los países subdesarrollados poseen ventajas comparativas. Este último grupo de países se ve sumamente afectado debido a que son productos que, por lo general, constituyen la mayor parte de sus exportaciones.

Además, existe el mecanismo del "escalonamiento arancelario", también conocido como "progresividad arancelaria", que recae también sobre los productos exportables que más interesan a los países subdesarrollados. Esta progresividad de los derechos arancelarios consiste en el incremento de los derechos, de manera gradual, en función del grado de elaboración del producto de que se trate. De esta forma, se aplican aranceles más bajos a las materias primas; mientras que son mayores los que recaen sobre artículos más elaborados. Por ejemplo, el arancel que se impone a los tomates frescos es menor que el que se aplica a los tomates en conserva, a la vez que se hace mucho más elevado el que debe pagarse por la salsa ketchup. (Laguardia, 2002)

A partir de esta disposición legal, los países subdesarrollados son los más afectados y se encuentran ante una contradicción: por un lado, los productos que presentan mayor dinamismo en el mercado internacional son aquellos que incorporan mayor valor agregado, por lo que les convendría tratar de exportar este tipo de productos por la posibilidad de obtener mayores ingresos en divisas; pero por otro lado, resulta que los países desarrollados, por diversos motivos, gravan estas mercancías al entrar en su territorio nacional con elevados derechos de aduana, lo cual implica un mayor desembolso para los países subdesarrollados y de manera general, contribuye a profundizar aún más la situación crítica que tienen estos países en el comercio internacional.



Por ejemplo, el banano ecuatoriano todavía paga 132 euros por tonelada para su ingreso a la Unión Europea (aunque se están llegando a acuerdos para que este arancel disminuya a 111 euros por tonelada a finales de año). Estados Unidos ha subsidiado históricamente a su agricultura lo que constituye de hecho una barrera a la entrada de productos agrícolas de otros países.

Joseph Stiglitz, premio nobel de economía, afirmaba que la Organización Mundial del Comercio y los acuerdos comerciales entre los países desarrollados con los subdesarrollados eran injustos y defendían sobre todo los intereses de los países desarrollados como Estados Unidos, Japón, Francia, Inglaterra, etc.

También se puede expresar que aparte de las medidas arancelarias existen otras formas y métodos que son medidas no arancelarias que los gobiernos y transnacionales acogen para mejorar su competitividad.

Algunos datos que demuestran el impacto de las medidas arancelarias se aprecian en la siguiente cita:

“El Ministro de Comercio Exterior, Diego Aulestia, acudió a la Asamblea Nacional para informar el balance de aplicación de salvaguardias que hace Ecuador a la tercera parte de las importaciones. Aulestia señaló que, desde el mes de marzo a junio de este año, en los que se ha aplicado la medida, se ha recaudado unos USD250 millones. ... Según dijo, en el período de marzo a junio de este año, tres meses en los que se ha aplicado la medida, se han reducido las importaciones en USD 576 millones” (ecuadorinmediato.com, 2015)

Es decir, que las salvaguardias han provocado una gran disminución de las importaciones: “USD 576 millones” en apenas tres meses. Además la recaudación del Gobierno ha aumentado en cerca de USD 250 millones.

El objetivo principal del Gobierno es reducir el monto de las importaciones y es claro que lo ha logrado. Sin embargo, en cuanto al incremento de la recaudación tributaria el efecto es ambiguo ya que por un lado los aranceles son más altos pero la cantidad importada se reduce.

De acuerdo a Xavier Cárdenas, Director del Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador (SENAE), en los quince meses que se tiene planificado que duren las

salvaguardias se recaudarán cerca de USD 1.000 millones y se reducirán las importaciones cerca de USD 2.200 millones.

Aproximadamente \$ 1.000 millones por incremento de recaudaciones aduaneras, recibirá el Estado ecuatoriano gracias a las salvaguardias de entre el 5% y 45%, que se implementarán por 15 meses, informó ayer Xavier Cárdenas, director general del Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador. Las 2.800 subpartidas gravadas representan el 32% del total de importaciones. Para Cárdenas, la medida significaría una reducción de importaciones de cerca de \$ 2.200 millones y explicó que el incremento en recaudaciones se generará a base de las mercancías que seguirán ingresando al país pagando las sobretasas. Sin embargo, aclaró que el objetivo de la medida no es recaudatoria, sino que busca bajar las importaciones. Así también lo dijo el presidente de la República, Rafael Correa, la noche del miércoles pasado en un conversatorio con medios de comunicación en OromarTv: “Ojalá no recaudemos un centavo por la salvaguarda”.(Giler, 2015)

Si en los quince meses programados se reducen las importaciones en USD 2.200 millones, esto quiere decir que se dejarán de percibir las recaudaciones aduaneras de este monto. En el siguiente cuadro se aprecia la evolución de las recaudaciones aduaneras en el 2015. Se debe recordar que en marzo del 2015 entran en vigencia las salvaguardias.

**Año 2015**

Estadísticas : Recaudaciones : Por Tipo de Tributo (2015)  
(Valores expresados en Miles de Dólares)

Mes	Ad.valorem	Iva	Ice	Fodinfa	Otros*	Total
<b>ENERO</b>	119,529.14	180,172.61	22,024.68	8,255.91	14,644.91	344,627.25
<b>FEBRERO</b>	103,868.52	146,800.50	18,184.75	6,745.51	10,769.73	286,369.00
<b>MARZO</b>	124,446.06	171,341.28	10,922.79	8,047.53	15,925.72	330,683.37
<b>ABRIL</b>	100,211.35	150,521.68	11,065.26	7,066.30	60,570.81	329,435.40
<b>MAYO</b>	91,350.72	146,255.25	6,187.74	6,541.07	95,584.04	345,918.82
<b>JUNIO</b>	89,932.89	142,274.08	6,822.91	6,556.96	96,859.82	342,446.66
<b>JULIO</b>	92,209.87	146,421.79	7,257.55	6,692.68	97,713.65	350,295.54
<b>AGOSTO</b>	88,743.18	131,106.64	10,156.74	6,089.17	86,733.32	322,829.05
<b>TOTAL</b>	<b>810,291.73</b>	<b>1,214,893.82</b>	<b>92,622.42</b>	<b>55,995.14</b>	<b>478,801.99</b>	<b>2,652,605.09</b>

**Figura 3 Recaudación del SENA, enero-agosto 2015**

Fuente: (Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador (SENAE), 2015)

Como se puede observar en la Cuadro 1 en marzo del 2015 las recaudaciones aduaneras fueron de alrededor de USD 330 millones; es decir que superaron a las recaudaciones del mes anterior en cerca de USD 44 millones, pero disminuyeron con respecto a enero en cerca de USD 14 millones. Los meses siguientes han subido o bajado un poco, en el mes de julio del 2015 se tiene el record de recaudaciones que es cercano a los USD 350 millones, para agosto en cambio el monto disminuye a alrededor de USD 323 millones.

Ahora bien, la mejor forma de comparar estos montos es con respecto al año anterior. En la siguiente imagen se aprecian las recaudaciones para el año 2014. Si se hace un análisis comparativo mes a mes entre las recaudaciones del 2014 y del 2015 se aprecia que éstas han aumentado.

Por ejemplo en el mes de abril del 2015 las recaudaciones fueron cercanas a USD 329 millones, en cambio en el mismo mes del 2014 fueron de alrededor USD 295 millones. Otro ejemplo, en el mes de agosto del 2015 las recaudaciones fueron cercanas a USD 323 millones, en cambio en el mismo mes del año anterior las recaudaciones fueron cercanas a USD 316 millones.

## Año 2014

### Estadísticas : Recaudaciones : Por Tipo de Tributo (2014)

(Valores expresados en Miles de Dólares)

Mes	Ad.valorem	Iva	Ice	Fodinfra	Otros*	Total
<b>ENERO</b>	93,517.20	159,675.23	20,218.63	7,528.87	-1,662.36	279,277.57
<b>FEBRERO</b>	89,901.17	147,958.55	13,420.39	7,169.84	248.76	258,698.71
<b>MARZO</b>	87,336.01	153,310.33	13,035.36	7,325.94	-307.21	260,700.44
<b>ABRIL</b>	99,917.47	172,359.80	14,768.31	8,115.52	-19.37	295,141.74
<b>MAYO</b>	112,586.39	180,332.42	15,523.67	8,790.05	133.38	317,365.91
<b>JUNIO</b>	103,828.88	173,203.36	14,834.96	8,168.59	-57.71	299,978.07
<b>JULIO</b>	105,273.56	180,022.46	12,416.04	8,890.76	716.71	307,319.53
<b>AGOSTO</b>	113,509.60	177,778.46	17,150.57	8,291.99	-593.80	316,136.82
<b>SEPTIEMBRE</b>	116,163.81	184,402.75	17,276.57	8,454.84	867.10	327,165.07
<b>OCTUBRE</b>	117,814.94	193,764.45	17,623.66	9,090.70	1,048.63	339,342.39
<b>NOVIEMBRE</b>	120,283.83	177,271.19	19,802.41	8,375.67	1,181.32	326,914.43
<b>DICIEMBRE</b>	123,401.35	185,662.24	14,214.44	9,041.78	962.29	333,282.11
<b>TOTAL</b>	1,283,534.22	2,085,741.09	190,285.01	99,244.54	2,510.31	3,661,315.16

#### **Figura 4. Recaudación del SENA, 2014**

Fuente:(Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador (SENAE), 2015)

##### **2.5.2 Medidas No Arancelarias**

La pérdida de significación de las barreras arancelarias como instrumento de protección, permitió que fueran reemplazadas por otro tipo de restricciones o formas de regulación no arancelarias.

Cada vez se centra más la atención en una amplia variedad de medidas no arancelarias utilizadas por los gobiernos, fundamentalmente por los países capitalistas desarrollados y sus empresas transnacionales, con el propósito de mejorar su competitividad y dominación en los mercados interno y externo, al punto que tales medidas se han ido insertando, de forma orgánica, en sus respectivas legislaciones comerciales.

Existen varias definiciones acerca de las barreras no arancelarias, siendo un concepto sumamente amplio.

Solo considera que toda intervención del gobierno en la producción y el comercio, con excepción de los aranceles, que pueda afectar a los precios relativos, las estructuras de mercado y las corrientes comerciales internacionales, constituye una medida no arancelaria. Es decir, se trata de todas las acciones emprendidas por un gobierno, que tendrán posibles efectos sobre el valor, volumen u orientación del comercio exterior. (Laguardia, 2002)

Además, como lo que hoy se engloba bajo el concepto de protección abarca una cobertura mucho más amplia que la histórica, por el hecho de que la liberalización realizada ha ido afectando el contenido mismo de este, las medidas no arancelarias suelen definirse por algunos especialistas como toda regulación estatal o práctica gubernamental que introduce un tratamiento desigual para aquellos bienes producidos internamente con respecto a los bienes provenientes del exterior de producción igual o similar.

Desde la década de los ochenta y hasta la actualidad, estas prácticas se han venido multiplicando y perfeccionando.

De manera muy sutil hasta convertirse en el principal obstáculo al comercio internacional; con implicaciones que rebasan el estricto límite comercial, no sólo por su diversidad, sino también por el carácter complementario que ha tenido la mayoría de ellas en su aplicación. (Laguardia, 2002)

Datos muy importantes para la presente investigación son los “cupos de importación” que el Gobierno del Ecuador ha venido imponiendo para los vehículos y CKD en los últimos años. El Comité de Comercio Exterior del Ecuador (Comex) dio a conocer el 05 de enero del 2015 los cupos que regirán para el presente año. En la siguiente cita se explica claramente esta resolución del Gobierno:

“El Comité de Comercio Exterior (Comex) dio a conocer que el lunes 5 de enero de 2015 un nuevo recorte en los cupos de importación de vehículos para el país. Mediante resolución 049-2014, aprobada el 29 de diciembre del 2014, el organismo aprobó un nuevo régimen de cupos tanto para la importación de autos como para las partes o CKD para su ensamblaje, que reduce los cupos hasta en un 57%. La medida que dio origen a los cupos se tomó en junio del 2012 mediante las resoluciones 65 y 66 del mismo organismo, que estuvieron vigentes hasta el pasado 31 de diciembre. Al comparar los cupos de esa época con los cupos que están vigentes para este año, se registran importantes reducciones. Por ejemplo, para el importador Automotores y Anexos S.A Ayasa, que maneja las marcas Nissan y Renault, el cupo de importación en monto se redujo de USD 92 millones a USD 50 millones. Es decir, un recorte del 46%. De igual manera para Negocios Automotrices Neohyundai S.A., que comercializa los vehículos de la marca Hyundai, el cupo bajó de USD 82 millones a USD 46 millones. Es decir, un recorte del 44%. Mientras que para General Motors (marca Chevrolet), el cupo de importación de vehículos se redujo de USD 63 millones a USD 27 millones, es decir, un 57%. El recorte también corre para las partes y piezas de vehículos o CKD que sirven para el ensamblaje de autos en el país. Por ejemplo, para la ensambladora de General Motors Omnibus BB, el cupo de importación de CKD se redujo de USD 333 millones a USD 261 millones. Es decir, una restricción adicional del 22%. Esta nueva restricción de importaciones corre desde el 1 de enero y regirá hasta el 31 de diciembre de este 2015, según la resolución del Comex. El cupo de vehículos y CKD no corre solo para montos de importación sino también para el número de unidades, lo que se cumpla primero. Por ejemplo, un importador puede tener un cupo de USD 1 millón anual o 70 unidades. Es decir que se cierra automáticamente el cupo si se pasa del monto o del número de unidades importadas, lo primero que ocurra. El Comex también abrió un cupo de importación de vehículos eléctricos de hasta USD 25 millones o 1000 unidades.” (Diario El Comercio, 2015)

Se puede apreciar claramente que las muy restrictivas cuotas a la importación de vehículos y CKD va a golpear fuertemente en todos los negocios relacionados con este sector.

Por otro lado, considerando que existe una gran cantidad y variedad de barreras no arancelarias entre los diferentes países, a continuación se enumera las que más se utilizan en la actualidad para regular las relaciones comerciales con el exterior:

### **2.5.2.1 Contingentes o cuotas a la importación**

Se trata de la imposición de un arancel superior al que está establecido para determinado producto, en caso de que las importaciones que excedan una cantidad especificada. De esta forma, se intenta limitar las cantidades importadas del bien en cuestión durante un período que puede abarcar un año. Entre los posibles efectos que puede tener la implementación de una cuota a la importación, se destacan: la reducción de las importaciones; las autoridades comerciales del país pueden tener una idea más concreta de la cantidad de bienes importados; y al reducirse la oferta de bienes procedentes del exterior, disminuye la oferta total y pueden aumentar los precios nacionales en relación con los de otros países. (Laguardia, 2002)

### **2.5.2.2 Restricciones voluntarias a la exportación**

Consisten en las medidas que adopta un país exportador para limitar la cantidad o el valor de las exportaciones de determinada mercancía hacia un país específico. Generalmente esta medida es impuesta por exigencia del país importador, siendo aceptada por el exportador para evitar que se le apliquen otras medidas restrictivas que representen mayores afectaciones. (Laguardia, 2002)

### **2.5.2.3 Concesión automática de licencias**

Son medidas de carácter formal que no constituyen por sí mismas una limitación, pero incluyen ciertas medidas de control, como la vigilancia de las importaciones. Esta decisión indica que existe alguna preocupación por el posible incremento de las importaciones, generando alguna incertidumbre en cuanto a las condiciones del acceso

al mercado y puede inducir a los exportadores a disminuir sus ventas al país en cuestión. (Laguardia, 2002)

#### **2.5.2.4 Medidas monetarias y financieras**

También se puede restringir el comercio mediante medidas monetarias y financieras. Las políticas monetarias que influyen en la cantidad de dinero circulando en la economía afectan también el comercio internacional. La emisión de dinero, la compra y venta de bonos por parte del Banco Central (llamadas Operaciones de Mercado Abierto), El Encaje Bancario (Porcentaje de dinero que las instituciones financieras deben depositar en el Banco Central) y otras políticas monetarias cambian el comportamiento de los agentes económicos.

El Gobierno también puede influir en la inflación de su moneda y esto provoca cambios en los precios relativos entre los países, lo que a su vez afecta el comercio internacional.

Las autoridades económicas también pueden influir en las tasas de interés de un país, lo que provoca que las inversiones sean más o menos rentables. Las tasas de interés también influyen en el comercio internacional y en el flujo de capitales entre países.

(Laguardia, 2002) Afirma: “Estas medidas regulan el acceso a las divisas, el costo de las mismas en relación con las importaciones y definen las condiciones de pago” (p.1).

#### **2.5.2.5 Medidas monopolísticas**

Laguardia dice que: “Están relacionadas con mecanismos oficiales que crean una situación de monopolio, al otorgar derechos exclusivos a un agente o grupo de agentes económicos en particular” (p.1). Por ejemplo un Gobierno podría otorgar un permiso de explotación o una licencia a una única empresa, lo que impediría el ingreso de otras empresas y crearía un monopolio.(Laguardia, 2002)

### **2.5.2.6 Requisito de contenido nacional**

De acuerdo a Laguardia “Con esta regulación se exige que una fracción específica de un producto final sea producida en el país que impone la medida. Puede ser utilizada como parte de la estrategia de industrialización del país” (p.1). Por ejemplo, un país podría establecer que para que un producto se pueda vender debe tener un 80% de componente nacional.(Laguardia, 2002)

### **2.5.2.7 Barreras administrativas**

Se producen cuando un país se propone restringir determinadas importaciones y no lo establece de manera oficial. (Laguardia, 2002) Afirma: “Entre sus múltiples manifestaciones, sobresalen los procedimientos aduaneros que se pueden hacer más complejos, los requerimientos sanitarios, entre otros mecanismos de control muy variados que encarecen y demoran los trámites oficiales”.

Igualmente, (Laguardia, 2002) plantea se aplican otras reglamentaciones y exigencias que no pertenecen a las clasificaciones anteriores, como los controles de calidad previos a la expedición; los trámites aduaneros adicionales; las normas y reglamentos técnicos; los requisitos relativos a las marcas, los embalajes, el etiquetado, entre otras.

Se han comentado algunas medidas teóricas no arancelarias que suelen imponer los Gobiernos para afectar las exportaciones y las importaciones. El tema de esta investigación se centra en las salvaguardias impuestas en marzo del 2015, estas salvaguardias constan de sobretasas arancelarias y cuotas de importación. El impacto global de las salvaguardias en las importaciones y en la recaudación tributaria se analizó al final del apartado 2.5.1, en el que se incluyeron datos.

De las medidas no arancelarias que se ha comentado (a nivel teórico) el Ecuador actualmente no tiene restricciones voluntarias a la exportación, ni concesión automática de licencias, ni medidas monetarias ni financieras, ni medidas monopolísticas, etc. que afecten claramente al sector importador – exportador. Lo que sí afecta claramente a las importaciones es la medida no arancelaria “cuotas a la



importación” de la que se han incluido cifras y datos en otros apartados de la investigación, como por ejemplo en el apartado 2.7.4.4

Existen también otros instrumentos de política comercial que influyen también en los intercambios de bienes entre los distintos países, que se mencionan a continuación.

### **2.5.3 El arancel y sus características.**

Experto de GestioPolis.com (2002) afirma que un arancel, en su uso más extendido.

Es un impuesto indirecto que grava los bienes que son importados a un país y que tiene dos propósitos: (1) proteger los bienes nacionales; (2) servir como fuente de ingresos para el estado. Arancel, además, es el texto en donde se encuentran relacionados todos los derechos de aduana convertidos generalmente en una Ley. Arancel también es la nomenclatura oficial de mercaderías clasificadas con la determinación de los gravámenes que deben causarse con motivo de la importación y/o la exportación. (Gestiopolis.com, 2015)

En el mismo texto y citando Osorio (2006) cuando expone que es donde se encuentran relacionados todos los derechos de aduana, convertido generalmente en una ley, se llama arancel. También, dice que:

Es la nomenclatura oficial de mercaderías clasificadas con la determinación de los gravámenes que deben causarse con motivo de la importación y/o la exportación. La nomenclatura tarifaria o arancel contiene la enumeración de todos los productos que son susceptibles de ser importados o exportados. La clasificación se efectúa por grupos de productos., pero de forma que puedan intercalar posteriormente artículos nuevos. Cada mercancía se designa primero por un número y después con su denominación. Comúnmente los aranceles se aplican a las importaciones, para proteger los negocios, la agricultura y la mano de obra de la nación contra la competencia extranjera en todo el mercado. En algunos países el objetivo primario de un arancel consiste en aumentar las rentas o en aplicar represalias por las políticas restrictivas de comercio de otras naciones. (Gestiopolis.com, 2015)

En otro momento y referenciando a González (2011) los orígenes del arancel de aduanas tenía por finalidad añadir fondos al Tesoro, pero con el paso del tiempo se convierte en un instrumento de Política Económica de primer orden para preservar el empleo y el equilibrio del sector exterior.

Por lo tanto, el arancel de aduanas puede tener dos finalidades según la misma autora y (citado por GestioPolis.com 2002).

- Finalidad recaudatoria: por tratarse de un impuesto, el arancel representa una fuente de ingresos para el Estado. En la medida en que el arancel no sea tan elevado como para eliminar todas las importaciones, genera ingresos públicos.
- Finalidad protectora: el arancel pretende proteger los sectores industriales nacionales contra la competencia de productos mundiales producidos a precios inferiores a los internos. La producción nacional se protege añadiendo un componente artificial (un impuesto) al precio del producto importado para encarecerlo y que, en consecuencia, sea menos competitivo. (Gestiopolis.com, 2015)

Los aranceles, a su vez, reciben varias clasificaciones en correspondencia con el método que se utilice para expresarlos. (Laguardía, 2002) Plantean que estos pueden ser:

- Aranceles específicos: Consisten en una cantidad fija que se exige a las mercancías importadas por unidad de peso, de medida o de volumen. Por ejemplo: a un importador de automóviles que se le exija pagar 100 dólares de impuesto por cada automóvil importado. Debemos señalar que este tipo de arancel no toma en cuenta el precio pagado por el producto al exportador, por lo que la protección que se obtiene con esta variante puede variar cuando los precios de un mismo producto fluctúan de un país a otro.
- Aranceles ad valorem: Son los impuestos exigidos como una fracción del valor de los bienes importados, es decir, se aplican de acuerdo con un porcentaje fijo del valor de las mercancías. Por ejemplo: cuando se aplica un derecho de aduana del 10% del valor del acero importado. Estos derechos suponen una protección constante a todos los niveles de precios; sin embargo, el ingreso fiscal por concepto arancelario puede variar en dependencia del comportamiento de los precios en el mercado internacional.
- Aranceles compuestos: En este caso, se trata de aranceles que se aplican combinando los dos anteriores. Por ejemplo: al importador de automóviles se le puede exigir el pago de un derecho de aduana de 100 dólares por cada automóvil más el 10 % del valor de los automóviles importados.

- Aranceles mixtos: Se manejan dos variantes posibles: un arancel ad valorem y un arancel específico; de manera que se aplica el que represente un pago mayor.
- Aranceles técnicos: Se aplica una parte como arancel ad valorem y se le suma el pago de cierta cantidad según determinada proporción que contenga de algún componente en particular.

En los países desarrollados la principal finalidad del arancel es contener las importaciones y desviar la demanda interna de los productos extranjeros a los productos nacionales que de esta manera resultan protegidos. Por lo tanto, con el establecimiento de un arancel se beneficia al productor nacional. Lo que se perjudica al consumidor que tendrá que pagar más por el mismo producto.

También en el mismo artículo y (referenciando Freire (2013), cuando dice que los efectos fundamentales de un arancel son:

- Encarece las importaciones del país que lo adopta.
- Como consecuencia de lo anterior, genera un descenso del consumo doméstico de importaciones (efecto consumo y efecto comercio).
- El descenso de las importaciones, favorece un incremento de la producción doméstica sustitutiva de importaciones (efecto producción). Es decir, los aranceles constituyen un subsidio encubierto sobre las industrias domésticas cuya producción compite con los bienes importados. Por consiguiente, un arancel supone una alteración artificial de la asignación de recursos de la economía.
- Incrementa la recaudación fiscal (efecto ingreso).
- Favorece una redistribución de la renta desde los consumidores hacia los productores (efecto redistribución). (Gestiopolis.com, 2015)

Es decir los aranceles son instrumentos que utilizan los países para proteger los productos nacionales, pero para implementar los mismos es necesario conocer las medidas arancelarias.

## **2.5.4 Otros instrumentos de la Política Comercial**

Además de las medidas clasificadas como arancelarias y no arancelarias, los gobiernos utilizan otros instrumentos con el propósito de fomentar las exportaciones y desplazar a sus competidores en los mercados externos. Entre estos instrumentos se encuentran los siguientes:

### **2.5.4.1 Créditos a las exportaciones**

Consisten en préstamos que realiza el Estado a productores nacionales para facilitar las operaciones de exportación, como pueden ser los préstamos a tasa de interés inferiores a las que existen en el mercado interior.

### **2.5.4.2 Subsidios a las exportaciones**

En ocasiones, el Estado ofrece determinadas ayudas a los productores nacionales para que puedan exportar sus mercancías a precios más competitivos en el mercado internacional, las cuales se consideran como subsidios a las exportaciones.

### **2.5.4.3 Dumping de divisas**

Ocurre cuando los Gobiernos intervienen en el mercado de divisas y devalúan su moneda, de manera que los productos nacionales se vuelven más competitivos cuando son exportados a otros mercados.

### **2.5.4.4 Dumping de mercancías**

En este caso, se refiere a las mercancías que se exportan a un precio inferior al costo de producción, o cuando se venden en el exterior a un precio por debajo del precio de venta en el mercado del país exportador o en mercados de terceros países. Tanto el dumping de divisas y de mercancías como las subvenciones a la exportación, son considerados como formas de competencia desleal, por las distorsiones que provocan en los precios de las exportaciones.

De manera general, se debe añadir que las medidas no arancelarias resultan más atractivas porque son menos visibles y su variedad las hace más adaptables a las distintas modalidades y grados de protección que se desea otorgar a las industrias

nacionales. (Laguardia, 2002) Afirma: “En cambio, la mayor parte de los aranceles están consolidados ósea, existen compromisos de no aumentar los aranceles por encima de los tipos indicados, por lo que una posible modificación tendría que pasar por un proceso largo y costoso”.

La Organización Mundial del Comercio (OMC) en el año 1995, (citado por Laguardia, s.f) piensa que como organismo internacional encargado de regular el sistema multilateral de comercio, (...) es el que establece las normas jurídicas fundamentales del comercio internacional y obligan a los gobiernos a mantener sus políticas comerciales dentro de límites convenidos. . (Laguardia, 2002)

Otras medidas para regular la actividad comercial son tratados comerciales y los convenios.

## **2.6 Las Barreras Arancelarias en el Ecuador**

Las barreras arancelarias son tarifas oficiales que se fijan y cobran a los importadores y exportadores en las aduanas de un país, por la entrada o salida de las mercancías. En el caso de Ecuador no se cobra ninguna tarifa para cualquier producto que sea exportado, es decir por la salida del territorio nacional. (Ministerio de Comercio Exterior , 2014)

Las barreras legales que más se utilizan son las arancelarias y tienen como fin impedir o desalentar el ingreso de determinadas mercancías y/o servicios a un país, dado por medio del establecimiento de derechos a la importación. Cuanto más alto sea el monto de los aranceles de una mercancía, más difícil será que ingresen y compitan contra la producción local en otro país, ya que ese arancel incidirá en los precios de los productos importados; elevándolos. (Ministerio de Comercio Exterior , 2014)

Algunas de las consecuencias de las barreras arancelarias a la entrada de bienes y productos extranjeros se listan a continuación:

- Reducen el monto de importaciones
- Disminuyen las ventas, ingresos y utilidades del sector importador

- Mejoran la balanza comercial al menos en el corto plazo
- Aumentan la recaudación tributaria
- Al defender la producción nacional suelen provocar el incremento de las ventas, ingresos y utilidades de las empresas nacionales
- Suelen provocar reacciones con los países con los cuales se comercia y estos a su vez también aumentan sus barreras arancelarias, lo que provocaría reducción del comercio internacional
- Suelen provocar “mercados cautivos” que no compiten con las empresas extranjeras
- A veces disminuye la transferencia de tecnología que suele acompañar al “libre comercio”

En cuanto a la recaudación de impuestos del Ecuador, en la siguiente cita se señalan los datos que aporta Ximena Amoroso, que es la actual Directora del Servicio de Rentas Internas del Ecuador:

La directora del Servicio de Rentas Internas (SRI), Ximena Amoroso, anunció que la meta de recaudación tributaria para el año 2015 es de 14.099 millones de dólares, es decir, 909 millones más que en el 2014. Amoroso indicó que esa cantidad, sumada con las recaudaciones del Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador (SENAE) da un total de 15.481 millones de dólares, que están contemplados en la Proforma Presupuestaria de 2015. El incremento en la recaudación obedece en un 91.4% a la gestión del SRI y en un 8.6% a reformas. La gestión está orientada a reducir los niveles de evasión y elusión y a incrementar la recaudación y control del gasto, impulsando un mejor cobro en impuestos como Renta, IVA e ICE.”(Ecuadorinmediato, 2015)

El año 2015 probablemente sea un año recesivo debido a la fuerte caída del precio del petróleo; sin embargo, la Directora del Servicio de Rentas Internas afirma que las recaudaciones tributarias están incrementándose debido sobre todo a la gestión tributaria, es decir a la disminución de la evasión.

De acuerdo al Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador (SENAE) la recaudación ha subido consistentemente desde el año 2009 hasta el 2014, año en el cual se recaudan 3.661 millones de dólares. En este caso el incremento se debe fundamentalmente al incremento de los aranceles, tales como los estipulados en la salvaguardia a los

vehículos y CKD. En el siguiente Figura se puede observar la evolución de las recaudaciones por importaciones.



**Figura 5. Recaudación del Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador**

Fuente: (Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE), 2015)

Como se puede apreciar en la imagen anterior la recaudación (barras de color verde) ha aumentado en casi todo el período mostrado. Solamente en el año 2009 las recaudaciones aduaneras bajan, fenómeno relacionado con la Gran Recesión mundial del 2009. A partir de este año las recaudaciones han aumentado en todos los años y en el 2014 superan los USD 3500 millones. Aunque la tendencia es al alza desde el 2012 el incremento es relativamente lento.

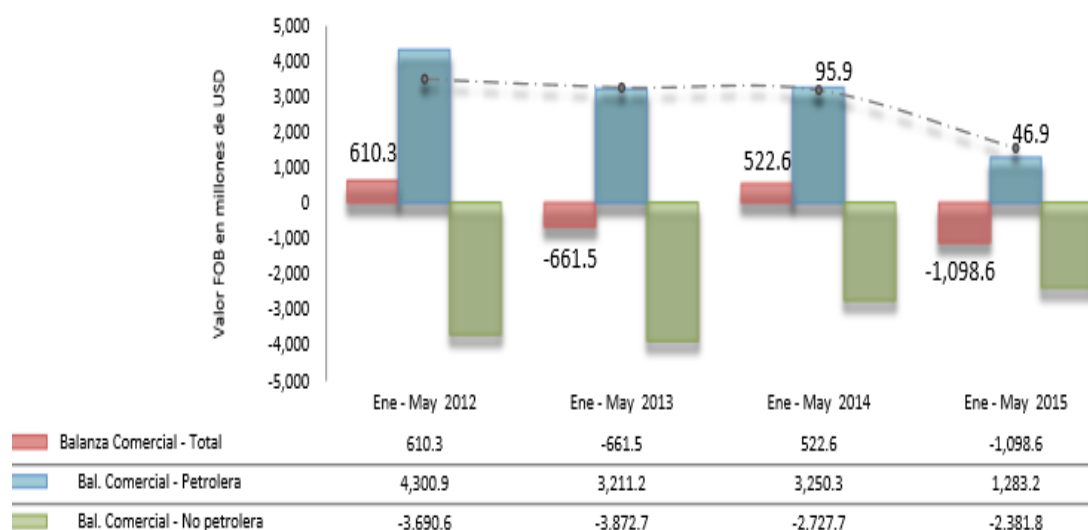
Por otro lado también se puede apreciar que el tiempo de desaduanización promedio de las importaciones se ha reducido a cerca de 5 días en el 2015, este indicador era de 12 días en el año 2007.

En cuanto a balanza comercial del Ecuador, que mide el monto de exportaciones menos el monto de importaciones, se observa en la siguiente imagen que es deficitaria en todo el período analizado (2012 – 2015). , la balanza comercial petrolera es

superavitaria pero por la caída del precio del petróleo a finales del 2014 y en el 2015 su superávit se reduce.

En cuanto a la balanza comercial no petrolera, en la que se encuentran los vehículos y CKD, se puede observar que su monto ha tenido déficit en todo el período analizado. Es importante señalar que este alto déficit tiende a disminuir desde el 2013 al 2015 debido, entre otros factores, a las salvaguardias impuestas por el Gobierno.

La balanza comercial petrolera ha tenido superávit en todo el período analizado; sin embargo, este superávit tiende a disminuir rápidamente debido a la caída del precio del petróleo desde mediados del año 2014.



**Figura 6. Balanza Comercial del Ecuador**

Fuente: (Banco Central del Ecuador (BCE), 2015)

Por otro lado Colombia y Perú se quejaron de las altas tasas arancelarias y cupos de importación impuestas por el Ecuador. En la siguiente cita se señala la opinión oficial de un diario:

“Las salvaguardias en principio fueron cuestionadas justamente por Colombia y Perú, que consideraron lesivas para diversos productos que antes ingresaban sin estos gravámenes adicionales al mercado ecuatoriano, e inclusive la Comunidad Andina de Naciones, CAN, donde se tramitaron estas quejas, cuestionó la medida ecuatoriana, actitud recientemente modificada por la CAN.” (El tiempo, 2015)



Las salvaguardias han ayudado a la elaboración de productos que antes competían con las importaciones, por lo que algunos empresarios nacionales apoyan la medida; No obstante los negocios que comercializan productos importados se sienten perjudicados, tal como se aprecia en la siguiente cita. Además los productores nacionales que usan materia prima importada que ha sido grabada por estas salvaguardias también se han sentido perjudicados y han solicitado al Gobierno que revea esta medida sobre todo para las importaciones que entran en la cadena productiva.

“Para algunas empresas sin duda las salvaguardias han significado una medida positiva, puesto que les han permitido incrementar su producción y la oferta de sus productos con unas importaciones de artículos similares, ahora en desventaja frente a su producción, justamente por las salvaguardias. Sin embargo, en otros ámbitos, las salvaguardias, según se ha indicado, tuvieron un impacto negativo al incrementar costes de producción porque algunas materias primas indispensables han subido por efecto de las salvaguardias, razón por la cual se solicita al Gobierno Nacional la eliminación de esa lista de diversos artículos considerados necesarios para sus actividades productivas.” (El tiempo, 2015)

### **2.6.1 Diferencias y semejanzas entre salvaguardia y arancel**

Como complemento al estudio de los Aranceles y Salvaguardias es necesario conocer cuáles son sus semejanzas y diferencias para identificar de mejor manera la aplicación de estos y con qué objeto fueron aplicados.

#### **2.6.1.1 Diferencias**

- Arancel
  - Son los impuestos o derechos aduanales aplicados a bienes importados de otro país.
  - Se aplican con el propósito de obtener ingresos para el Estado.
  - Es un impuesto que recae sobre artículos importados elevando de este modo su precio en el mercado interior del país que lo aplica.
  
- Las Salvaguardias
  - Se restringen temporalmente las importaciones.

- Se aplican en forma de restricciones cuantitativas o implantación de un sistema de licencias de importación.
- Se aplicarán temporalmente a fin de que la producción afectada pueda tomar medidas para adaptarse a la competencia más intensa.

#### **2.6.1.2 Semejanzas**

- Son aplicados a bienes importados de otro país.
- Se aplican para proteger a sus industrias locales de la competencia de bienes de producción foránea.
- Se aplica a todos los productos de importación sin importar su procedencia, salvo que existan convenios o tratados internacionales que reduzcan o eliminen el arancel.
- Se aplican a bienes de importación.
- Se aplican para restringir temporalmente a las importaciones que causan daño grave a la rama de la producción nacional que produce bienes similares o directamente competidores.
- Se aplicarán sin discriminación a las importaciones de todas las procedencias.

A continuación se acometerá observaciones de las medidas arancelarias y salvaguardias a la importación de vehículos que es el objeto de estudio de esta investigación.

Las salvaguardias son “Medidas destinadas a proteger a una determinada rama de producción contra un aumento imprevisto de las importaciones. Estas medidas se rigen por el artículo XIX del GATT de 1994.” (CINAE, 2015)

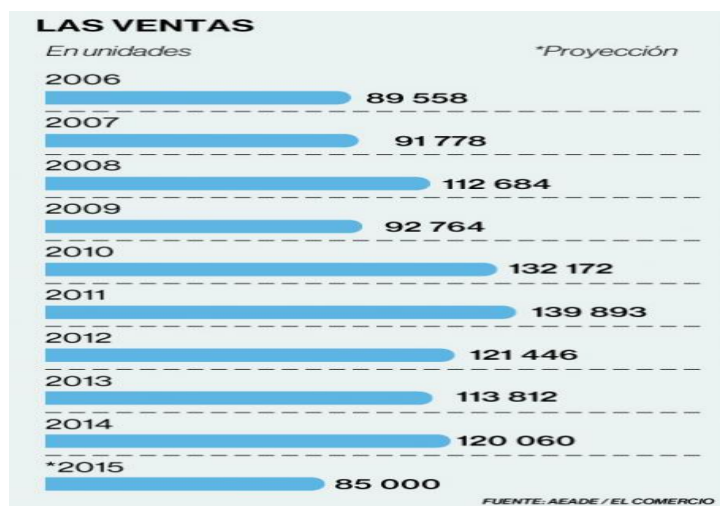
Según la AEADE:

El sector automotor siente los efectos negativos del nuevo límite de cupos, determinado a finales del año pasado, para la importación de vehículos, así como de partes y piezas para el ensamblaje local (CKD). ... la venta de vehículos livianos, tanto importados como ensamblados en el país, bajó de 36 900 unidades, entre enero y abril

del año pasado, a 32 920 en el mismo período de este 2015. Es decir, una caída del 10,7%. (Araujo, 2015)

De acuerdo con cifras de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE), la venta de vehículos livianos, tanto importados como ensamblados en el país, bajó de 36 900 unidades, entre enero y abril del año pasado, a 32 920 en el mismo período de este 2015. Es decir, una caída del 10,7%. Incluso, se prevé que ese descenso en las ventas sea mayor el resto del año, explica la presidenta de la Aeade, Gloria Navas, porque el límite de unidades posibles para importar bordea las 25 000. Es decir, alrededor de 47% menos del cupo de importación del 2014. Según datos del Banco Central del Ecuador, entre enero y marzo pasados la exportación de vehículos aumentó en un 25,7% en cuanto a volumen y un 76,3% en dólares, respecto a igual período del 2014. (CINAE, 2015)

En la siguiente tabla se aprecia la evolución de las ventas de autos y la gran reducción proyectada en el 2015 debido a las cuotas de importación.



**Figura 7. Ventas de autos en el Ecuador, período 2006 - 2015**

Fuente: (Araujo, 2015)

Una reducción de las ventas de autos, tal como se aprecia en el cuadro anterior, va a ocasionar lógicamente que las ventas de las empresas y negocios que comercian con productos relacionados al sector automotor se vean perjudicados. Nótese que del 2014

al 2015 las ventas proyectadas se reducen de 120.060 unidades a solamente 85.000 unidades en el 2015, esta reducción es cercana al 30%, lo que podría provocar una gran recesión en el sector.

Los concesionarios de vehículos se oponen a las salvaguardias impuestas por el Gobierno. Algunos clientes que acuden a estas casas comerciales a adquirir un auto nuevo e importado pasan a formar parte de una lista de espera, ya que la demanda supera con creces a la restringida oferta.

### **2.6.2 Medidas arancelarias**

La Asamblea Constituyente, Ley de Régimen Tributario Interno, Registro Oficial segundo suplemento N° 392, Agosto 2008. Donde el gobierno del presidente Rafael Correa Delgado dicta un paquete de medidas arancelarias que fue planteado y puesto en marcha a inicios del año 2008 que consta en la Ley de Equidad Tributaria Artículo N° 82, y retomado en Diciembre 2015 que comprende una serie de ajustes al sistema tributario en el cual se sube el arancel ICE (Impuesto a los Consumos Especiales) a productos considerados de lujo o bienes suntuarios como por ejemplo: cigarrillos, perfumes, licores, armas de fuego, vehículos de lujo; este arancel fue incrementado en relación al precio de venta al público y elevado de acuerdo a la categoría del bien.(Ley Orgánica Reformatoria, 2015)

La base imponible obtenida mediante el cálculo del precio de venta al público sugerido por los fabricantes o importadores de los bienes gravados con ICE, no será inferior al resultado de incrementar al precio ex-fábrica o ex-aduana, según corresponda, un 25% de margen mínimo presuntivo de comercialización. Si se comercializan los productos con márgenes superiores al mínimo presuntivo antes señalado, se deberá aplicar el margen mayor para determinar la base imponible con el ICE. La liquidación y pago del ICE aplicando el margen mínimo presuntivo, cuando de hecho se comercialicen los respectivos productos con márgenes mayores, se considerará un acto de defraudación tributaria.(Ley Orgánica Reformatoria, 2015)

Se entenderá como precio ex-fábrica al aplicado por las empresas productoras de bienes gravados con ICE en la primera etapa de comercialización de los mismos. Este precio se verá reflejado en las facturas de venta de los productores y se entenderán incluidos todos los costos de producción, los gastos de venta, administrativos, financieros y cualquier otro costo o gasto no especificado que constituya parte de los costos y gastos totales, suma a la cual se deberá agregar la utilidad marginada de la empresa.

El precio de venta al público es el que el consumidor final pague por la adquisición en el mercado, de cualquiera de los bienes gravados con este impuesto. Los precios de venta al público serán sugeridos por los fabricantes o importadores de los bienes gravados con el impuesto, y de manera obligatoria se deberá colocar en las etiquetas. En el caso de los productos que no posean etiquetas como vehículos, los precios de venta al público sugeridos serán exhibidos en un lugar visible de los sitios de venta de dichos productos. (Ley Orgánica Reformatoria, 2015)

El impuesto solo se graba para vehículos nuevos y el costo del incremento al impuesto lo asume el comprador, dependiendo del rango al cual se ubique el precio de venta al público dentro de la tabla establecida.

Los porcentajes son más flexibles para el caso de adquirir una camioneta o una furgoneta. Según el SRI, se entiende que estos vehículos son utilizados normalmente para trabajo. En este caso, si el automotor cuesta hasta 30.000 dólares solo paga el 5%.(Ley Orgánica Reformatoria, 2015)

El paquete de medidas arancelarias que fue planteado y puesto en marcha por el presidente Rafael Correa a inicios del año 2.008 que consta en la Ley de Equidad Tributaria Artículo N° 82, y retomado en Diciembre 2015 comprende de una serie de ajustes al sistema tributario en el cual se sube el arancel ICE (Impuesto a los Consumos Especiales) a productos considerados de lujo o bienes suntuarios como por ejemplo: cigarrillos, perfumes, licores, armas de fuego, vehículos de lujo; este arancel fue

incrementado en relación al precio de venta al público y elevado de acuerdo a la categoría del bien.(Ley Orgánica Reformativa, 2015)

Como ejemplo a continuación se señalan algunos rubros gravados con el Impuesto a los Consumos Especiales y que constan en el mencionado Artículo 82:

“Art. 82.- Están gravados con el impuesto a los consumos especiales los siguientes bienes y servicios:

Productos del tabaco y sucedáneos del tabaco (abarcen los productos preparados totalmente o en parte utilizando como materia prima hojas de tabaco y destinados a ser fumados, chupados, inhalados, mascados o utilizados como rapé). 150%

Bebidas gaseosas 10%

Perfumes y aguas de tocador 20%

Videojuegos 35%

Armas de fuego, armas deportivas y municiones excepto aquellas adquiridas por la fuerza pública 300%

Focos incandescentes excepto aquellos utilizados como insumos Automotrices. Cocinas, cocinetas, calefones y sistemas de calentamiento de agua, de uso doméstico, que funcionen total o parcialmente mediante la combustión de gas. 100%

Vehículos motorizados de transporte terrestre de hasta 3.5 toneladas de carga, conforme el siguiente detalle:

Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea de hasta USD 20.000 5%

Camionetas, furgonetas, camiones, y vehículos de rescate cuyo precio de venta al público sea de hasta USD 30.000 5%

Vehículos motorizados, excepto camionetas, furgonetas, camiones y vehículos de rescate, cuyo precio de venta al público sea superior a USD 20.000 y de hasta USD 30.000 10%

Vehículos motorizados, cuyo precio de venta al público sea superior a USD 30.000 y de hasta USD 40.000 15%

Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a USD 70.000 35%” (Servicio de Rentas Internas, 2015)

### 2.6.3 Impuestos

Los objetivos más importantes por los cuáles los gobiernos imponen los diferentes impuestos son:

- Recaudación fiscal. En el Ecuador los impuestos que más recaudan son el impuesto al valor agregado (IVA), el impuesto a la renta, los aranceles, el impuesto a la salida de divisas (ISD) y el impuesto a los consumos especiales (ICE).
- Desincentivo al consumo de ciertos productos. Por ejemplo en el Ecuador el ICE se aplica al consumo y adquisición de cigarrillos, cervezas, bebidas gaseosas, productos alcohólicos y en general al consumo bienes que son nocivos a la salud si se consumen sin medida.
- Proteger a la industria nacional. Se utilizan los aranceles sobre todo para que los productos extranjeros “no invadan” el país y provoquen la quiebra de empresas locales. El Ecuador por ejemplo ha impuesto aranceles a la ropa y calzado proveniente de China, que tiene costos de producción muchos menores.

La presente investigación analiza el impacto de las salvaguardias en el sector automotriz y su impacto en el sector importador, en términos de porcentajes, se aprecia en la Tabla 2. El impacto con respecto a las altas tasas arancelarias (de las salvaguardias) se analizó al final del apartado 2.5.1. El impacto de las cuotas a la importación se analizó en algunos apartados, como por ejemplo el apartado 2.7.4.1 El desglose de las recaudaciones aduaneras que pagan los importadores (ad valorem, IVA, ICE, Fodinfra y “otros”) se puede apreciar en el apartado 2.5.1

En la Tabla 1 se puede observar la tarifa del ICE para el segmento automotriz. La tarifa se impone de acuerdo al precio de venta al público

**Tabla 1**  
**Clasificación del ICE**

Clasificación del ICE de acuerdo al precio de venta del vehículo	
GRUPO II	TARIFA
Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea de hasta USD 20.000	5%
Camionetas, furgonetas, camiones, y vehículos de rescate cuyo precio de venta al público sea de hasta USD 30.000	5%
Vehículos motorizados, excepto camionetas, furgonetas, camiones y vehículos de rescate, cuyo precio de venta al público sea superior a USD 20.000 y de hasta SD 30.000	10%
Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a USD 30.000 y de hasta USD 40.000	15%
Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a USD 40.000 y de hasta USD 50.000	20%
Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a USD 50.000 y de hasta USD 60.000	25%
Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a USD 60.000 y de hasta USD 70.000	30%
Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a USD 70.000	35%
Aviones, Avionetas, helicópteros excepto aquellas destinadas al transporte comercial de pasajeros, carga y servicio; motos acuáticas, tricars, cuadrones, yates y barcos de recreos.	15%

Fuente: (Ley Orgánica Reformativa, 2015)

La mayoría de estas tasas están vigentes desde el 2008. Pero a partir de marzo del 2015 se imponen las salvaguardias, por lo que los vehículos y otros productos del sector automotriz deben pagar una sobretasa arancelaria del 5% al 45% (ver el Anexo 1). Por ejemplo la partida arancelaria 870710 que se relaciona con vehículos tiene una sobretasa del 45%. En la siguiente imagen se observa el porcentaje de las salvaguardias.



Las consecuencias del incremento arancelario de las salvaguardias es que el número de unidades físicas importadas ha disminuido, el valor ad valorem declarado por importaciones ha disminuido, pero las recaudaciones aduaneras han aumentado (ver el apartado 2.5.1) y el precio de venta de los productos importados, como los vehículos y las llantas, ha aumentado (tal como se comenta más adelante).

Sobretasa	Producto
5%	Bienes de capital y materias primas no esenciales.
15%	Bienes de sensibilidad media
25%	Neumáticos, Cerámica, CKD de Televisores y CKD motos.
45%	Bienes de Consumo Final, televisores , motos

**Figura 8. Sobretasa arancelaria por salvaguardias**

Fuente: (Ministerio de Comercio Exterior, 2015)

La base imponible de los productos sujetos al ICE, de producción nacional o bienes importados, se determinará con base en el precio de venta al público sugerido por el fabricante o importador, menos el IVA y el ICE. A esta base imponible se aplicarán las tarifas Ad-Valorem que se establecen en esta Ley.

Al 31 de diciembre de cada año o cada vez que se introduzca una modificación al precio. “Donde los fabricantes o importadores notificarán al Servicio de Rentas Internas la nueva base imponible y los precios de venta al público sugeridos para los productos elaborados o importados por ellos”(Ley Orgánica Reformativa, 2015).

## **2.7 La industria automotriz en Ecuador**

### **2.7.1 La producción de automóvil en Ecuador**

El documento Cámara de la Industria Automotriz (CINAE, 2014), donde se hace una valoración de toda la trayectoria de la producción de automóvil en el Ecuador desde la década de los años 70 del pasado siglo XX hasta la década actual del presente siglo XXI.

#### **2.7.1.1 Década de los años 70**

En 1970, la Comisión del Acuerdo de Cartagena aprobó la decisión 25, dando prioridad a la industria automotriz en la región. (CINAE, 2014)

En 1970, se fundó AYMESA (Autos y Máquinas del Ecuador S.A.), Primera ensambladora del país. (CINAE, 2014)

En 1973, Aymesasa inició sus operaciones. En mayo de 1973, se lanzó al mercado el primer vehículo fabricado en Ecuador, llamado “Andino” con una fabricación de 144 unds. Durante el año. (CINAE, 2014)

En 1973, nació Ómnibus BB como un proyecto de taller del Sr. Bela Botar. En 1974, se promulgó el decreto 399, con el cual se reguló y desarrolló la Industria Automotriz en el Ecuador. (CINAE, 2014)

En 1975, se formó la compañía OBB Transportes S.A. Hasta el año 1975, se ensamblaron más de 1.000 vehículos, algunos se vendieron en Colombia. (CINAE, 2014)

En 1976, se ensambló el primer bus de servicio urbano en Ómnibus BB. En 1976, se fundó MARESA (Manufacturas Armaduras y Repuestos del Ecuador). (CINAE, 2014)

En 1977, la industria proveedora de partes del sector automotor alcanzó un volumen de ventas de 112 millones de sucres, con una ocupación de 825 personas y una inversión de 310 millones de sucres, con una capacidad instalada al 31% de ocupación. (CINAE, 2014)

En 1978, se fundó la Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana CINAE. En el mismo año, entró en vigencia el Programa Sectorial del Desarrollo de la Industria Automotriz Ecuatoriana, mediante decreto 2567.

En 1979, inició sus operaciones Maresa. En 1979, se publicó el decreto 3177 con La Ley de Fomento de la Industria Automotriz. Hasta finales de los años 70, se produjeron localmente más de 5.000 vehículos. (CINAE, 2014)

#### **2.7.1.2 Década de los años 80**

Hasta 1980, Aymesa ensambló el modelo Andino. En 1980, se fabricó la Blazer, el Primer vehículo liviano, del cual se programó 400 unds y debido a la demanda se fabricaron 1000 unds. Le tomó la posta el Trooper. En 1981, Aymesa estableció la planta de soldadura para carrocerías metálicas. En el mismo año, General Motors se integró como accionista de Ómnibus BB y la compañía se convirtió en General Motors Ómnibus BB. En esta década se desarrollaron formalmente proveedores de autopartes como: Alfombras, insonorizantes, tapicería, asientos, esponjas, sistemas de escape, partes de carrocería, vidrios, pinturas, etc. (CINAE, 2014)

#### **2.7.1.3 Década de los años 90**

En 1991, COENANSA (Corporación Ensambladora Automotriz Nacional), se estableció en la ciudad de Manta, para las marcas Fiat y Mitsubishi. A finales de 1992, se levantó la prohibición de importaciones y se perfeccionó la Zona de Libre Comercio entre Colombia, Ecuador y Venezuela con la apertura de las importaciones y exportaciones. (CINAE, 2014)

En 1993, se firmó el primer Convenio de Complementación en el Sector automotor, un gran avance para el desarrollo y crecimiento de las empresas autopartistas. (CINAE, 2014)

En 1995, General Motors inició las exportaciones al Perú con 60 camionetas Luv, luego con mejores resultados a Colombia y Venezuela. En 1996, Aymesa realizó una gran inversión para duplicar su capacidad de producción. En 1996, Aymesa cumplió con las especificaciones y requerimientos técnicos emitidos por Opel Alemania, la Subsidiaria de General Motors, para los procesos de soldadura y pintura de carrocerías, ensamblaje y armado final de los vehículos. (CINAE, 2014)

En 1997, COENANSA dejó de ensamblar. En 1999, Aymesa inició relación con el Fabricante Kia Motors Company de Corea con su modelo Sportage. En 1999, Ecuador sufrió la peor crisis financiera de su historia, lo que ocasionó una Reducción del 63% de la producción. (CINAE, 2014)

#### **2.7.1.4 Milenio**

En 2007, GM-OBB emprendió el “Modelo de Gestión para la Competitividad” (MGC) en conjunto con la CAF y la Corporación Ecuatoriana de la Calidad Total (CECT) dirigido a los proveedores de autopartes locales con el fin de profundizar en la cultura de la calidad. Entre los años 2007 y 2008, las empresas ensambladoras invirtieron más de 29 millones de dólares. (CINAE, 2014)

Para el 2008, las exportaciones lograron un promedio anual del 23%, con un total de 159. 800 vehículos exportados acumulados a esa fecha.

En 2008, GM-OBB ensambló la unidad 400 mil. En 2009, por efectos de la crisis financiera internacional se redujeron las ventas y por ende la producción nacional. (CINAE, 2014)

Granizo (2008) dice que el origen del sector automotor en el Ecuador se remonta a los inicios del siglo XX con la aparición de los primeros importadores y distribuidores de vehículos motorizados en las principales ciudades del país a finales de la década de los años 50:

El modelo de sustitución de importaciones adoptado por el Ecuador, facilitó el nacimiento de la industria de ensamblaje automotriz que se estableció en la región Sierra en 1976 a fin de impulsar el desarrollo de las ciudades andinas con un marco favorable a través de la Ley de Fomento Industrial y protecciones arancelarias. (Granizo, 2008)

La corriente económica del estructuralismo liderada por la Comisión Económica para América Latina (CEPAL) propugnaba la “Sustitución de Importaciones”. En este marco muchos países de América Latina optaron por imponer altos aranceles a ciertas industrias y apoyar la producción nacional.

En otro momento Granizo (2008) dice que el sector automotor ecuatoriano nació frente a la perspectiva de un gran mercado Subregional como es la Comunidad Andina de Naciones (CAN), conocida anteriormente como Grupo Andino:

Este bloque se planteó como meta incursionar en el mundo industrial automotriz y para el año 1992, en que se levanta la prohibición de importaciones en Ecuador, ingresaron al país una amplia variedad de automotores que crearon una dura competencia a la industria nacional, pero permitió asimismo, la posibilidad al Ecuador de exportar a Colombia y Venezuela. (Granizo, 2008)

Granizo (2008) explica que esto propició que se establecieran ensambladoras en el país, siendo la primera planta la de la firma Autos y Máquinas del Ecuador S.A., AYMESA, fundada en 1970, que inició sus operaciones a partir del año de 1973. Luego la compañía ÓMNIBUS BB TRANSPORTES S.A., lo realizó el 16 de octubre de 1975, siendo la ensambladora que más ha producido a lo largo de la década del 90 y hasta la actualidad. . (Granizo, 2008)

Expone en otro momento que otra compañía que incursionó en el sector fue MANUFACTURAS ARMADURÍAS Y REPUESTOS DEL ECUADOR, MARESA, fundada en el año 1976 y que empezó sus operaciones en el año 1979. COENANSA, CORPORACIÓN ENSAMBLADORA AUTOMOTRIZ NACIONAL, fue la última planta ensambladora de automotores establecida en el Ecuador. Esta empresa se ubicó

en Manta y pertenecía al grupo Noboa, comenzó sus operaciones en el año 1991 y dejó de ensamblar en el año 1997. (Granizo, 2008)

Estas industrias ensambladoras ecuatorianas provocaron que se incrementen el número de concesionarios automotrices que se encargaban de hacer llegar los diferentes vehículos a los consumidores.

Para desarrollar una industria automotriz competitiva y eficiente, Colombia, Venezuela y Ecuador cuentan desde 1993 con una política automotriz comunitaria, la cual ha sido actualizada con la suscripción, en septiembre de 1999, de un nuevo Convenio de Complementación en el Sector Automotor, que entró en vigencia el 1 de enero del 2000, con una duración de diez años 23 prorrogables. “Con este Convenio, los países esperan aumentar la producción subregional de vehículos de 212 mil unidades anuales a 500 mil unidades en diez años y aspiran incrementar sustancialmente las transacciones intracomunitarias de vehículos y autopartes (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador , 2015)

#### **2.7.1.5 Década actual**

En 2010, GM-OBB alcanzó su máxima producción diaria de 222 unds. En 2011, Aymesa incorporó una nueva línea de ensamblaje independiente para los camiones Hyundai. En enero 2013, se instaló la ensambladora Ciudad del Auto (Ciauto) en Ambato, con una inversión de \$25 millones de dólares.

En abril 2013, Maresa actualizó el proceso de pintura en su planta ensambladora, con una inversión de \$8 millones de dólares (Sistema de cataforesis–ELPO). En 2013, General Motors invirtió \$32 millones en su planta de pintura. La construcción tuvo tres fases que duró desde mayo de 2011 a enero del 2013. Durante este mismo año, el Gobierno Nacional, firmó acuerdos con las ensambladoras, para impulsar el desarrollo de partes locales. En 2014, empresarios de ensambladoras y potenciales proveedores de partes y piezas, participaron en la feria de la industria metalúrgica y siderúrgica del sector automotor, a fin de impulsar la transformación de la matriz productiva, generando materia prima y manufactura local. (CINAE, 2014)

El anterior acápite sobre el desarrollo automotriz en el Ecuador juega un rol importancia para la economía y el desarrollo social del Ecuador.

El sector automotriz es muy importante en la economía del país debido a los grandes ingresos y negocios que genera en muchas actividades económicas, tanto directa como indirectamente, que se ven involucrados. “Sólo en el caso de impuestos se estima que son de alrededor de USD 400 millones, además de su impacto en la generación de empleo en las diferentes partes de su cadena, desde el ensamble hasta la distribución y venta.” (Dirección y estadísticas económica INEC, 2011)

El sector automotriz del Ecuador se concentra en la sierra centro norte del país, y está conformado principalmente por 3 ensambladoras (AYMESA, OMNIBUS BB, MARESA); las cuales producen automóviles, camionetas y todo terreno, los mismos que están clasificados como vehículos destinados al transporte de personas y mercancías. Estas empresas tienen sus plantas de ensamblaje en la Ciudad de Quito. (Dirección y estadísticas económica INEC, 2011)

En los dos cuadros siguientes se puede apreciar la producción nacional de vehículos en los períodos Enero – Mayo para los años 2014 y 2015.

		2014					Total 2014
OFERTA	TIPO DE VEHICULO	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	
PRODUCCION	AUTOMOVILES	3514	3368	3229	3605	3332	17048
	CAMIONETAS	1285	1277	1193	1558	1843	7156
	CAMPEROS	120	48	48	94	120	430
	FURGONETAS	170	30	0	0	0	200
	CHASIS CAMIONETAS	20	20	33	7	20	100
<b>Total PRODUCCION</b>		<b>5109</b>	<b>4743</b>	<b>4503</b>	<b>5264</b>	<b>5315</b>	<b>24934</b>

**Figura 9. Producción nacional de vehículos, Enero – Mayo 2014**

Fuente: (Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana (CINAE), 2015)

La producción de vehículos se concentra sobre todo en los automóviles y las camionetas, entre los dos rubros representan más del 95% de las unidades ensambladas en el país. Además se nota una reducción superior al 7% entre el año 2014 y el 2015.

DESCRIPCION							
		2015					Total 2015
OFERTA	TIPO DE VEHICULO	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	
PRODUCCION	AUTOMOVILES	3321	3380	2805	2344	2416	14266
	CAMIONETAS	2030	1668	1778	1643	1429	8548
	CAMPEROS	71	79	42	116	4	312
	FURGONETAS	0	0	0	0	0	0
	CHASIS CAMIONETAS	0	0	0	0	0	0
<b>Total PRODUCCION</b>		<b>5422</b>	<b>5127</b>	<b>4625</b>	<b>4103</b>	<b>3849</b>	<b>23126</b>

**Figura 10 Producción nacional de vehículos, Enero – Mayo 2015**

Fuente: (Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana (CINAE), 2015)

En el año 2015 los automóviles y las camionetas siguen representando la gran mayoría de los vehículos ensamblados en el país. En este año se han dejado de producir furgonetas y chasis de camionetas. La tesis de que las salvaguardias van a mejorar la producción nacional no se cumple en los primeros meses del año 2015 para el ensamblado de vehículos.

En la siguiente cita de la Cámara de la Industria Ecuatoriana Automotriz se aprecia claramente la situación de la producción nacional de vehículos:

“En los meses de enero a mayo de 2015, la producción nacional de vehículos registra una disminución del 7% respecto de 2014 ubicándose en 23.126 unidades en comparación con las 24.934 producidas en el mismo periodo de 2014. Entre los meses de enero y mayo de 2014 y 2015 respectivamente, se puede observar que Aymesa y Omnibus BB presenta una reducción en la producción del 49% y el 6% respectivamente y Maresa incremento en 23% su número de unidades producidas. Omnibus BB mantiene el liderazgo con el 75 % de participación, le sigue Maresa con el 13% y Aymesa con el 12% respectivamente.”  
Fuente: (Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana (CINAE), 2015)



En el siguiente cuadro se resumen los datos de los primeros cinco meses del 2015:

	2015					Total 2015
ENSAMBLADORA	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	
Total AYMESA	584	576	641	538	541	2880
Total MARESA	720	651	729	402	402	2904
Total OMNIBUS BB	4118	3900	3255	3163	2906	17342
Total general	5422	5127	4625	4103	3849	23126

**Figura 11. Producción nacional de vehículos por ensambladora Enero – Mayo 2015**

Fuente: (Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana (CINAE), 2015)

### 2.7.2 El parque automotor en el Ecuador y en Quito

Buena parte de los autos que circulan en el país no fueron producidos por los ensambladores de las que se comentó en el apartado anterior, sino que fueron importados de diferentes países. En este apartado se indican las principales características de parque automotor ecuatoriano.

La venta de automóviles en el país durante 2012 sumó alrededor de 121.803 unidades. Observándose, una contracción de 18.000 unidades respecto al 2011 por las medidas de protección de importaciones. La industria automotriz ecuatoriana ensambló un total de 58.012 unidades, en el año en mención, y de estos, 10.315 vehículos fueron exportados a Venezuela y 13.071 hacia Colombia.

En el año anterior, en el 2011, se registró la comercialización de 139.893 vehículos nuevos en todo el Ecuador.

La marca que lideró el mercado fue Chevrolet representando cerca del 40% de participación, mientras que las demás marcas un 10% cada una. El tipo de vehículo preferido por los consumidores son los automóviles, seguido para los vehículos tipo

SUV. Las marcas más vendidas en el 2013, aparte de Chevrolet, son Kia, Hyundai, Nissan y Toyota.

Las principales marcas que lideraron las ventas de autos en el 2013 fueron Chevrolet, Kia, Hyundai, Nissan y Mazda.

**Tabla 2**  
**Marcas más vendidas en Ecuador**


<b>Marcas</b>	<b>Unidades Vendidas 2013 en Ecuador</b>	<b>Países de Fabricación</b>
Chevrolet	50.195	Estados Unidos
Kia	12.300	Corea del Sur
Hyundai	9.629	Corea del Sur
Nissan	6.576	Japón
Toyota	6.425	Japón
Mazda	6.402	Japón
Ford	4.086	Estados Unidos
Hino	3.735	Japón
Renault	2.533	Francia
Volkswagen	1.846	Alemania

Fuente:(Diario El Comercio, 2015)

De acuerdo a “Trade Map” los principales diez países de los cuáles el Ecuador importó autos son los siguientes:

**Tabla 3**  
**Principales países de los que el Ecuador importa vehículos, en miles de dólares**

<b>Exporters</b>	<b>Imported value in 2012</b>	<b>Imported value in 2013</b>	<b>Imported value in 2014</b>
World	764541	784474	778586

Continua 

Korea, Republic of	270449	267625	259482
Japan	154123	147386	150395
China	112343	123281	92639
Mexico	45993	62336	69712
United States of America	57176	49048	59286
Indonesia	0	3024	40434
Colombia	53374	38328	37095
Germany	14839	11257	18357
India	8060	13460	14880
Brazil	15576	16541	13575

Fuente: (Trade Map, 2015)

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

Por otro lado, de acuerdo a Fernando Carrión, académico de la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (FLACSO) “El crecimiento del parque automotor de Quito bordearía el 11% anual. Actualmente en la ciudad circulan más de 400 mil autos privados.” (Diario el Telégrafo, 2013)

También indicó el catedrático Fernando Carrión “que con la medida Pico y Placa el parque automotor creció en la ciudad. El parque automotor, en el primer año, comenzó a crecer un 11%, mientras que la tasa de población de Quito no llega al 2%. Las medidas que la Municipalidad ha implementado como la repavimentación de varias zonas y de pasos a desnivel son medidas que están dirigidas al parque automotor privado”. (Fernando Carrión, 2013)

De acuerdo a la Agencia Metropolitana de Tránsito (AMT) el crecimiento del parque automotor de Quito en el 2014 superó el promedio de los años anteriores. En dicho año aumentó el parque automotor en cerca de 50 000 unidades nuevas en comparación con las 36 000 unidades del año 2013.

De acuerdo a la AMT “Se crecía a un ritmo anual del 10%, pero ahora subió a un 12%... la Agencia Metropolitana de Tránsito (AMT) tenía registrados 468 776 vehículos presentados en los centros de revisión. De estos, 50 000 corresponden a unidades nuevas. (Pacheco, 2014)

De acuerdo a Cristóbal Buendía, presidente del Observatorio Ciudadano de Movilidad, entre el 2013 y el 2014 el parque automotor de Quito pasó de 420 192 a 468 776 unidades. Buendía indica que “Esta realidad es una respuesta a la deficiencia del transporte público. ... Por esta razón, Buendía considera que las autoridades deben aplicar medidas para desincentivar la adquisición de vehículos particulares. (Pacheco, 2014)

Según la Encuesta de Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito “Actualmente, el 42% (253 693) de hogares de la urbe cuenta con uno o más vehículos, según la Encuesta de Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito. A diario en un día laborable, un 30% de los viajes (974 550) se hacen en transporte privado. El resto (2,6 millones) usan medios públicos. (Pacheco, 2014)

Se estima que el precio de los vehículos en Quito y en el Ecuador subiría entre el 5% y 15%. La causa según el sector automotriz es la resolución del Comité de Comercio Exterior (Comex) que está vigente desde el inicio del periodo 2015 y se establece la reducción del cupo de importación de carro este año. (Pacheco, 2014)

### **2.7.3 Descripción de productos relacionados al sector automotriz**

Como ya se indicó anteriormente, la industria automotriz tiene fuertes encadenamientos hacia atrás y hacia adelante. De acuerdo a la Dirección de Inteligencia Comercial e Inversiones en el año 2012:

Las empresas del subsector de autopartes, están localizadas en la Provincia de Pichincha, concentradas en su mayoría en la ciudad de Quito alrededor de las tres plantas ensambladoras indicadas. La ubicación estratégica tanto de las ensambladoras como de las empresas autopartistas se debe básicamente a la reducción en los costos de logística. Adicionalmente, una pequeña parte de los proveedores de autopartes están ubicados en la Provincia de Tungurahua, gracias a la mano de obra calificada y de bajo costo del lugar.”(Diario El Comercio, 2015)

De acuerdo a la distribución provincial, se tiene que el mayor número de establecimientos se encuentra en Guayas (27%), seguido de Pichincha (17%), Azuay (8,1%), Manabí (7,5%) y Tungurahua (4,5%).” (PRO ECUADOR, 2013)

Las actividades relacionadas al sector automotriz están contenidas dentro de tres grandes actividades, las que en orden de importancia por el número de establecimientos son: Comercio, Manufactura y Servicios”. (Dirección y estadísticas económica INEC, 2011)

El Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC) realizó el último censo nacional en el año 2010, en éste se encuentran interesantes datos acerca de los establecimientos relacionados con el sector automotriz.

De acuerdo al INEC:

A escala nacional, de acuerdo a la información del Censo Nacional Económico 2010, existen 29.068 establecimientos económicos dedicados a actividades de comercio automotriz, de los cuales el 70% corresponden a establecimientos que realizan mantenimiento y reparación de vehículos automotores, mientras que el 30% restante se dedica a la venta de partes, piezas y accesorios de vehículos automotores; venta al por menor de combustibles y venta de vehículos. (Dirección y estadísticas económica INEC, 2011)

Según la Dirección de Inteligencia Comercial e Inversiones:

“La industria automotriz del país comprende los vehículos completamente armados (CBU) o en partes para ser ensamblados (CKD). La industria automotriz del Ecuador produce los siguientes tipos de vehículos”

- Automóviles tipo sedán con motor a gasolina, T/M, de 4 puertas.
- Automóviles tipo hatchback con motor a gasolina, T/M, de 5 puertas.
- Vehículos utilitarios tipo jeep 4x4 y 4x2 con motor a gasolina, T/M y T/A.
- Camionetas con motor a gasolina y/o diesel, de cabina simple y/o doble, 4x4 y 4x2, T/M y T/A. (Diario El Comercio, 2015),
- Vehículos para transporte de pasajeros tipo busetas, con motor a diesel, T/M.
- Buses carrozados y carrocerías para buses de transporte de pasajeros tipo urbano, inter provincial, escolar y turístico.

La industria de fabricantes de autopartes ofrece:

- Llantas y neumáticos para auto, camioneta y camión, tanto radial como convencional.
- Alfombras termo-formadas y planas, insonorizantes para piso, techo, motor y capot.

- Asientos y forros para vehículos: individuales, delanteros y posteriores.
- Materiales de fricción para frenos automotrices y productos relacionados con el sistema de frenos y embragues.
  - Silenciadores y sistemas de escape automotriz,
- Vidrios y parabrisas para automóviles.
- Hojas y paquetes de resortes o muelles de ballestas.
- Filtros de combustible para línea automotriz.
- Acumuladores de batería.”(Diario El Comercio, 2015)

#### **2.7.4 Importancia Económica y social**

La Asociación de Empresas del Ecuador (AEADE), fundada desde 1946 agrupa a un sector fundamental para el conocimiento y desarrollo de la economía nacional, representándolo frente a las distintas autoridades. (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador , s.f)

Además, vela por los intereses de los asociados, fomentando el respeto a las normas legales, el diálogo y la innovación constantes. Además promueve el ingreso de nuevas y mejores tecnologías automotrices, la oferta de servicios y productos que satisfagan las necesidades de movilización de la sociedad.(Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador , 2015)

Representa a empresas y organizaciones del sector automotor que en su conjunto generan alrededor de 14.000 plazas de empleos directos e indirectos, dinamizan la economía nacional con un volumen de negocios anual de USD 5.200 millones (9% del PIB) y contribuyen con el desarrollo del país a través de la transferencia de nuevas tecnologías y soluciones de movilidad, aportando cerca de USD 1.000 millones por concepto de tributos.(Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador , 2015)

##### **2.7.4.1 Sector automotor y su impacto en el crecimiento sostenido en el Ecuador**

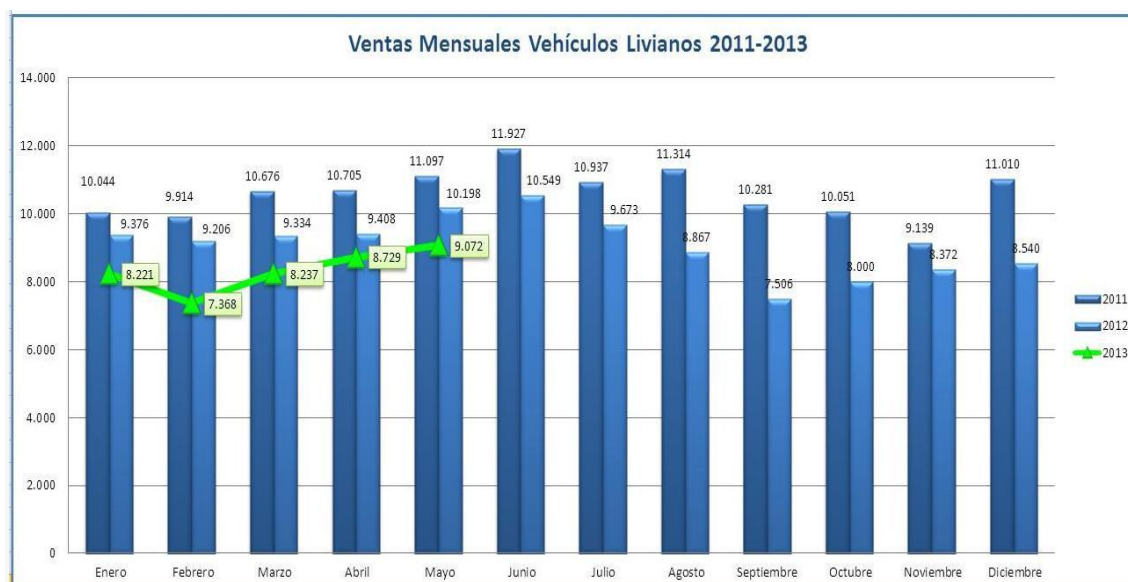
El sector automotor tuvo un crecimiento sostenido hasta el año 2012. Pero a partir de este año el Gobierno ecuatoriano tomó una serie de medidas, como los cupos de importación y las altas tasas arancelarias, que provocaron que el sector se contraiga.

En los primeros cinco meses del 2013 las ventas acumuladas de vehículos nuevos ascendieron a 46.683 unidades, en comparación de 52.301 unidades en el mismo periodo del año 2012; el mercado evidencia una reducción del 10,74% y con relación a 57.413 unidades del año 2011; una disminución del 18,69%. (Ministerio de industrias y Productividad, 2015)

Al cierre de mayo del 2013, las ventas de vehículos livianos (automóviles, camionetas, SUV'S y VAN'S) totalizaron 41.627 unidades. En comparación con los primeros cuatro meses del año anterior, este segmento muestra una disminución del 12,40%. Mientras que el de vehículos pesados (buses y camiones) registró ventas por 5.056 unidades con un crecimiento del 5,80% comparando con el mismo periodo del año 2012. (Ministerio de industrias y Productividad, 2015)

En el siguiente Figura se puede apreciar las ventas de vehículos livianos de acuerdo al Banco Central del Ecuador (BCE).

Se puede notar claramente que las ventas mensuales de vehículos livianos han disminuido en el período analizado. Esto se debe a que el Gobierno ya desde años anteriores ha comenzado a establecer cupos de importación a los vehículos livianos.



**Figura 12. Ventas mensuales de vehículos livianos 2011-2013**

Fuente: Banco Central del Ecuador

De acuerdo a la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE), (2015), dice:

En el mes de marzo se comercializaron 9.313 vehículos nuevos, registrando un aumento de 23,12% en comparación con el mes de Febrero donde se comercializaron 7.564 unidades. Es importante destacar que en comparación con las ventas mensuales del mes de Marzo 2014 el mercado registra un crecimiento de 4,13%”. (Asociacion de Empresas Automotrices del Ecuador , 2015)

La AEADE (2015) indica que:

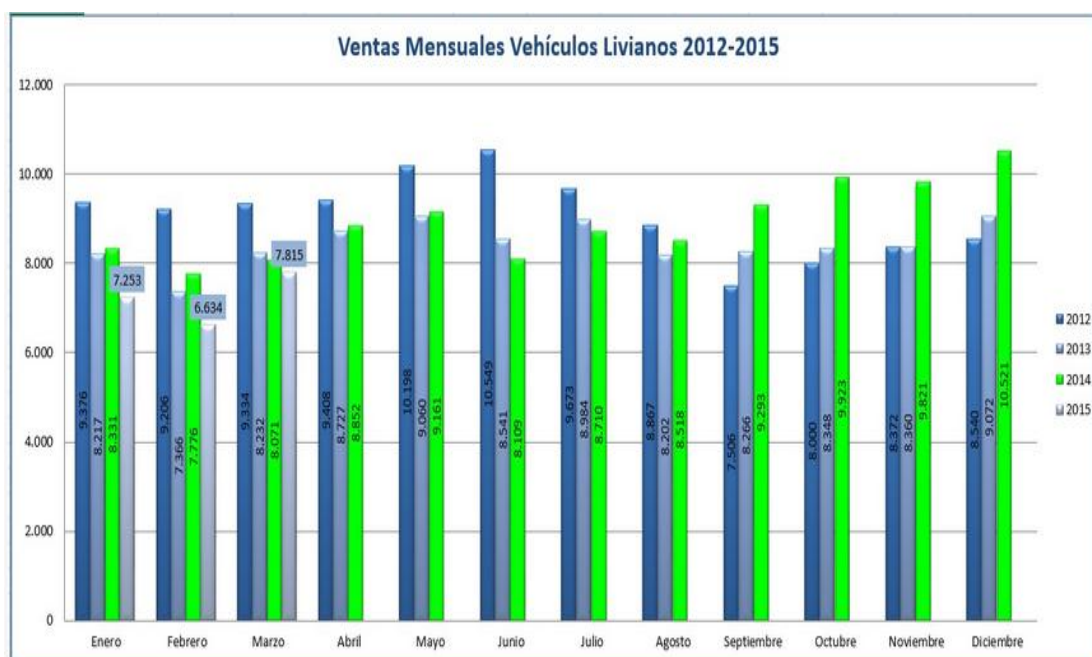
En el primer trimestre del año 2015 las ventas ascendieron a 25.152 unidades y en el mismo período del año 2014 las ventas fueron de 27.097 unidades, lo que significa una disminución de 7,18%. Si se compara el primer trimestre del año 2014 con el 2013 se aprecia una disminución de 6,54%”. (Asociacion de Empresas Automotrices del Ecuador , 2015)

También en otro momento AEADE (2015) hace referencia que la empresa automovilística está conectado al desarrollo del país. “Donde las ventas de vehículos livianos (Automóviles, Camionetas, SUV’S y VAN’S) al mes de Marzo totalizaron en 7.815 unidades, en comparación con el año anterior (8.071 unidades), muestran una disminución de 3,17%” (Asociacion de Empresas Automotrices del Ecuador , 2015).

No obstante, la AEADE (2015) indica que la venta de vehículos pesados se ha incrementado en el 2015. “Las ventas de vehículos pesados (Buses y Camiones) registraron el mayor nivel de ventas del ciclo 2012-2014. Para el primer trimestre del 2015 se han comercializado 1.498 unidades registrando un aumento del 71,59% en comparación con similar período del año anterior.” (Asociacion de Empresas Automotrices del Ecuador , 2015)

En los siguientes dos Figuras se pueden apreciar las ventas de vehículos livianos y pesados en el período 2012-2015. Se evidencia que entre el 2013 y el 2014 las ventas de vehículos nuevos se redujeron.



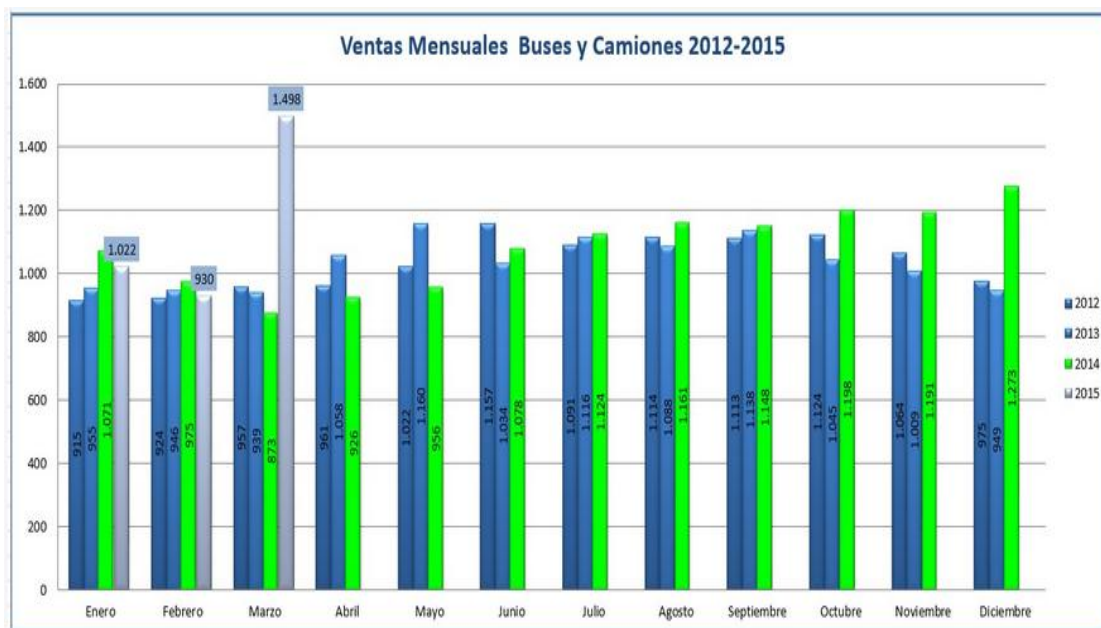


**Figura 13. Ventas Mensuales Vehículos Livianos 2012-2015**

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador

Los Figuras 12 y 13 evidencian que en el período septiembre 2014 – diciembre 2014 aumenta la venta de autos livianos con respecto al mismo período del año anterior. Esto se debió a que ya en septiembre del 2014 se comunicó que posiblemente se restringirían más los cupos y se impondrían nuevas salvaguardias en el 2015. Es decir que en septiembre del 2014 subió el “precio futuro esperado” y la gente se volcó a comprar vehículos antes de que entren en vigencia las salvaguardias.

Siempre que la venta de vehículos pesados aumenta en el país la economía se dinamiza, ya que esto implica que hay más movimiento comercial, ya que este tipo de transporte se utiliza para la producción. De igual manera cuando las ventas de vehículos pesados disminuyen significa que el sector productivo está disminuyendo su ritmo de trabajo.



**Figura 14. Ventas Mensuales Buses y Camiones 2012-2015**

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador

De acuerdo a la AEADE (2015) de los 120.060 autos nuevos vendidos en el año 2014, el 41% se distribuyó en Pichincha y menos del 6% correspondió a la provincia de Azuay. (AGN , 2015)

De acuerdo a la AEADE (2015) De los 113.812 vehículos nuevos comercializados en el año 2013 en el Ecuador las mayores ventas fueron en Pichincha con el 40,8%; en Guayas el 27%; en Tungurahua el 7%; en Azuay el 5,6%; y, el restante porcentaje en las demás provincias. Con relación a 2012, la participación por provincias fue casi similar.” (AGN , 2015)

También expone en otro momento que: “En el 2014 subió el número de autos nuevos comercializados a nivel nacional a 120.060 unidades, y el porcentaje de ventas por provincias fueron parecidas al año anterior” (AGN , 2015)

#### **2.7.4.2 Las Importaciones y su repercusión en el desarrollo económico del Ecuador**

En cuanto a importaciones el panorama es diferente. La importación de vehículos armados (CBU) en 2013 fue de 62.595 unidades, mostrando una reducción del 6% en

comparación con las 66.652 unidades importadas en 2012. Entonces, el 51% de la demanda nacional fue atendida con esos importados..” (AGN , 2015)

En 2014, en cambio, este tipo de importaciones registró un total de 57.093 unidades, lo que reflejó una reducción aún mayor, del 9%, en comparación al año anterior. En consecuencia, el 48% de la demanda nacional fue resuelta con estos autos. .” (AGN , 2015)

En 2013 y 2014 el principal país proveedor de CBU del mercado ecuatoriano fue Corea con el 24%; seguido (con menores porcentajes y en este orden) por Japón, China, México, Colombia, EE.UU., y otros. .” (AGN , 2015)

En tanto, que la producción de las ensambladoras nacionales AYMESA, MARESA y OMNIBUS BB, en 2013, fue de 67.336 unidades; a esto se sumaron desde ese mismo año 846 unidades de la ensambladora de chasis CIAUTO. La producción nacional abasteció al 49% (55.509 unidades) del consumo local. El 66% de la producción nacional se concentró en automóviles.(AGN , 2015)

En 2014, la producción nacional bajó a 62.689 unidades y abasteció al 52% (61.855) del consumo local. También esta producción se centró en automóviles. (ACR)-(I). .” (AGN , 2015)

#### **2.7.4.3 La reducción de exportaciones**

Las ensambladoras nacionales OMNIBUS BB, AYMESA Y MARESA exportaron un total de 7.213 vehículos en 2013, lo que significó una reducción del 71% en comparación con las 24.815 unidades exportadas en 2012. (AGN , 2015)

De acuerdo a “Trade Map” el principal país al que Ecuador exportó autos en el año 2014 fue Colombia, que representa casi la totalidad de la exportación. Nótese que en el año 2012 el segundo país al que el Ecuador le vendía más autos era Venezuela, pero por los problemas en los que se encuentra esta república y la dificultad y demora en los pagos han provocado que el Ecuador le deje de vender autos.

**Tabla 4**  
**Principales países a los que el Ecuador exporta autos**

Importers	Exported value in 2012	Exported value in 2013	Exported value in 2014
World	187777	62482	59025
Colombia	98277	62449	58961
United States of America	1	5	38
Korea, Republic of	25	0	26
Haiti	15	0	0
Chile	1226	0	0
Dominican Republic	13	0	0
France	2	0	0
Perú	0	28	0
Venezuela	88218	0	0

Fuente: (Trade Map, 2015)

En la Tabla 5 se puede apreciar los principales países que compran camiones al Ecuador. En el 2014 el único país al que le vendimos este tipo de vehículos fue Colombia. En el 2012 y 2013 en cambio nuestro principal comprador fue Venezuela. También se debe notar que el valor exportado disminuye fuertemente del 2012 al 2013 por la caída en las compras de Colombia y Venezuela.

**Tabla 5**  
**Exportaciones de camiones del Ecuador**

Importers	Exported value in 2012	Exported value in 2013	Exported value in 2014
World	250726	69186	53045
Colombia	108793	24119	53045
Haiti	587	0	0
Brazil	14	0	0
Chile	724	0	0
Cuba	0	148	0
Japan	61	0	0
Korea, Republic of	127	0	0
Panamá	296	0	0
Perú	65	0	0
United States of America	0	51	0
Venezuela	140058	44868	0

Fuente: (Trade Map, 2015)

El proceso de apertura comercial de la economía colombiana, materializado a través de la suscripción de Tratados de Libre Comercio con México y Corea, en 2013 incidieron negativamente en su demanda de vehículos ecuatorianos -concluye AEADE- ya que registraron una reducción del 57% en comparación con el volumen exportado al mercado de Colombia en 2012.(AGN , 2015)

También la exportación de autos ecuatorianos a Venezuela tuvo una caída del 87% en comparación con 2012. No se exportaron vehículos nacionales a otros mercados, en 2013. En 2014, AYMESA y OMNIBUS BB exportaron 8.368 vehículos y el destino del 100% de las exportaciones de autos nacionales fue Colombia.(AGN , 2015)

Cabe recordar que, desde el segundo semestre de 2013 la demanda de autos experimentó una desaceleración que al final de año permitió a las empresas, a pesar del esquema restrictivo, contar con un inventario final que se sumó a la oferta total (cupos) de 2014.(AGN , 2015)

En el mismo artículo AGN (2015) expone detalles sobre el incremento de los aranceles. “El COMEX aplicó incrementos arancelarios a sub partidas del sector automotor: el arancel mínimo al 15% para CKDs de automóviles y SUVs de gasolina (menor o igual a 1500cc) y para CKDs de camionetas”.(AGN , 2015)

Además, la misma fuente dice que un arancel mínimo del 14,38% para la importación de CKDs de automóviles y SUVs de gasolina con cilindraje superior a 1500 cc. Gravó con 5% a tracto camiones, motocultores, tractores de oruga y otros.(AGN , 2015)

En otro momento se refiere al arancel para los vehículos híbridos. “Un arancel mínimo del 15% para CDKs de vehículos híbridos; gravó también con el 10% los chasises en CKD de camiones con un peso bruto vehicular de más de 5T y de menos de 6,2T. Esto, según la Resolución 51”.(AGN , 2015)

El Diario El Universo plantea que la economía ecuatoriana se encuentra afectada por la reducción del precio del petróleo a nivel internacional. En particular que impacta

negativamente en la situación externa del país", el Gobierno del presidente Rafael Correa decidió restringir aún más las importaciones de vehículos y partes hasta el 31 de diciembre del 2015.”(Comex, tomado de Diario El Universo, 2015)

El Comité de Comercio Exterior (Comex)y citado por el Diario el Comercio (2015) afirma que se redujo los cupos de importación de autos hasta un 57 %, según la resolución y sus anexos publicados este lunes en la página oficial del organismo.(Comex, tomado de Diario El Universo, 2015)

Los cupos de importación para el 2015 se pueden apreciar en la tabla 8 (Según el Comex, tomado del Diario el universo).

Los cupos de importación también incluyen “partes y piezas de vehículos” en los cuáles se puede apreciar una reducción del 22%.

De acuerdo a la misma fuente “En la resolución del Comex se concede también un cupo para la importación de vehículos híbridos o eléctricos de hasta 1.000 unidades o su equivalente a \$ 25 millones.” (Comex, tomado de Diario El Universo, 2015)

**Tabla 6**  
**Cupos de importación de empresas automotrices en el 2015**

Empresa	Millones	Vehículos
(Ayasa)	\$ 50,6 millones	4.776 vehículos
Negocios Automotrices (Neohyundai S.A.)	\$ 46,8 millones	5.014 unidades
General Motors del Ecuador	\$ 27,6 millones	2.875 vehículos
Toyota del Ecuador	\$ 26,7 millones	1.845 unidades
Quito Motors S.A	\$ 25 millones	1.361 unidades
Aekia S.A	\$ 16,9 millones	1.748 unidades

Fuente: (Comex, tomado de Diario El Universo, 2015)

Tal como se comentó anteriormente y como se demostró en los Figuras y cuadros, las ventas del sector automotriz han caído en promedio cerca de un 30% debido a las altas tasas arancelarias y a las cuotas de importación.

En el 2014 el Comex argumentó que ciertas restricciones a las importaciones de vehículos estaban relacionadas con temas ambientales, sustentados en informes del Ministerio de Ambiente y del Consejo Nacional de Tránsito. (Comex, tomado de Diario El Universo, 2015)

De acuerdo a la AEADE:

La importación de vehículos armados (CBU) en 2013 fue de 62.595 unidades, mostrando una reducción del 6% en comparación con las 66.652 unidades importadas en 2012. Entonces, el 51% de la demanda nacional fue atendida con esos importados. En 2014, en cambio, este tipo de importaciones registró un total de 57.093 unidades, lo que reflejó una reducción aún mayor, del 9%, en comparación al año anterior. En consecuencia, el 48% de la demanda nacional fue resuelta con estos autos. En 2013 y 2014 el principal país proveedor de CBU del mercado ecuatoriano fue Corea con el 24%; seguido (con menores porcentajes y en este orden) por Japón, China, México, Colombia, EE.UU., y otros.(AGN , 2015)

En el año 2013 se indica que la producción de las ensambladoras nacionales AYMESA, MARESA y OMNIBUS BB superó las 67.000 unidades. En el 2013 también se produjeron 846 unidades de la ensambladora CIAUTO. La producción nacional abasteció acerca del 50% del consumo local y el 66% de la producción nacional se concentró en automóviles. En el año 2014 la producción nacional disminuyó a menos de 63.000 unidades y abasteció a cerca del 52% del consumo local. También esta producción se centró en automóviles. (AGN , 2015)

#### **2.7.4.4 Restricción de importación de vehículos, periodo 2015**

Para el período 2015 el presidente del (COMEX) indicó que se reduciría el cupo de importación de vehículos sobre la importación de las piezas y partes (CKD) para el ensamble de vehículos. Dicha disminución sería en un promedio del 52% y de igual manera para el ensamblador 22% en base al periodo 2014. (UNIVERSO, 2015)

El presidente del Concesionario de Automotores y Anexos, Espinoza y citado por Universo (2015) comentó que en el período 2013-2014 se registraron 112.000 unidades nuevas de vehículos dentro del mercado nacional, pero en el 2015 estima que solamente se llegará a 60 mil unidades en todas las empresas distribuidoras de vehículos, ya sean livianos o pesados. (UNIVERSO, 2015)

La AEADE (que agrupa a 119 compañías importadoras y concesionarias) manifestó que el efecto de las restricciones causará perjuicios al consumidor no solo

por los cupos de importación sino también por el aumento de precios que provocan estas medidas (Comex, tomado de Diario El Universo, 2015)

La Resolución 049-2014 del Comex fue que “se establece la reducción cuantitativa anual de importación de partes y piezas de vehículos y automotores por unidades y por valor, representa casi el 53%. En el 2014 el cupo de importaciones de 49.132 unidades en tanto para el 2015 será de 22,277 unidades. La asociación Ecuatoriana ha solicitado al comité de comercio exterior una reducción del 20% o a su vez mantener el promedio de 39,000 unidades”.(Comité de Comercio Exterior, 2015)

El Comité de Comercio Exterior (COMEX) dio a conocer el 05 de enero del 2015 los cupos de importación del sector automotriz que regirán en el año 2015:

El Comité de Comercio Exterior (Comex) dio a conocer este lunes 5 de enero de 2015 un nuevo recorte en los cupos de importación de vehículos para el país. Mediante resolución 049-2014, aprobada el 29 de diciembre del 2014, el organismo aprobó un nuevo régimen de cupos tanto para la importación de autos como para las partes o CKD para su ensamblaje, que reduce los cupos hasta en un 57%. La medida que dio origen a los cupos se tomó en junio del 2012 mediante las resoluciones 65 y 66 del mismo organismo, que estuvieron vigentes hasta el pasado 31 de diciembre. Al comparar los cupos de esa época con los cupos que están vigentes para este año, se registran importantes reducciones.(Diario El Comercio, 2015)

Las resoluciones oficiales acerca de los cupos de importación que estuvieron vigentes desde el 2012 hasta el 2014, y la tabla con los nuevos cupos de importación del sector automotriz se pueden observar en el Anexo 3 de esta investigación.

En la Tabla 9 se pueden observar los cupos de importación impuestos en el sector automotriz para la línea de buses y camiones en el 2015 de acuerdo al Comex.



Tabla 9. Muestra de los cupos de importación para buses y camiones - Sector Automotriz del Ecuador en el 2015

RUC	Importador	Cupo 2015	
		FOB	Cantidad
0190341992001	SURAMERICANA DE MOTORES MOTSUR CIA. LTDA.	181,440.00	204.80
1790023931001	AYMESA S.A.	15,999,392.81	2,797.60
1790023931001	AYMESA S.A.	20,109,216.16	2,437.60
1790233979001	OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A.	99,352,787.41	18,379.20
1790233979001	OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A.	10,552,770.35	1,216.80
1790233979001	OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A.	69,922,079.74	8,669.60
1790233979001	OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A.	67,538,349.39	7,847.20
1790233979001	OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A.	13,814,964.66	3,922.40
1790279901001	MANUFACTURAS ARMADURIAS Y REPUESTOS ECUATORIANOS S.A. MARESA	14,161,061.61	2,400.00
1790279901001	MANUFACTURAS ARMADURIAS Y REPUESTOS ECUATORIANOS S.A. MARESA	28,057,309.74	8,336.00

**Figura 15. Muestra de los cupos de importación para buses y camiones - Sector Automotriz del Ecuador en el 2015**

Fuente: (Comité de Comercio Exterior, 2015)

Los cupos de importación para el año 2015 son sumamente restrictivos. Algunas de las principales casas comerciales han mostrado su preocupación por estas reducciones tan drásticas:

Por ejemplo, para el importador Automotores y Anexos S.A Ayasa, que maneja las marcas Nissan y Renault, el cupo de importación en monto se redujo de USD 92 millones a USD 50 millones. Es decir, un recorte del 46%. De igual manera para Negocios Automotrices Neohyundai S.A., que comercializa los vehículos de la marca Hyundai, el cupo bajó de USD 82 millones a USD 46 millones. Es decir, un recorte del 44%. Mientras que para General Motors (marca Chevrolet), el cupo de importación de vehículos se redujo de USD 63 millones a USD 27 millones, es decir, un 57%. El recorte también corre para las partes y piezas de vehículos o CKD que sirven para el ensamblaje de autos en el país. Por ejemplo, para la ensambladora de General Motors Omnibus BB, el cupo de importación de CKD se redujo de USD 333 millones a USD 261 millones. Es decir, una restricción adicional del 22%. Esta nueva restricción de importaciones corre desde el 1 de enero y regirá hasta el 31 de diciembre de este 2015, según la resolución del Comex. El cupo de vehículos y CKD no corre solo para montos de importación sino también para el número de unidades, lo que se cumpla primero. Por ejemplo, un importador puede tener un cupo de USD 1 millón anual o 70 unidades. Es decir que se cierra automáticamente el cupo si se pasa del monto o del número de unidades importadas, lo primero que ocurra. El Comex también abrió un cupo de importación de vehículos eléctricos de hasta USD 25 millones o 1000 unidades.(Diario E l Comercio, 2015)

RUC	Importador	Cupo 2015	
		FOB	Cantidad
1790014797001	AUTOMOTORES Y ANEXOS S.A AYASA	50,645,850.56	4776
0190310647001	NEGOCIOS AUTOMOTRICES NEOHYUNDAI S.A.	46,867,008.85	5014
1790598012001	GENERAL MOTORS DEL ECUADOR S.A.	27,607,022.79	2875
1792073634001	TOYOTA DEL ECUADOR S.A.	26,789,628.45	1845
1790015424001	QUITO MOTORS S.A. COMERCIAL E INDUSTRIAL	25,058,689.78	1361
1791739205001	AEKIA S.A.	16,928,837.58	1748
1790279901001	MANUFACTURAS ARMADURIAS Y REPUESTOS ECUATORIANOS S.A. MARESA	10,529,949.55	682
1792231116001	AUTOSHARECORP S.A.	7,902,690.82	435
0190347370001	FISUM S.A.	6,890,440.10	580
1790009459001	CASABACA S.A.	5,859,854.43	303

**Figura 16. Muestra de los cupos de Importación para “livianos”, sector Automotriz del Ecuador en el 2015**

Fuente: (Comité de Comercio Exterior, 2015)

Tal como se ha afirmado a lo largo de esta investigación los cupos de importación bajaron drásticamente porque en un sistema dolarizado el Gobierno necesita “mantener los dólares” dentro del país e intentar balancear el déficit comercial.

Las dos tablas anteriores solamente evidencian que las diferentes empresas no pueden sobrepasar lo que les ha asignado el Gobierno aunque la demanda interna sea muy alta para los vehículos livianos y pesados. Se debe recordar que los cupos de importación se redujeron drásticamente en el 2015, y en algunos casos representan menos de la mitad de los cupos existentes en el 2014.

### 2.7.5 Marco conceptual

El fin principal del marco conceptual es definir los términos más importantes de un documento y delimitar claramente algunos términos que podrían prestarse a confusión.

A continuación se definen los principales términos del marco conceptual:

**Salvaguardias:** Son definidas como las restricciones especiales en la importación que se aplican de una manera temporal para mantenerse al frente de cualquier situación

específica, así como el incremento repentino de las importaciones. (Ecolatina Consultoría en Economía y Empresas, 2015)

**Aranceles:** Es el impuesto o gravamen que se aplica a los bienes, que son objeto de importación o exportación. Así mismo es el más extendido que cobra sobre las importaciones, caracterizado sobre las exportaciones que son menos corrientes. (Padilla, 2012)

**Vehículo:** Es una máquina que ayuda a desplazarse de un sitio a otro, así mismo transporta a personas, animales, plantas o cualquier tipo de objeto. (Zamora, 2014)

**Financiación:** Es el acto de dotar de dinero de crédito a una empresa es decir conseguir recursos y medios de pago para destinarlos adquisición de bienes y servicios necesarios para desarrollo de las correspondientes actividades económicas (Arboleda, 2010)

**Oferta:** Cantidad de bienes y servicios que los productores están dispuestos a vender en el mercado a un precio determinado (Hernández, 2013)

**Demanda:** Es la cantidad de bienes o servicios que el comprador o consumidor está dispuesto adquirir a un precio dado y en lugar establecido (Pachón, Acosta, & Milazzo, 2013)

**Cliente:** Es quien accede a un producto o servicio por medio de una transacción financiera (dinero) u otro medio de pago. Quien compra, es el comprador, y quien consume el consumidor. Normalmente, cliente, comprador y consumidor son la misma persona. (Arboleda, 2010)

Los términos del marco conceptual ayudan a identificar claramente algunos términos como salvaguardias, aranceles, etc. que no son del completo dominio de algunos lectores.

#### **2.7.6 Antecedentes históricos de industria automotriz a nivel mundial.**

La industria automotriz ha tenido un vertiginoso desarrollo desde finales del siglo XIX. Comenzó su evolución en el Reino Unido, Francia, Estados Unidos y Alemania y actualmente la gran mayoría de países del primer mundo cuenta con su propia

industria automotriz. A continuación se expone la historia de esta gran industria de acuerdo a diferentes autores.

Según Blanco (2014) el paso del carruaje autopropulsado al concepto de automóvil tuvo lugar entre 1885 y 1887. En ese período Karl Benz y luego Gottlieb Daimler vendieron los primeros vehículos a nafta con un rendimiento aceptable”. (Blanco, 2014)

En otro momento plantea que el auto de Benz era superior ya que utilizaba la última tecnología de la industria de las bicicletas.

Pronto se consolidó como productor, su modelo de tres ruedas se vendió con éxito a partir de 1888 dando origen a la industria del automóvil. Por otra parte, el diseño de Daimler era mediocre excepto por su motor. El impulsor era técnicamente superior al de su rival Benz y en poco tiempo revolucionó la incipiente industria automotriz. Paralelamente a los productos de Daimler y Benz, inventores e ingenieros franceses fabricaban vehículos a vapor de excelente calidad y buen rendimiento. El punto de confluencia importantísimo para la evolución y consolidación del automóvil se dio en 1889, cuando dos ingenieros franceses, Émile Levassor y René Panhard, conocieron el motor Daimler en la Exposición Universal de París. Solicitaron los derechos para copiar su diseño y los obtuvieron un año después. Luego consideraron que el automóvil no tendría un gran futuro y cedieron sus derechos sobre los motores Daimler a Peugeot, que fabricó 5 autos en 1891 y 29 en 1892 convirtiéndose en el primer productor en serie del planeta, seguido posteriormente por la Benz. En el nuevo continente, Estados Unidos tuvo su primer auto a nafta en 1891 construido por John Lamberty. En 1895 Charles Duryea y su hermano Frank crearon la primera empresa fabricante de autos de Estados Unidos (Blanco, 2014)

### **2.7.7 La expansión de la industria automotriz en Europa y Estados Unidos**

La revolución industrial cambió por completo los métodos de producción y la forma de concebir el mundo en algunos países europeos y en Estados Unidos, estos métodos de producción se expandieron poco a poco en la gran mayoría de países provocando cambios de tipo económico, social, políticos, geopolíticos, etc., que permitieron que las nuevas necesidades socioeconómicas determinen otros caminos al que las sociedades tuvieron que acoplarse y adaptarse perfeccionando su estilo de vida acorde a la realidad circundante.

En la década de 1890 Henry Ford decidió entrar al negocio de los automóviles. SE cuenta que “su primer dolor de cabeza fue la patente obtenida por Baldwin Selden en

1895, que se adueñaba de los derechos de la aplicación del motor de combustión interna a los carros. En EEUU, en 1899 Olds fabricó 400 autos en 6 meses y se convertía en el mayor fabricante de Estados Unidos.”(Blanco, 2014)

También Blanco (2014) expone que en 1899 la Electric Vehicle Company compró esa patente y dio licencias a productores locales, mientras que Ford se negó a hacerlo y fue a proceso judicial en 1903.

“Para mediados de 1911, Henry Ford ganó en la corte. Para entonces, había más de 600.000 autos vendidos en EEUU, pero muchos funcionaban a vapor o a electricidad. Evitar este intento de monopolio le costó a EEUU diez años de desventaja frente a Europa, que lo hizo en 1901.(Blanco, 2014)

### **2.7.8 El automóvil a principios del siglo XX**

Granizo (2008) manifiesta que Francia vivía un impulso notable en la industria que ni siquiera pudo ser superada por los ingleses que crecieron un 200% en el año 1913. Alemania estaba en tercer lugar con una producción de la mitad de la producción francesa y dos tercios de la inglesa”. (Granizo, 2008)

Se plantea además que los Estados Unidos tenía una gran población con buen ingreso, situación que ayudó al crecimiento vivaz de la industria. A su vez, sus métodos de producción masiva resultaron extraordinariamente eficientes, por lo que superar en volumen a Europa no fue difícil”. (Granizo, 2008)

En esa época los autos eran más valorados por sus innovaciones aplicadas al confort y a la elegancia, que por sus prestaciones. Eso llegaría más tarde, aun considerando que las competencias nacieron antes del siglo XX.”(Granizo, 2008)

En otro momento Granizo (2015) dice que la industria automotriz nació formalmente a principios del siglo XX.

“Cuando se comenzó la producción masiva del automóvil gracias al desarrollo de la línea de producción de Henry Ford. Sin embargo, a pesar de su relativa juventud, es una de las más complejas de la economía moderna, principalmente debido a la gran cantidad de formas en que compiten las empresas que en ella participan.”(Granizo, 2008)

Además se manifiesta que en un principio, el modelo de producción de Ford ofrecía un modelo único para cubrir a todo el mercado, con el objetivo de bajar los costos de producción al máximo, logrando que el Modelo T llegara a ser el tercer automóvil más vendido de toda la historia automotriz, únicamente superado por VW Beetle y el VW Golf.(Granizo, 2008)

## **2.8 Estructura arancelaria utilizada en el Área Andina**

La estructura arancelaria que actualmente utiliza el Ecuador en su comercio con los países que pertenecen al área andina se denomina “Estructura Común NANDINA”. Esta estructura tiene por objeto clasificar los productos de tal manera que los rubros de importación y exportación entre las naciones del Área Andina se identifiquen adecuadamente.

La resolución No 016-2015 que trata acerca de las salvaguardias (ver Anexo 1) impone las tasas arancelarias de acuerdo a las diferentes subpartidas.

Pro Ecuador afirma que:

La estructura arancelaria utilizada en Ecuador es la NANDINA, de acuerdo a la Nomenclatura Arancelaria Común de los Países Miembros de la Comunidad Andina del año 2015 y está basada en el Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías. En la siguiente tabla se indica la codificación que encierra a todo lo referente a vehículos, partes y accesorios por partida NANDINA. Para mayor desglose de cada partida se recomienda revisar el Arancel Nacional de Importación de Ecuador, donde se encuentran las sub-partidas a 10 dígitos y así obtener una descripción más clara de los ítems. (PRO ECUADOR, 2013)

En la Tabla 17 se puede apreciar parte de la “estructura arancelaria” que tiene relación con el sector automotriz.

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

**Figura 17. Nomenclatura**

Fuente:(Dirección de Inteligencia Comercial - PROECUADOR, 2014)

Como se puede observar la nomenclatura NANDINA del sector automotriz se encuentra en la partida 87, desde las subpartidas 87.01 hasta la subpartida 87.16

El sector automotriz pide al Gobierno revisar o flexibilizar la medida relacionada con los cupos de importación, pues temen que se afecten las operaciones de unas 48 empresas dedicadas a esta actividad.

Las firmas del sector plantearon formalmente ante el Comex que dicha reducción del cupo sea solamente del 20%, y no cercana al 50% como indica la resolución. (Business Alliance Secure Commerce, 2015)

Según un análisis de la Asociación Ecuatoriana Automotriz, en 2014 el cupo de importación de vehículos ascendía a las 49.132 unidades, mientras que para este año

creen que será de 22.277 vehículos. Por otra parte, en algunas casas comerciales se aplican listas de espera para los interesados en adquirir automotores nuevos e importados. (Business Alliance Segure Commerce, 2015)

### **2.8.1 Organizaciones gremiales relacionadas con el sector automotriz**

En el país existen diferentes asociaciones gremiales que reúnen a los principales participantes de este sector, a continuación se describen las organizaciones más importantes de acuerdo a Pro Ecuador:

- **Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana (CINAE)**  
Fue creada con la finalidad de fortalecer la industria automotriz a través de la cooperación de organismos públicos y privados, brindando asistencia técnica y apoyo a las empresas afiliadas.
- **Asociación Ecuatoriana Automotriz (AEA)**  
Desde sus inicios está encargada de vigilar leyes, decretos, acuerdos, regulaciones que dispongan los gobiernos de turno, tanto a nivel nacional como seccional, con el fin que las decisiones que se tomen no repercutan en las actividades de sus asociados.
- **Cámara Nacional de Fabricantes de Carrocerías (CANFAC)**  
Asocia a los proveedores de carrocerías, están localizados en la Provincia de Tungurahua, específicamente en la ciudad de Ambato. La principal empresa dedicada a esta actividad es la Industria Metálica Cepeda (IMCE).  
Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE) sector.  
(PRO ECUADOR, 2013)

Algunas organizaciones gremiales fueron creadas desde hace muchas décadas. Por ejemplo la AEADE fue creada en el año 1946. Esta organización abarca entre sus socios a muchos distribuidores y concesionarios de vehículos, así como de los negocios complementarios de esta industria como llantas, accesorios, repuestos, talleres, entre otros. (PRO ECUADOR, 2013)

La misión principal de la AEADE es “apoyar a todos los asociados brindando servicios de defensa gremial, asesoría legal y comercial, capacitación así como estadísticas del sector”. (PRO ECUADOR, 2013)



### **2.8.2 Evolución de las exportaciones ecuatorianas del sector automotriz**

El Ecuador ensambla autos y los vende tanto en el mercado local como en el mercado internacional. Los principales países a los que Ecuador exporta vehículos, neumáticos y baterías (los rubros más fuertes de exportación del Ecuador del sector automotriz) son Colombia y Venezuela.

De acuerdo a Proecuador “Los principales países destino de las exportaciones ecuatorianas (de vehículos, neumáticos y baterías) hasta marzo de 2013 han sido: Colombia, Venezuela, Chile, Perú, Estados Unidos entre otros, de los cuales los dos primeros han ocupado casi el 90% de participación en el 2012 y Estados Unidos ha tenido una tasa de crecimiento de 90% en el período 2008-2013. (PRO ECUADOR, 2013)

En la Tabla 7 se puede apreciar los principales destinos de las exportaciones de la partida arancelaria 87, que corresponde al sector automotriz. Las exportaciones ecuatorianas en este rubro desde el 2010 hasta el 2013 se dirigieron sobre todo a Venezuela y Colombia, entre los dos países representaron cerca de la totalidad de esta partida arancelaria.

Sin embargo, en el 2014 el Ecuador prácticamente deja de venderle artículos de la partida 87 a la República Bolivariana de Venezuela, ya que este país tenía trámites muy engorrosos y largos para cancelar sus compras externas.

Las firmas que ensamblan autos en el Ecuador han disminuido sus ventas internas y sus ventas externas debido a una serie de medidas económicas del Gobierno. El Gobierno ha intentado que los productos que sirven de insumos a la producción nacional no se vean impactados; no obstante, el sector automotriz se ha quejado de que las salvaguardias y los cupos de importación también afectan a los productos producidos y ensamblados en el país.

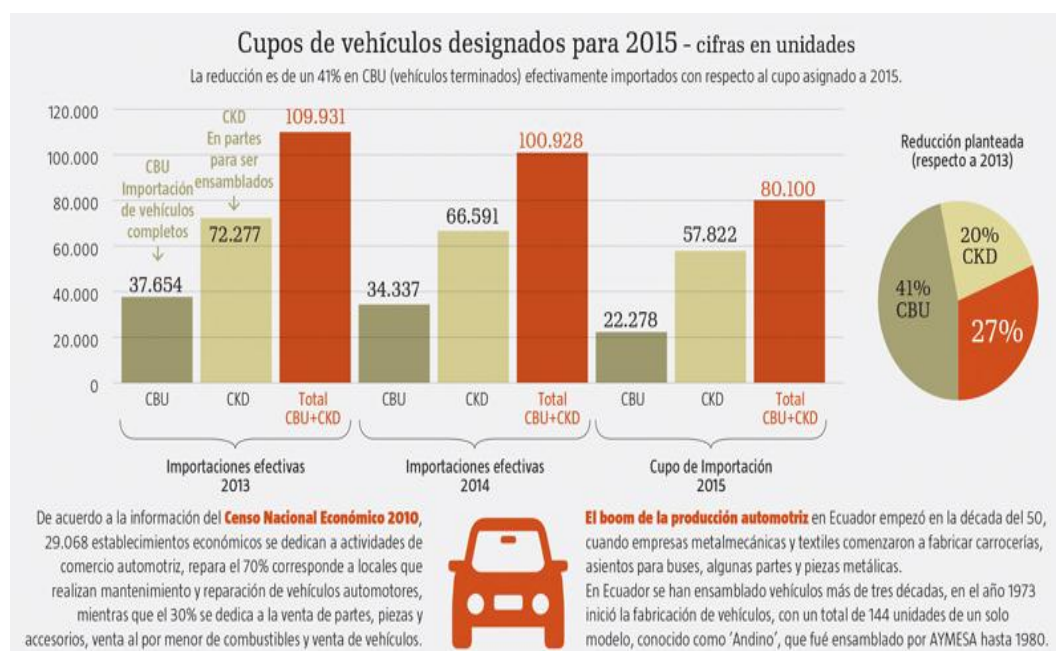
**Tabla 7**  
**Exportaciones ecuatorianas de la partida 87: vehículos, tractores, ciclos y demás vehículos terrestres y sus partes, en miles de USD, período 2010- 2014**

Exportaciones del Ecuador	Valor exportada en 2010	Valor exportada en 2011	Valor exportada en 2012	Valor exportada en 2013	Valor exportada en 2014
Total	352171	390225	491728	138631	120470
Colombia	216461	249172	227994	90783	118483
Estados Unidos de América	1431	1536	4431	347	1270
Perú	576	93	120	83	293
Venezuela	133108	139047	249687	44903	2

Fuente:(Trade Map, 2015)

### 2.8.3 Evolución de las importaciones ecuatorianas del sector automotriz

En el Figura 8 se puede apreciar datos del Ecuador de acuerdo a los cupos a la importación de autos terminados (CBU) y de partes (CKD) en los últimos tres años. En esta figura se detallan tres años (2013, 2014 y 2015) y para cada año se indican los cupos CBU, CKD y la sumatoria de estos grupos.



**Figura 18. Cupos a la importación de autos terminados y partes, período 2013 - 2015**

Fuente: (tomado del Diario el Telégrafo)

Es importante anotar que algunos países son tanto importadores como exportadores de vehículos y de diversas mercaderías. Por ejemplo, Estados Unidos exporta una gran cantidad de autos de las marcas Chevrolet, Ford y otras; y a la vez importa una cantidad apreciable de vehículos Toyota de Japón y Hyundai de Corea del Sur. Esto se debe a la variedad de gustos y preferencias que tienen los consumidores de un país.


Como se puede apreciar existe una reducción del total de CBU + CKD del 2013 al 2014 (disminuye de 109.931 unidades a 100.928 unidades), se observa una reducción del año 2014 al 2015 (de 100.928 unidades a 80.100 unidades).

Se concluye que del total de autos importados disminuye de 37.654 unidades en el año 2013 a 34.337 unidades en el año 2014, y se proyecta una gran disminución a 22.278 unidades para el año 2015.

Por otra parte, en la tabla 8 se aprecia la balanza comercial de autos entre el Ecuador y algunos países. Nótese que la balanza comercial total es deficitaria en los tres años. En el 2014 el déficit es esta subpartida alcanza cerca de 720 millones de dólares. Básicamente los únicos países con los que hemos tenido un superávit son con Colombia en los tres años y con Venezuela en el 2012.

**Tabla 8**  
**Balanza comercial del Ecuador de la partida 87: Vehículos, tractores, ciclos y demás vehículos terrestres y sus partes, en miles de USD, período 2012 - 2014**

Socios	Saldo en valor en 2012	Saldo en valor en 2013	Saldo en valor en 2014
Mundo	-1769060	-2090411	-2059718
Colombia	-36154	-114442	-113399
Estados Unidos de América	-264974	-183479	-157762
Perú	-1523	-1365	-72
Países Bajos	-1748	-2478	-3653
España	-2065	-2500	-2609
Brasil	-81209	-104021	-62668
India	-29925	-41139	-36047
China	-328743	-387053	-355824
Bélgica	-18047	-495	-1045
Corea, República de	-358884	-367538	-353993

Continua 

Reino Unido	-3235	-7150	-6362
Chile	1423	-859	-408
Panamá	-23942	327	-357
Tailandia	-216650	-129233	-101269
Italia	-8363	-11252	-9572
Venezuela	249575	44894	-239
Argentina	-23968	-12338	-11085
Austria	-212	-1357	-1778
Canadá	-694	-14679	-10610
República Checa	-38	-2537	-2283
Francia	-6625	-10055	-13346
Alemania	-29694	-54021	-52960
Hong Kong, China	-3028	-638	-1104
Indonesia	-62	-4104	-42627
Japón	-416460	-473059	-513106
Malasia	-630	-1630	-1679
México	-140920	-183150	-178229
Taipei Chino	-12261	-14066	-16001
Suecia	-4389	-1868	-1004
Turquía	-3521	-5067	-4969

Fuente: (Trade Map, 2015)

Como puede apreciarse claramente la balanza comercial del Ecuador en la partida 87 es deficitaria en más de 2.000 millones de USD. Con la mayoría de países el país tiene un alto déficit en esta partida. Por ejemplo con Japón tenemos un déficit superior a los 500 millones de USD; con Corea del Sur y con China tenemos déficits mayores a los 350 millones; con Estados Unidos tenemos déficit mayor de 150 millones y con Colombia tenemos un déficit mayor de 100 millones de USD.

Las exportaciones de la partida 87 del Ecuador son marginales con respecto a los que importamos de esos mismos países. No se tiene superávit comercial con ninguno de los países analizados en el cuadro anterior.

En cuanto a las importaciones de la Comunidad Andina de Naciones se tiene que “En los tres primeros meses del 2015 se importaron 126.209 vehículos nuevos en la Comunidad Andina, cifra superior en 8,9% respecto al registro de similar periodo del año anterior.”(Comunidad Andina , 2015)

Ecuador y Bolivia fueron los países andinos que presentaron los mayores incrementos en la importación de vehículos nuevos en 64,4% y 26,1%, respectivamente, en relación a lo observado en el mismo trimestre del año 2014, le siguen, el Perú y Colombia con aumentos de 3,1% y 1,6%, respectivamente. Es de señalar que entre Colombia y el Perú se importan el 79,7% del total de vehículos introducidos en la Comunidad Andina.”(Comunidad Andina , 2015)

En la Figura 19 se observa la importación de vehículos nuevos de los países de la CAN

País	Ene - Mar		Variación %
	2014	2015	
<b>Total</b>	<b>115 864</b>	<b>126 209</b>	<b>8,9</b>
Bolivia	8 046	10 149	26,1
Colombia	56 906	57 809	1,6
Ecuador	9 418	15 484	64,4
Perú	41 494	42 767	3,1

**Figura 19. Importación de Vehículos nuevos de la CAN, en cantidades**


Fuente: (Comunidad Andina , 2015)

Dentro de la CAN el país que más importó vehículos en el primer trimestre de los años 2014 y 2015 es Colombia, cerca de 50.000 unidades de enero a marzo. Perú importó más de 40.000 unidades en cada trimestre de los años considerados. De esta región Ecuador y Bolivia son los países que importaron una menor cantidad.

Para comparar el anterior cuadro con el resto del mercado se expone el siguiente cuadro que está expresado en miles de dólares. Nótese que las “importaciones de autos del mundo” son más de 100 veces las importaciones de autos de la Comunidad Andina; es decir, que el mercado Andino representa menos del 1% de las importaciones mundiales.

**Tabla 9**  
**Importaciones de autos en el Mundo y en la Comunidad Andina**

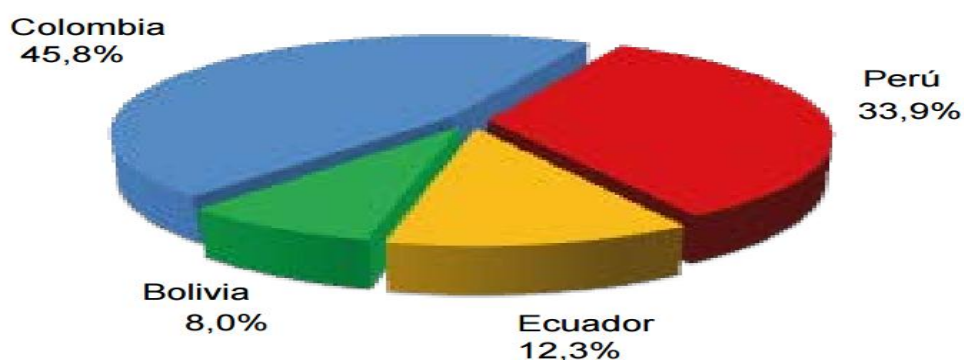
Importers	Imported value in 2012	Imported value in 2013	Imported value in 2014
World	644764832	671313898	698781623

Continua 

Comunidad Andina	5694800	5820049	6156886
Colombia	2814755	2802015	3119450
Perú	1771246	1777444	1764716
Ecuador	764541	784474	778586
Bolivia	344258	456116	494134

Fuente: (Trade Map, 2015)

Según estructura porcentual, entre enero y marzo de 2015, Colombia importó el 45,8% de los vehículos nuevos en la Comunidad Andina, seguido del Perú con el 33,9%, Ecuador con el 12,3% y Bolivia con el 8,0%. (Comunidad Andina, 2015)



**Figura 20 Estructura porcentual de la importación de vehículos nuevos**

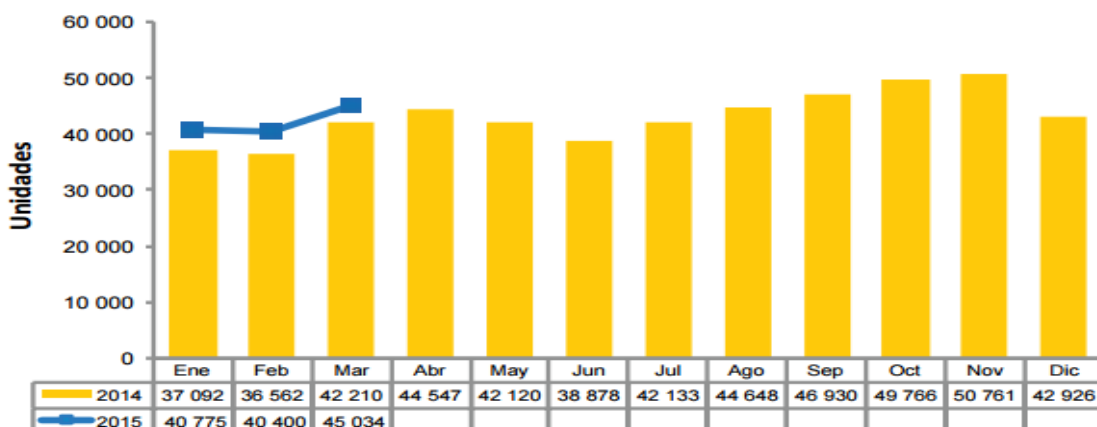
Fuente: (Comunidad Andina, 2015)

El mes de marzo de 2015 presentó el mayor registro de importaciones de vehículos nuevos en la Comunidad Andina, como se puede observar en la siguiente gráfica. En tanto, en el mes de febrero de 2015 se importó menos unidades de vehículos del periodo en estudio. (Comunidad Andina, 2015)

El estudio “Mercado automotor en la comunidad andina”, tomado de [intranet.comunidadandina.org](http://intranet.comunidadandina.org):

En los tres primeros meses del 2015, la producción de automóviles y camionetas de la marca Chevrolet ensambladas en la Comunidad Andina totalizaron 23 mil 302 unidades, representando un crecimiento de 8,9% respecto al mismo periodo del año anterior, le siguen la producción de vehículos de la marca Renault, Mazda y Kia,

quienes registraron disminuciones de 23,0%, 53,0% y 26,5%, respectivamente; mientras que, la producción de camiones Hino se incrementó en 38,5%. (Mercado Automotor, 2015)



**Figura 21. Importación de vehículos nuevos de la CAN**

Fuente: (Comunidad Andina , 2015)

En 2014, al país ingresaron 49.132 carros importados. En este 2015 entrarían un poco menos de la mitad: 22.277, lo que supone que será una fuerte competencia lograr un cupo a los clientes interesados en cambiar de carro. (Mercado Automotor, 2015)

Por otra parte, frente al escenario de la reducción en los cupos de importación el gerente de la Asociación Ecuatoriana Automotriz (AEA), Manuel Murтинho, aseguró a Diario Expreso, que el sector no esperaba una baja tan considerable en los cupos de los vehículos. “No sabemos qué regla han utilizado para dar esta disposición”, expresó este dirigente. Además indicó que buscan una reunión con el Comex y las autoridades competentes en esa materia para que reconsideren esta medida. (Mercado Automotor, 2015)

Según datos del Comex del 2013 en nuestro país las marcas importadas más vendidas son: Chevrolet con el 44%; Kia con el 10,81%; Hyundai, Nissan, Toyota, Mazda y Ford con un porcentaje que va del 6 al 3%. Mientras que otras marcas como Renault y Volkswagen tienen un porcentaje inferior al 2%. (Mercado Automotor, 2015)

Según un análisis comparativo de la Asociación Ecuatoriana Automotriz (AEA), en el 2014, eran 128.090 unidades nuevas en Ecuador y en el 2015 serían 80.098, una diferencia de 47.992 vehículos (37%). (El Universo, 2015)

#### 2.8.4 Barreras arancelarias a las exportaciones ecuatorianas en el exterior

En la Figura 22 se puede apreciar los aranceles cobrados por los principales compradores a Ecuador y sus competidores en la subpartida 870323 que corresponde a “Vehículos automóviles de transporte personas de cilindrada superior a 1.500 pero inferior o igual a 3000”.

ARANCEL COBRADO POR LOS PRINCIPALES COMPRADORES A ECUADOR Y SUS COMPETIDORES										
Subpartida: 870323 Vehículos automóviles de transporte personas de cilindrada superior a 1500 pero inferior o igual a 3000										
Importadores	Alemania	Bélgica	Canadá	Ecuador	Eslovaquia	Estados Unidos	Japón	México	Reino Unido	República de Corea
Alemania	X	0.00%	10.00%	0.00%	0.00%	10.00%	10.00%	0.00%	0.00%	7.00%
Arabia Saudita	5.00%	5.00%	5.00%	5.00%	5.00%	5.00%	5.00%	5.00%	5.00%	5.00%
Australia	5.00%	5.00%	1.25%	4.75%	4.75%	1.25%	5.00%	4.75%	5.00%	5.00%
Bélgica	0.00%	X	10.00%	0.00%	0.00%	10.00%	10.00%	0.00%	0.00%	7.00%
Brasil	35.00%	35.00%	35.00%	15.75%	35.00%	35.00%	35.00%	0.00%	35.00%	35.00%
Canadá	6.10%	6.10%	X	6.00%	6.10%	0.00%	6.10%	0.00%	6.10%	6.00%
China	25.00%	25.00%	25.00%	25.00%	25.00%	25.00%	25.00%	25.00%	25.00%	22.50%
Colombia	35.00%	35.00%	35.00%	0.00%	35.00%	35.00%	35.00%	0.00%	35.00%	35.00%
Estados Unidos	1.25%	1.25%	0.00%	0.00%	1.25%	X	1.25%	0.00%	1.25%	1.25%
Japón	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	X	0.00%	0.00%	0.00%
México	40.00%	40.00%	40.00%	40.00%	40.00%	40.00%	40.00%	X	40.00%	40.00%
Perú	6.00%	6.00%	6.00%	0.00%	6.00%	6.00%	6.00%	6.00%	6.00%	6.00%
Reino Unido	0.00%	0.00%	10.00%	0.00%	0.00%	10.00%	10.00%	0.00%	X	7.00%
República Dominicana	15.20%	15.20%	15.20%	15.20%	15.20%	7.28%	15.20%	15.20%	15.20%	15.20%
Venezuela	40.00%	40.00%	40.00%	0.00%	40.00%	40.00%	40.00%	40.00%	40.00%	40.00%

**Figura 22. Arancel cobrado por los principales importadores de los productos ecuatorianos, análisis comparativo con sus competidores, año 2014**

Fuente:(Dirección de Inteligencia Comercial - PROECUADOR, 2014)

De la tabla anterior se desprende que los aranceles que cobran los diferentes países en la subpartida 870323 son muy variables. Lo que más le interesa al Ecuador es los aranceles de Colombia (ya que vendemos autos sobre todo a Colombia) al país comparado con los aranceles que cobra Colombia a otros socios comerciales. Colombia no le cobra aranceles al Ecuador en esta subpartida y tiene aranceles del



35% para otros países. De cualquier manera, las exportaciones de autos del Ecuador son marginales con respecto a otros países.

De acuerdo a Pro Ecuador:

Si analizamos los aranceles que cada uno de nuestros compradores cobra a nuestros principales competidores en la importación de vehículos de transporte de persona de cilindrada superior a 1.500 pero inferior o igual a 3.000 concluimos que Ecuador tiene un menor arancel en estos mercados con respecto a sus competidores, exceptuando México que es el que mayor preferencias arancelarias posee y que a su vez es el que mayor tarifa aplica a la importación junto con Venezuela. Es en el mercado peruano y venezolano, en donde Ecuador posee mayor beneficio arancelario en comparación con sus competidores.(PRO ECUADOR, 2013)

### **2.8.5 Barreras no arancelarias**

Toda ley, norma o reglamento que de alguna manera “restrinja el libre comercio” y que no sea un arancel es considerada una barrera no arancelaria. Muchos países utilizan este tipo de barreras para proteger su industria.

El Instituto Ecuatoriano de Normalización (INEN) es el encargado en el Ecuador de aprobar las normas relacionadas con la gestión ambiental y elementos de seguridad. (PRO ECUADOR, 2011)

El Ecuador es miembro de algunos grupos económicos (como ejemplo la Comunidad Andina de Naciones, CAN) y puesto que el Ecuador debe acatar las resoluciones emanadas de estos conglomerados económicos a continuación se detallan algunos temas que impactan en el libre comercio y se constituyen en barreras no arancelarias.

### **2.8.6 Comunidad Andina (CAN)**

En el marco de la Comunidad Andina, entre los países miembros (Colombia, Ecuador y Venezuela), se suscribió en noviembre de 1993 un Convenio de Complementación en el Sector Automotriz, el mismo que fue actualizado en septiembre de 1999. Este convenio define una política común para este sector y sienta

las bases para desarrollar una industria automotriz de una manera competitiva y eficiente. (PRO ECUADOR, 2011)

Además, se aprobó un arancel externo común aplicable a los vehículos importados de países que no son miembros del convenio, la posibilidad de aplicar un régimen Aduanero especial para toda la cadena automotriz y la restricción a la importación de productos automotrices usados o remanufacturados. (PRO ECUADOR, 2011)

Bajo este convenio y de acuerdo a los Requisitos Específicos de Origen (REOS) que son fijados por la Secretaría General de la Comunidad Andina cuando las Normas Especiales y Certificación del Origen de las Mercancías no son adecuadas para determinada producción, según mandato 416.”(PRO ECUADOR, 2011)

### **Resolución 323**

Establece un requisito basado en el porcentaje de integración de materiales originarios de la subregión y para una lista determinada de partes y piezas, requisitos similares a los que constan en la Decisión 416.(Gaceta Oficial, 1999)

#### **2.8.7 Acuerdo sobre los procedimientos para la implementación del requisito específico de origen para el sector automotor.**

Este acuerdo establece que los “procesos que deben seguir las empresas ensambladoras y los proveedores de materiales para demostrar a las autoridades nacionales y a la Secretaría General de la Comunidad Andina, el cumplimiento de los requisitos generales y específicos, que les dé el derecho de beneficiarse de la liberación al comercio entre los países miembros de la Comunidad Andina, según Resolución 336. (CINAE, 2015)

#### **2.8.8 Normas de Origen**

Para beneficiarse de esta preferencia arancelaria, los productos deberán cumplir con condiciones que les confiera la calidad de originarios de la subregión.” (CINAE, 2015)

### **Decisión 416**

Se detallan los criterios para calificar de “originaria” a las mercancías para el sector automotor:

“Las mercancías elaboradas en su totalidad con materiales originarios del territorio de los países miembros. Mercancías en cuya elaboración se utilicen materiales no originarios. Para este tipo de mercancías, el criterio básico es que los materiales no originarios se sometan a un proceso de transformación, el mismo que se refleje en n cambio de partida arancelaria. De no cumplir con este cambio, el valor CIF de los materiales no originarios de debe exceder del 50% del valor FOB de la mercancía final en el caso de Colombia, Venezuela y Perú, y del 60% en el caso de Bolivia y Ecuador. Las mercancías que son resultado de la operación de ensamblaje y en los que se haya utilizado materiales originarios de la subregión, para las cuales la exigencia es también la del valor agregado indicado anteriormente.(CINAE, 2015)

### **2.8.9 Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI)**

El Ecuador también es miembro de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI).

Esta asociación se creó en el “Tratado de Montevideo” firmado en 1980. Sus países miembros son Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Cuba, Ecuador, México, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela. El objetivo principal de este conglomerado económico es alcanza un mercado común latinoamericano.

Las principales vías para alcanzar la integración son “Acuerdos de alcance regional (participan todos los países miembros), como por ejemplo: Las Nóminas de Apertura de Mercados (NAM) a favor de Bolivia, Ecuador y Paraguay; y la Preferencia Arancelaria Regional (PAR) aplicada a productos originarios de los países miembros frente a los aranceles vigentes para terceros países.”(CINAE, 2015)

### **2.8.10 Acuerdos suscritos por Ecuador en el Marco de la ALADI**

Acuerdo de Complementación Económica entre Colombia, Ecuador, Venezuela y los países miembros del MERCOSUR (AAP. CE. N° 59) (CINAE, 2015)

El Acuerdo suscrito en octubre 2008, tiene por fin formar un área de libre comercio entre las Partes Contratantes mediante la expansión y diversificación del intercambio comercial y la eliminación de las restricciones arancelarias y de las no-arancelarias que afecten al comercio recíproco, este Acuerdo entró en vigencia entre Ecuador y MERCOSUR en abril de 2005.

Se pactaron preferencias recíprocas para todo el universo arancelario con plazos de aplicación diferenciados dependiendo de la sensibilidad de los productos.”(CINAE, 2015)

### **2.8.11 Acuerdo de Complementación Económica entre Ecuador y Chile (AAP. CE N° 65)**

El Acuerdo está vigente desde enero del 2010, reemplazando así al ACE N° 32. Contempla la liberación de aranceles para todo el universo arancelario, menos para una Lista de Excepciones.(PRO ECUADOR, 2011)

### **2.8.12 Principales amenazas de las salvaguardias**

Para las concesionarias que importan y distribuyen vehículos las cuotas son una clara amenaza, ya que disminuyen sus ingresos. Se calcula que las ventas de vehículos nuevos e importados bajarán alrededor del 35% y que el precio de venta subirá solamente alrededor del 10%.

Lo anterior implica que los trabajadores de las concesionarias también se verían perjudicados, ya que evidentemente la disminución de los ingresos de estas empresas provocará una presión para que disminuyan sus costos laborales, lo que significa que la nómina laboral se reducirá.

La gran cantidad de empresas que se dedican a la comercialización de partes para vehículos que son importadas también verán disminuidos sus ingresos al contraerse el mercado de automotores importados, lo que también conllevaría problemas a los trabajadores de dichas empresas.

Los consumidores de vehículos importados y de partes de vehículos importados se verán doblemente impactados. Por un lado alguno de ellos no conseguirán adquirir su vehículo y otros lo conseguirán pero a un precio superior (se calcula que en promedio los precios de los vehículos importados subirán un 10%).

El Gobierno muy probablemente verá reducidos los impuestos que cobra a este sector debido a la comentada contracción. Como el sector importador generará menos utilidades y contratará menos personal, entonces el Gobierno cobrará menos

impuestos. En el corto plazo es claro que la recaudación tributaria del sector disminuirá.

Solo cuando de que la producción nacional logre compensar la caída de las importaciones el Gobierno podría compensar la caída tributaria del sector automotriz.

### **2.8.13 Principales oportunidades de las salvaguardias**

La producción nacional de las ensambladoras se incrementaría, ya que la demanda de automóviles nuevos se dirigirá a la producción nacional. Si las ensambladoras del país tienen la capacidad instalada suficiente la producción nacional se incrementará en el corto plazo.

En el caso de que las ensambladoras puedan responder a su creciente demanda se esperaría que contraten más personal capacitado. Si los planes de “sustitución de importaciones” del Gobierno dan el resultado esperado entonces en el mediano plazo la contratación de las ensambladoras nacionales podría superar la baja de la contratación de las importadoras.

Desgraciadamente desde mediados del año 2014 el precio del barril de petróleo se redujo en un porcentaje cercano al 50% y el dólar se ha apreciado con respecto a otras monedas. Todo lo anterior ha provocado que la demanda de bienes, sobretudo de bienes de lujo, se reduzca.

Tal como se demostró en la sección 2.7.1.5 la producción nacional de vehículos en los primeros cinco meses del 2015 se ha reducido de 24.934 unidades en el año 2014 a 23126 unidades en el año 2015; es decir una reducción cercana al 7%. Lo anterior significa que la producción nacional no logra todavía compensar el espacio dejado por la baja del 30% de las importaciones de vehículos.

En el siguiente cuadro se aprecia la variación de la producción nacional en los primeros cinco meses de los años 2014 y 2015.

**Tabla 10**  
**Producción nacional de vehículos en los primeros cinco meses de los años 2014 y 2015, en unidades**

	<b>Año 2014</b>	<b>Año 2015</b>	<b>Variación</b>
<b>Enero</b>	5109	5422	313
<b>Febrero</b>	4743	5127	384
<b>Marzo</b>	4503	4625	122
<b>Abril</b>	5264	4103	-1161
<b>Mayo</b>	5315	3849	-1466
<b>Total</b>	24934	23126	-1808

Fuente: (Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana (CINAE), 2015)

En los tres primeros meses la producción nacional subió levemente comparada con el año anterior; sin embargo, a partir del mes de abril su producción baja en más de mil unidades cada mes. Como ya se ha indicado esto se debe a la “recesión técnica” que vive el país debido sobre todo a la baja del precio del petróleo.

Las ensambladoras nacionales también se han visto perjudicadas porque algunas partes que necesitan para ensamblar los automotores son importadas y tienen cuotas y salvaguardias. De hecho hubo un pedido de estas empresas para que los ítems necesarios para la producción nacional se vean exentos de las salvaguardias.

La balanza comercial (Exportaciones menos Importaciones) del sector automotriz está mejorando debido a la marcada caída de las importaciones, lo que conllevaría a que una mayor cantidad de dólares sigan circulando dentro del país, lo que a su vez contribuiría a la defensa de la dolarización del Ecuador. Esta es una de las principales razones por las que el Gobierno tomó la medida de las salvaguardias.

#### **2.8.14 Producción y variedades en el Ecuador**

Los principales ensambladores de autos del Ecuador son AYMESA, MARESA y OMNIBUS BB. La industria automotriz del Ecuador produce actualmente 6 tipos de vehículos y ofrece 11 distintos productos de la industria de fabricantes de autopartes.

A continuación se detallara los 6 tipos de vehículos que se están produciendo actualmente en el Ecuador:

- Automóviles tipo sedán con motor a gasolina, T/M, de 4 puertas.
- Automóviles tipo hatchback con motor a gasolina, T/M, de 5 puertas.
- Vehículos utilitarios tipo jeep 4x4 y 4x2 con motor a gasolina, T/M y T/A.
- Camionetas con motor a gasolina y/o diesel, de cabina simple y/o doble, 4x4 y 4x2, T/M y T/A.
- Vehículos para transporte de pasajeros tipo busetas, con motor a diesel, T/M.
- Buses carrozados y carrocerías para buses de transporte de pasajeros tipo bus urbano, inter estatal, escolar y turístico.

La industria de fabricantes de autopartes ofrece:

- Llantas y neumáticos para auto, camioneta y camión, tanto radial como convencional.
- Alfombras termoformadas y planas, insonorizantes para piso, techo, motor y capot.
- Asientos para vehículos: individuales, delanteros y posteriores.
- Forros para asientos de vehículos y tapicería.
- Materiales de fricción para frenos automotrices y productos relacionados con el sistema de frenos y embragues.
- Silenciadores y sistemas de escape automotriz
- Vidrios y parabrisas para automóviles.
- Hojas y paquetes de resortes o muelles de ballestas.

- Filtros de combustible para línea automotriz.
- Ensamble de auto radios y fabricación de arneses de cables para sistemas de audio.
- Acumuladores de batería

### **2.8.15 Reducción en las Importaciones**

La reducción de hasta el 50% de los cupos para la importación de vehículos y repuestos, genera preocupación entre los empresarios, quienes solicitarán una reunión con las autoridades de comercio exterior.

Se determinó la necesidad de prorrogar la medida de restricción cuantitativa de importación tanto de CKDs de vehículos, es decir partes y repuestos, así como de vehículos terminados por el plazo de un año. (Ecuavisa, 2015)

El motivo, según el acuerdo, se debe a que en la actualidad, la economía ecuatoriana está afectada por la reducción de los precios del petróleo a nivel internacional, particularidad que impacta negativamente en la situación externa del país".

Puntos validos a criterio de Manuel Mourtihno, gerente de la Asociación Ecuatoriana Automotriz. Sin embargo, considera que se debió consultar al sector las cifras que se iban a reducir."Estamos con una rebaja del 54 % para importar vehículos terminados y con una rebaja del 22 % de CKDs para la producción de la industria nacional ", afirmó Mourtihno.

El principal problema que enfrentarían los empresarios, es que el pedido de vehículos terminados hecho a las ensambladores internacionales, es de un número casi similar al del 2014, es decir 49 mil automotores, por lo que buscan renegociar los acuerdos.

En caso de no poder llegar a un acuerdo con las multinacionales, se registrarán pérdidas considerables, ocasionando el cierre de algunas oficinas a nivel nacional por falta de stock. (Ecuavisa, 2015)



## **CAPÍTULO III**

### **METODOLOGÍA**

#### **3.1 Enfoque de la Investigación**

El enfoque es un punto medular para el correcto entendimiento y desenvolvimiento del proceso investigativo en curso, debido que contiene las herramientas y mecanismos necesarios para elaborar de manera sistemática, verídica y fidedigna una investigación.

La metodología que se utilizará es cuanti-cualitativa porque encierra tanto un enfoque de fenómenos sociales que se describirán cualitativamente, como la obtención de datos estadísticos que se deben analizar cuantitativamente.

Los resultados estadísticos del estudio serán sometidos a un análisis e interpretación crítica, que se apoyarán en conceptos colocados en el Marco Teórico. El cuestionario a aplicar incluye también interpretación cualitativa en las preguntas. El cuestionario que se aplicará también tiene elementos cuantitativos ya que se enfatizará en resultados numéricos. Además se cuantifican los resultados de las respuestas del cuestionario aplicado y a través de ellos se verifica la hipótesis.

El enfoque metodológico toma en cuenta la opinión de los principales actores, que pasan a ser son una parte fundamental del problema. La información proporcionada por los encuestados servirá como referencia básica de este estudio. Los resultados de la encuesta serán interpretados de conformidad con los objetivos de estudio.

#### **3.2 Diseño y método de investigación**

La investigación se eligió en base a la utilidad de los métodos más conocidos, aplicables y de resultados fidedignos. El método utilizado garantizará que la información secundaria y los aportes de los encuestados sean pertinentes para el cumplimiento de los objetivos planteados.

La investigación utilizará básicamente los siguientes métodos:

**3.2.1 Método histórico.-** Es llamado también Método Científico de la Realidad Histórica, se utilizará para describir la evolución del sector automotriz, lo que ayudará a comprender mejor el desarrollo del tema de investigación. Este método abordará el mercado automotriz desde una perspectiva macro y micro situacional.

**3.2.2 Método inductivo.-** Es considerado como el proceso analítico-sintético por lo cual es una herramienta importante para el presente proyecto que ayudará a alcanzar el hallazgo de una ley o principio. Dicho método registra los siguientes componentes: observación, experimentación, comparaciones, atracciones y generalización. Este método se aplicará para buscar información necesaria y pertinente que sustente las afirmaciones generales a las que se llegará.

**3.2.3 Método deductivo.-** Es definido como un método sintético y analítico que presenta principios, conceptos, leyes y normas que son extraídos para llegar a las conclusiones o consecuencias. Este método permitirá denotar de manera clara, fidedigna y de modo sintetizado lo analizado, recolectado y demás elementos necesarios para poder determinar puntos claves para el desarrollo de la investigación.

**3.2.4 Método biblioFigura.-** Para el desarrollo del presente trabajo de investigación será necesario acudir a libros, textos, folletos, páginas web, entre otros, para elaborar el respectivo sustento teórico.

Las principales fuentes secundarias que se utilizarán son:

- Libros
- Registros
- Internet
- Folletos
- Publicaciones

Es necesario tener presente este método puesto que es el de mayor veracidad en cuanto a información de respaldo, referencia y demás usos que el aporte teórico científico puede aportar.

**3.2.5 Método de campo.-** Se utilizarán fuentes primarias que serán extraídas de la información que brinden las respectivas encuestas. Este método es imprescindible

para abordar la problemática del sector escogido. El método analiza comportamientos, tendencias, necesidades y demás elementos estructurales que facilitarán el entendimiento del mercado en el que se desenvuelven los actores.

Las fuentes primarias de recolección de datos son técnicas e instrumentos eficientes de tipo directo. Para cumplir con los objetivos del presente trabajo de investigación se aplicará las siguientes técnicas con su correspondiente instrumento:

Encuestas: Se aplicará un cuestionario con preguntas cerradas y de opción múltiple que serán dirigidas los usuarios de la ciudad de Quito.

Observación directa: Consistirá en evidenciar atentamente los acontecimientos que forman parte del problema y que son motivo de estudio del presente proyecto de investigación.

Las encuestas se realizarán a las empresas de repuestos automotrices en la ciudad de Quito.

### 3.3 Cálculo de la muestra

Puesto que no es viable entrevistar a todos los habitantes de Quito, se utilizará una “muestra estadística” y se inferirá los resultados para toda la población.

Se utilizará la siguiente fórmula estadística (que de acuerdo al autor Cannavos es la más conveniente) para el cálculo de la muestra:

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

Dónde:

n = Tamaño de la muestra, número de unidades a determinarse.

N = Universo o población a estudiarse.

Z = Nivel de confianza.

N - 1 = Corrección que se usa para muestras mayores a 70 unidades.

e = Límite aceptable de error de muestra que varía entre 1% - 9%.

p = Probabilidad a favor.

q = Probabilidad en contra.

Para la aplicación de la Fórmula se considera los siguientes datos:

N = 29.086 es el número de establecimientos a analizar, que se obtuvieron del último Censo realizado por el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC)

Z= 1.96

N-1 = 29.086-1

e = 5%

p = 0.5

q = 0.5

$$n = \frac{(1.96)^2 * 0.5 * 0.5 * 29.086}{(0.05)^2 * (29.086 - 1) + (1.96)^2 * 0.5 * 0.5}$$

$$n = \frac{27.916,91}{73,6279}$$

$$n = 379$$

La Población es el número de establecimientos económicos de actividades de comercio automotriz según el Censo 2010; es de 29.086 establecimientos, la muestra para el estudio en marcha es de 379 establecimientos a encuestar.

El formato de la encuesta se puede apreciar en el Anexo 2.

### **3.4 Trabajo de campo**

El trabajo fue realizado por medio de encuestas, la cual se elaboró con ayuda del Director de Tesis el cual fue aprobada, las encuestas se las realizaron en el transcurso de la semana 27 al 31 de julio en horario administrativo de 8:30 a 16:30 de lunes a viernes, los encuestados fueron pequeñas y medianas empresas en la ciudad de Quito, en su mayoría se entrevistó personalmente y en las que se presentaba algún tipo de problema o dificultad de contactar a la persona encargada de las importaciones se las realizaba vía telefónica, obteniendo los resultados reflejados en el proyecto de tesis.

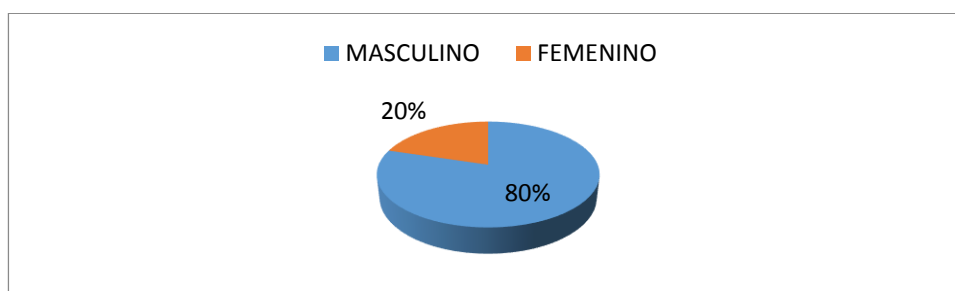
### 3.5 Resultados de las encuestas

Las 379 encuestas realizadas, se tabularon y se obtiene los siguientes datos:

#### 1) Género

**Tabla 11**  
**Género**

Opción	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa
MASCULINO	302	80%
FEMENINO	77	20%
TOTAL	379	100%



**Figura 23 Género**

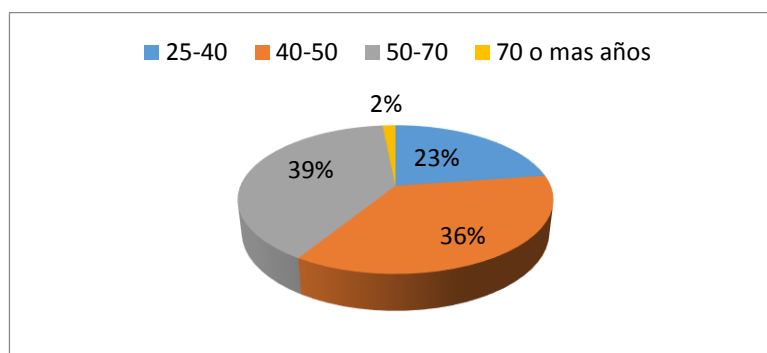
De los 379 encuestados se observa que 4 de cada 5 personas corresponden al género masculino, mientras que un 20% corresponden al género femenino.

El Ecuador es un país en el que históricamente predominan los gerentes o propietarios de género masculino. Además el giro del negocio “automotor” ha sido predominantemente de interés del género masculino.

## 2) Edad

**Tabla 12**  
**Edad**

Opción	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa
25-40	86	23%
40-50	137	36%
50-70	150	40%
70 o más años	6	2%
TOTAL	379	100%



**Figura 24. Edad**

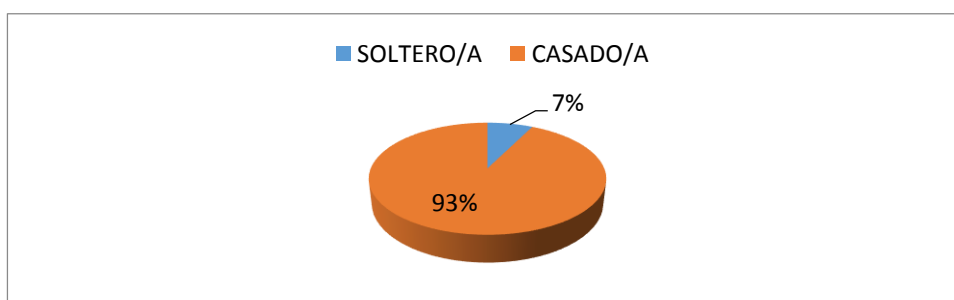
Respecto a la edad de los encuestados y teniendo en cuenta que se tomó en consideración cuatro segmentos de edad, se obtiene que un 23% de los encuestados están comprendidos en la edad de 25 a 40 años; un 36% se encuentra en la edad de 40 a 50 años, un 40% se encuentra en un rango de edad de 50 a 70 años, mientras que solamente un 2% de los encuestados está dentro del rango de más de 70 años.

La mayoría de los gerentes o propietarios de los negocios relacionados con el sector automotor se encuentran en edades comprendidas entre los 40 y los 70 años. Estos datos son coherentes ya que las personas muy jóvenes generalmente no son dueñas de su propio negocio sino que empiezan a trabajar en el negocio de otras personas.

## 3) Estado Civil

**Tabla 13**  
**Estado Civil**

Opción	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa
SOLTERO/A	28	7%
CASADO/A	351	93%
TOTAL	379	100%



**Figura 25. Estado Civil**

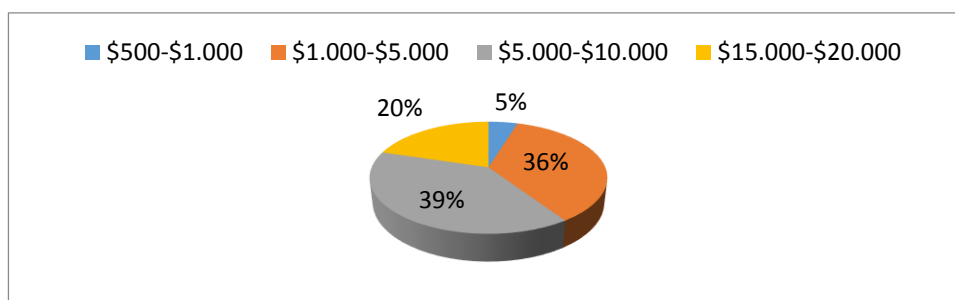
El estado civil de los encuestados es el siguiente: un 93% se encuentra casado/a mientras que solamente un 7% corresponden al estado civil soltero.

Puesto que la mayoría de los gerentes o propietarios se encuentran en el rango de edad de 40 a 70 años, entonces es lógico que la mayoría de ellos ya se hayan casado.

**4) ¿Qué ingresos mensuales presenta su empresa?**

**Tabla 14**  
**Ingresos mensuales de las empresas automotrices**

Opción	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa
\$500-\$1.000	18	5%
\$1.000-\$5.000	136	36%
\$5.000-\$10.000	148	39%
\$15.000-\$20.000	77	20%
TOTAL	379	100%



**Figura 26. Ingresos mensuales de las empresas automotrices**

La encuesta determina datos sobre los ingresos mensuales de cada empresa de los encuestados. Es así que un 5% tiene ingresos mensuales entre los \$500 y \$1.000, un 36% mantiene ingresos entre \$1.000 y \$5.000, un 39% tiene ingresos entre \$5.000 y \$10.000, y finalmente un 20% mantiene ingresos entre \$15.000 y \$20.000.

La mayoría de empresas encuestadas mantiene ingresos entre \$1.000 y \$10.000 dólares mensuales, esto quiere decir ingresos anuales entre \$12.000 y \$120.000. En promedio son empresas pequeñas y medianas.

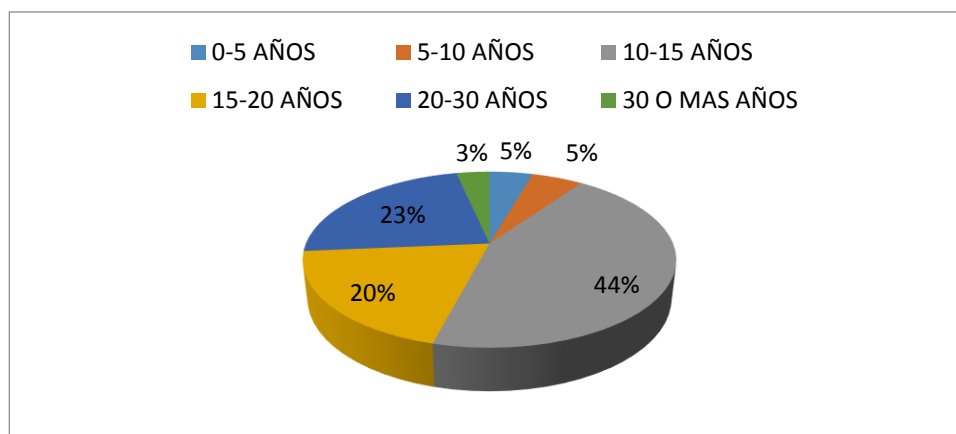
Lo anterior implica que si las salvaguardias podrían poner en riesgo la estabilidad de cientos de pequeños y medianos negocios que son los que más trabajo demandan por unidad de inversión.

**5) ¿Cuántos años tiene la empresa funcionando dentro de sector automotriz?**

**Tabla 15**  
**Años de funcion de las empresas automotrices**

Opción	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa
0-5 AÑOS	17	4%
5-10 AÑOS	20	5%
10-15 AÑOS	168	44%
15-20 AÑOS	74	20%
20-30 AÑOS	87	23%
30 O MAS AÑOS	13	3%
TOTAL	379	100%





**Figura 27. Años de función de las empresas automotrices**

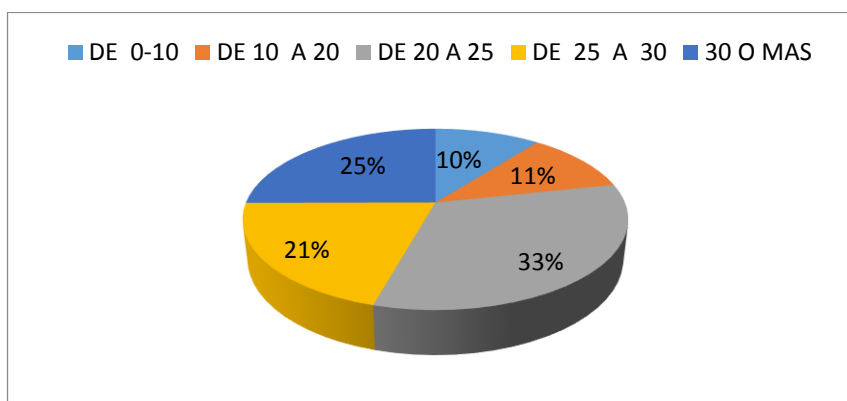
Un 4% de las empresas encuestadas tienen una permanencia de hasta 5 años en el sector automotriz, el 5% tiene una permanencia en el mercado entre 5 y 10 años, el 44% tiene una permanencia entre 10 y 15 años, un 20% tiene una permanencia entre los 15 y 20 años, un 23% entre los 20 y 30 años y solo un 3% tiene una permanencia superior a los 30 años. Lo anterior implica que la mayoría de empresas ha logrado permanecer en el mercado entre 10 y 15 años. Son empresas bastante estables que se han posicionado a lo largo de estos años, y sería una lástima que deban salir del mercado debido a las salvaguardias.

El Ecuador desde el proceso de la dolarización ha tenido un largo período de expansión económica. En el año 2000 el PIB del Ecuador era de 20.000 millones de dólares y en el 2014 esta cifra bordeó los 100.000 millones de dólares (todo en cifras nominales). Este período de crecimiento sin duda ha favorecido a la creación de empresas; sin embargo desde el 2015 las condiciones económicas se han deteriorado por la baja del precio del petróleo, la apreciación del dólar y otros factores económicos; por esta razón el Gobierno debe evaluar aún con más cuidado el impacto de las salvaguardias.

6) ¿Cuántos empleados laboran en su empresa ?

**Tabla 16**  
**Promedio de empleados que laboran en las empresas automotrices**

Opción	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa
DE 0-10	40	11%
DE 10 A 20	42	11%
DE 20 A 25	124	33%
DE 25 A 30	78	21%
30 O MAS	95	25%
TOTAL	379	100%



**Figura 28. Promedio de empleados que laboran en las empresas automotrices**

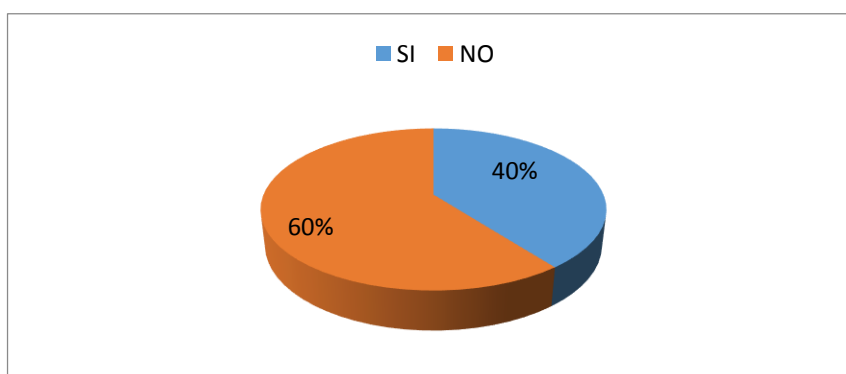
El presente trabajo permite denotar que el 11% de las empresas cuentan de 0 a 10 empleados; de igual manera el 11% de las empresas cuentan de 10 a 20 empleados, un 33% mantiene un personal entre 20 y 25 empleados, un 21% mantiene un personal entre 25 y 30 años y finalmente un 25% de la empresas tiene más de 30 empleados.

Con estos datos se demuestra claramente la importancia del sector como generador de fuentes de trabajo. El promedio ponderado del número de trabajadores por empresa del sector automotriz supera los veinticinco; es decir que por cada 100 empresas del sector en promedio se generan 2.500 puestos de trabajo.

7) ¿Está de acuerdo con las nuevas salvaguardias ?

**Tabla 17**  
**Acuerdo con las nuevas salvaguardias**

Opción	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa
Sí	150	40%
No	229	60%
TOTAL	379	100%



**Figura 29. Acuerdo con las nuevas salvaguardias**

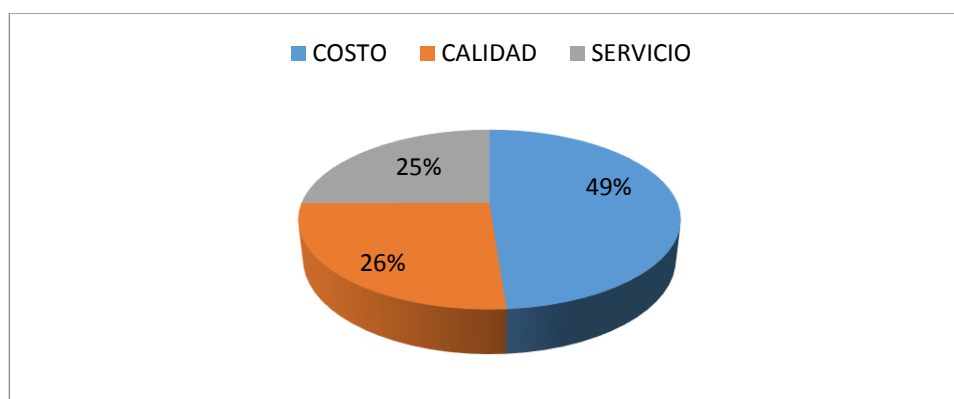
El manifiesto de los encuestados respecto a si están de acuerdo con las salvaguardias que impuso el gobierno muestra que un 40% está de acuerdo y el 60% no están de acuerdo.

El resultado anterior indicaría que las salvaguardias no perjudican a todos los negocios relacionados al sector automotriz, perjudicarían a cerca del 60%. Esto posiblemente se debe a que cerca del 40% de los negocios están relacionados con productos que no dependen sustancialmente de las importaciones, sino que dependen probablemente de la producción nacional.

8) ¿En qué afectaría al sector automotriz las salvaguardias aplicadas por el Gobierno actual?

**Tabla 18**  
**Afectación del sector automotriz**

Opción	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa
COSTO	185	49%
CALIDAD	99	26%
SERVICIO	95	25%
TOTAL	379	100%



**Figura 30. Afectación del sector automotriz**

Los encuestados se manifestaron de la siguiente manera respecto a la pregunta relacionada al ámbito de afectación de las salvaguardias: un 49% manifiesta que afecta al costo, un 26% manifiesta que el efecto de las salvaguardias está en la calidad y finalmente un 25% afirma que el efecto está en el servicio.

La mayoría de encuestados se sienten afectados por el efecto que tendrán las salvaguardias en los costos para su empresa. Desde luego este impacto es negativo ya que los encuestados indicaron que las salvaguardias aumentarían sus costos o mermarían la calidad o el servicio.

Los costos se verían incrementados ya que la disminución de la oferta (debido a las cuotas de importación) causa un incremento del precio, que se suma al incremento debido a las altas tasas arancelarias.

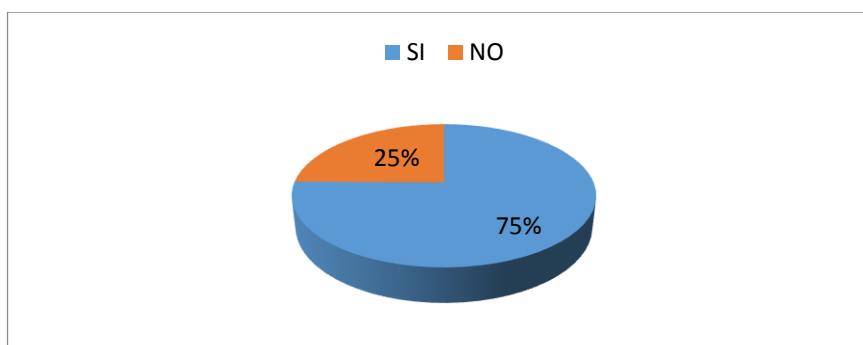
Si no hay suficiente producto importado de calidad se lo suele reemplazar (sobre todo en componentes CKD) con otros productos que no necesariamente tienen la misma calidad.

**9) ¿Estaría dispuesto a comprar productos automotrices importados?**

**Tabla 19**

**Disposición a comprar productos automotrices importados**

Opción	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa
Sí	285	75%
No	94	25%
TOTAL	379	100%



**Figura 31. Disposición a comprar productos automotrices importados**

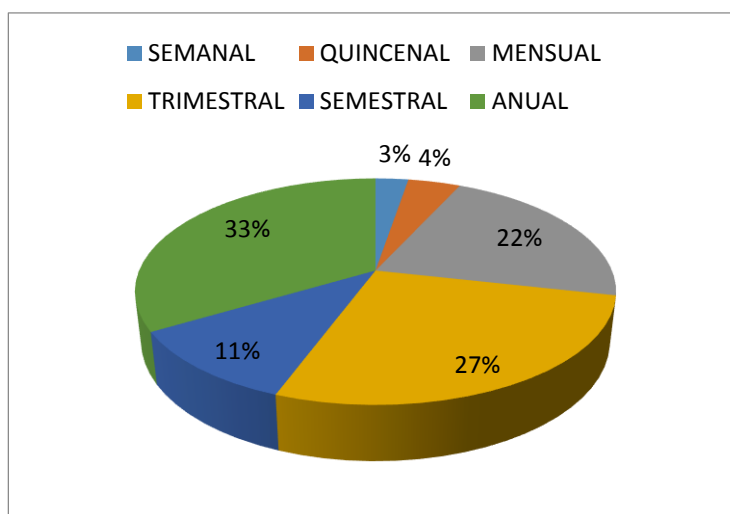
La mayoría de encuestados manifestaron que sí comprarían repuestos importados (75%), mientras que solo un 25% se pronuncia de manera negativa ante la pregunta.

Lo anterior implica que las tres cuartas partes de los encuestados se verían afectados si varía la cantidad o precio de los productos importados. Es decir que cerca de 22.000 negocios relacionados al sector automotriz se verían afectados por las salvaguardias.

10) ¿Con qué frecuencia importa sus productos automotrices?

**Tabla 20**  
**Frecuencia al importar productos automotrices**

Opción	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa
SEMANAL	10	3%
QUINCENAL	16	4%
MENSUAL	82	22%
TRIMESTRAL	103	27%
SEMESTRAL	41	11%
ANUAL	127	34%
TOTAL	379	100%



**Figura 32. Frecuencia al importar productos automotrices**

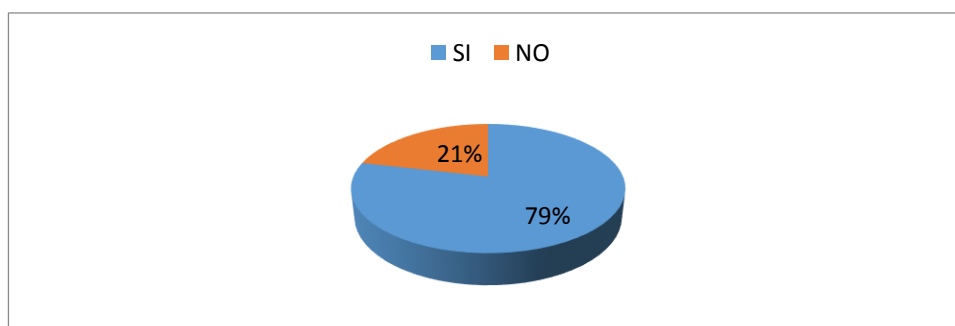
Una de las preguntas contempladas dentro de la encuesta es la frecuencia con la que las empresas importan sus productos automotrices. Se obtuvo la siguiente información: apenas un 3% lo realiza de manera semanal, un 4% lo realiza de manera quincenal, un 22% de manera mensual, un 27% de manera trimestral, un 11% de manera semestral mientras que un 33% realiza sus importaciones automotrices de manera anual.

Lo anterior implica que la mayoría realiza sus importaciones de manera anual, seguido de manera trimestral y de manera mensual. No existe un patrón de compras universal que se pueda considerar mejor o peor; sin embargo en la coyuntura de las salvaguardias habrían salido ganando los importadores o comerciantes que tenían un gran inventario de productos con precios anteriores y que posiblemente los venden al precio más alto que ya incluye las salvaguardias.

**11) ¿Usted cree que las salvaguardias perduren por 15 meses como lo prevé el Gobierno nacional?**

**Tabla 21**  
**Perduración de las salvaguardias en el sector automotriz**

Opción	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa
Sí	298	79%
No	81	21%
TOTAL	379	100%



**Figura 33. Perduración de las salvaguardias en el sector automotriz**

La pregunta arroja los siguientes resultados: el 79% de los encuestados manifiestan que las salvaguardias impuestas por el gobierno solo durarán 15 meses, mientras que un 21 % indican lo contrario.

Lo que implica que la mayoría de los encuestados sí confía en que el Gobierno levante las salvaguardias después de 15 meses. Recuérdese que por definición las salvaguardias deben ser temporales hasta que se hayan superado la coyuntura que las

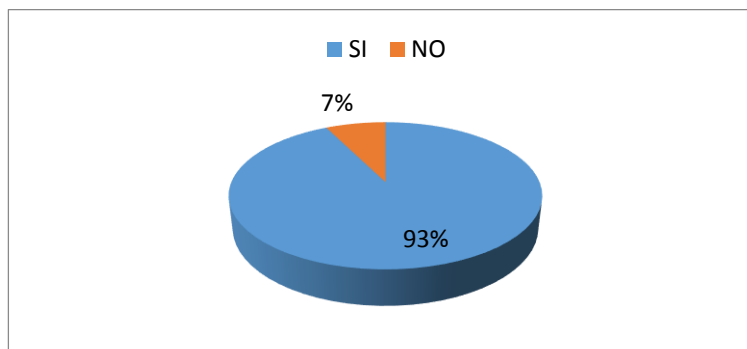
generó. En el caso del Ecuador el Gobierno indicó que implementaba las salvaguardias por la apreciación del dólar y por qué el Ecuador no tiene moneda propia.

### 12) ¿Utiliza en su empresa materias primas e insumos importados?

**Tabla 22**

#### **Utilización de materias primas e insumos importados**

Opción	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa
Sí	351	93%
No	28	7%
TOTAL	379	100%



**Figura 34. Utilización de materias primas e insumos importados**

De los 379 encuestados 351 manifiestan que sí utilizan materias primas e insumos importados, lo que representa un 93%, mientras que el 7% indican que no utilizan materias primas e insumos importados.

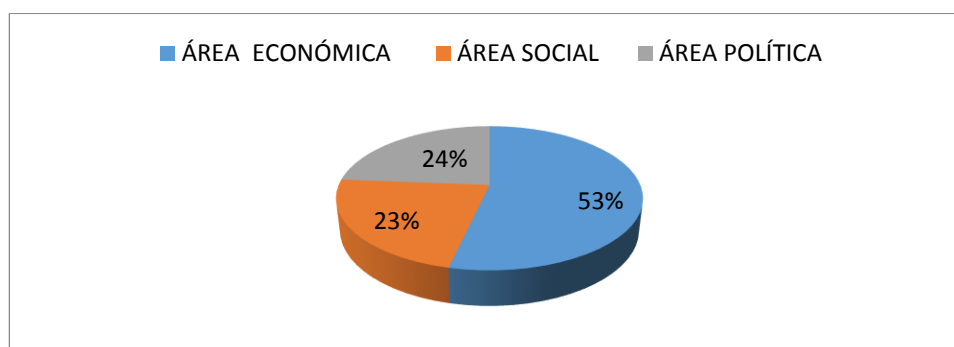
Lo se puede apreciar que la gran mayoría de los negocios relacionados al sector automotriz en la ciudad de Quito se vería afectado al variar las salvaguardas.



13) ¿En las salvaguardias del sector automotriz que áreas influyen?

**Tabla 23**  
**Áreas que afectan las salvaguardias**

Opción	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa
ÁREA ECONÓMICA	203	54%
ÁREA SOCIAL	86	23%
ÁREA POLÍTICA	90	24%
TOTAL	379	100%



**Figura 35. Áreas que afectan las salvaguardias**

Los encuestados indicaron que las salvaguardias del sector automotriz influyen sobre todo en el aspecto económico 54%, un 23% influye en el área social y un 24% influye en el ámbito de la política.

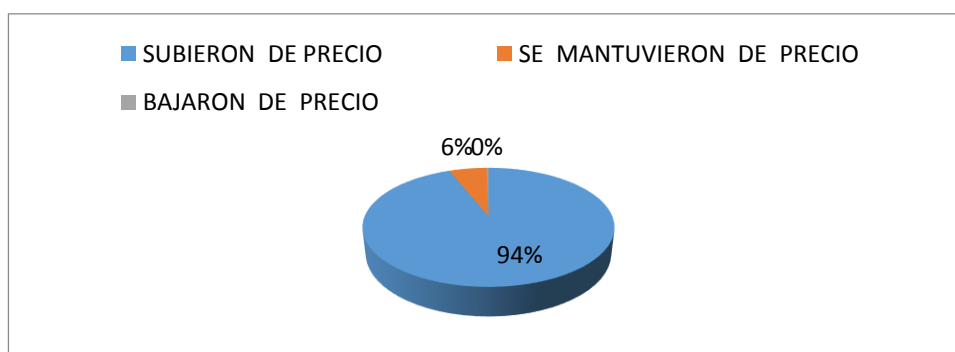
Sobre el 50% de los encuestados considera que las salvaguardias influyen en el área económica. Lo anterior implica que los ingresos, ventas y utilidades del sector automotriz se verían afectados, tal como se ha señalado a lo largo de esta tesis.

Cerca del 47% indica que las salvaguardias influyen en el área social y política, esto se debe a que los problemas económicos vienen acompañados de conflictividad social y agitación política. El momento político tan complicado que vive actualmente el país debe hacer meditar al Gobierno de la conveniencia de estas medidas.

14) ¿Qué opina sobre los precios de los productos automotrices importados?

**Tabla 24**  
**Opinión de los precios de los productos automotrices importados**

Opción	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa
SUBIERON DE PRECIO	356	94%
SE MANTUVIERON DE PRECIO	22	6%
BAJARON DE PRECIO	1	0%
TOTAL	379	100%



**Figura 36 Opinión de los precios de los productos automotrices importados**

El 94% de los encuestados considera que a raíz de las salvaguardias los precios de los productos automotrices subieron, solamente un 6% cree que los precios se mantuvieron mientras que casi nadie (1 persona) manifestó que los precios bajaron.

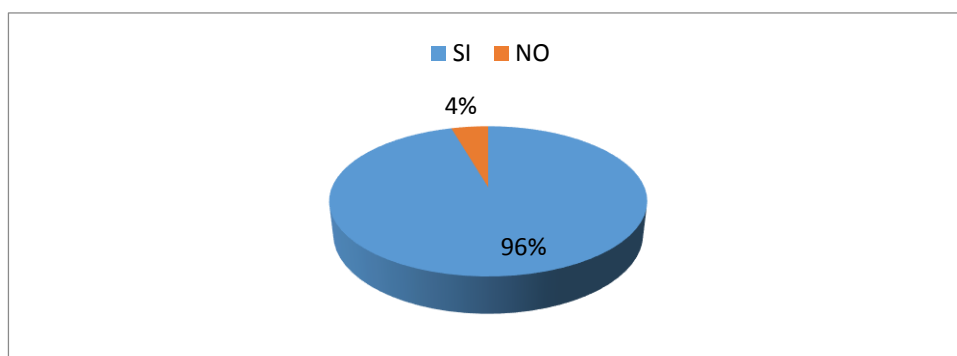
Elementos que provocaron que suban los precios, lo que evidencia nuevamente el impacto de estas medidas. Recuérdese que en promedio los precios subirían cerca de un 10% pero las ventas disminuirían en alrededor del 30%, lo que da un resultado neto de bajas en los ingresos.

**15) ¿Actualmente las salvaguardias afectarían los ingresos económicos de su empresa o negocio?**

Tabla 31. Las salvaguardias afectarían los ingresos económicos de las empresas automotrices

**Tabla 25**  
**Las salvaguardias afectarían los ingresos económicos de las empresas automotrices**

Opción	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa
Sí	362	96%
No	17	4%
TOTAL	379	100%



**Figura 37. Las salvaguardias afectarían los ingresos económicos de las empresas automotrices**

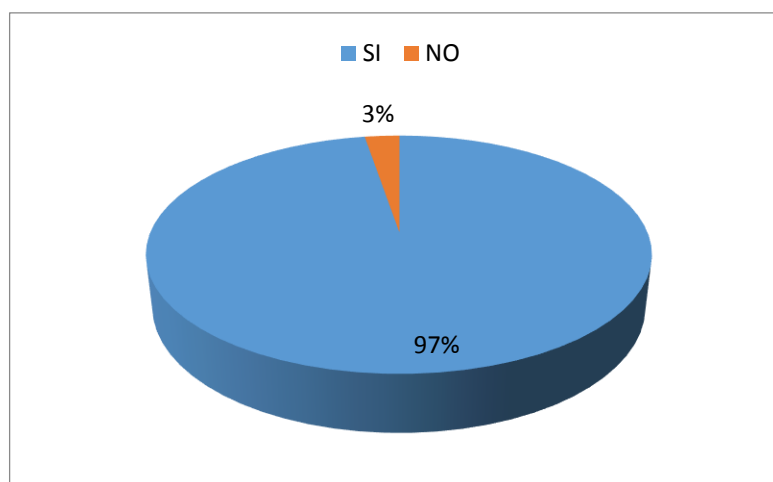
El 96% de los encuestados afirmó que las salvaguardias afectarían sus ingresos mientras que solamente un 4% considera que no afectarían sus ingresos.

Por tanto las salvaguardias afectarán negativamente sus ingresos económicos, lo cual es coherente con la teoría económica acerca de las salvaguardias y barreras a las importaciones.

**16) ¿Considera que se debe modificar la nueva ley arancelaria en el sector automotriz?**

**Tabla 26 Modificación de la nueva ley arancelaria en el sector automotriz**

Opción	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa
Sí	369	97%
No	10	3%
TOTAL	379	100%



**Figura 38. Modificación de la nueva ley arancelaria en el sector automotriz**

Un 97% de los gerentes o propietarios manifestaron que se debería modificar la Ley impuesta por el Gobierno, mientras que un 3% cree que no se debería modificar la Ley. Es decir que prácticamente todos los encuestados están de acuerdo en que se debería modificar la Ley.

De hecho el pedido de los representantes de los importadores del Ecuador hacia el Gobierno es que se revisen las cuotas de importación y las tasas arancelarias. El pedido es que las restricciones en las cuotas de importación bajen del 50% al 20%. Otro pedido

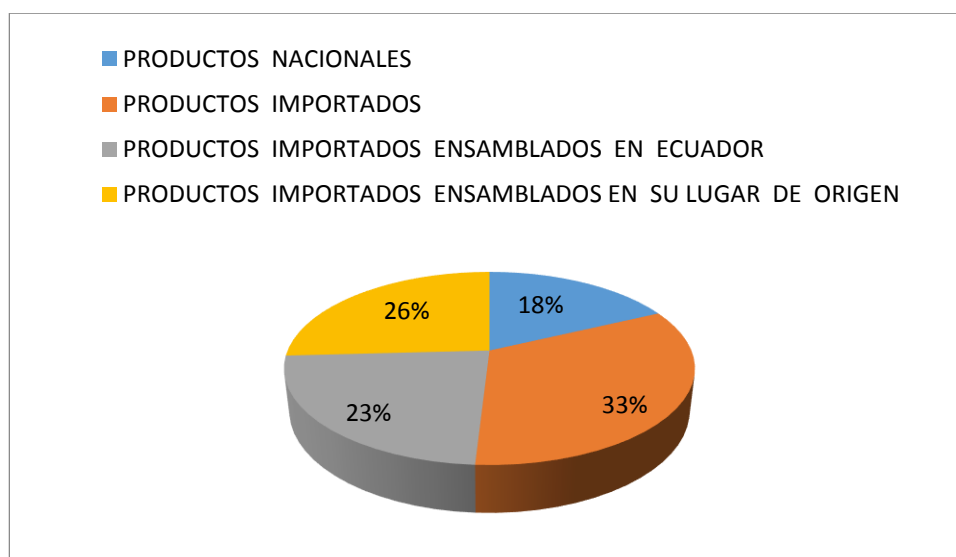
del sector es que las tasas arancelarias no sean tan altas y que las salvaguardias duden menos de los quince meses previstos.

**17) Los productos que mejor vende en su empresa o negocio son:**

**Tabla 27**

**Productos que mejor se venden en las empresas automotrices**

Opción	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa
PRODUCTOS NACIONALES	68	18%
PRODUCTOS IMPORTADOS	125	33%
PRODUCTOS IMPORTADOS ENSAMBLADOS EN ECUADOR	88	23%
PRODUCTOS IMPORTADOS ENSAMBLADOS EN SU LUGAR DE ORIGEN	98	26%
TOTAL	379	100%



**Figura 39. Productos que mejor se venden en las empresas automotrices**

Los encuestados se manifestaron con respecto a los productos que mejor se venden en sus negocios: 18% productos nacionales, un 33% productos importados, un 23% productos importados y ensamblados en Ecuador, y finalmente un 26% manifiesta que son productos importados ensamblados en su lugar de origen.

La mayoría de los negocios vende sobretodo “productos importados”, seguidos de “productos importados ensamblados en su lugar de origen” y de “productos importados ensamblados en el Ecuador”.

### **3.6 Conclusiones de la Investigación**

De la investigación realizada, se puede concluir que:

- La primera hipótesis planteada “Las salvaguardias impuestas por el Gobierno afectan a la gran mayoría de negocios relacionados al sector automotriz en la ciudad de Quito” se comprueba claramente. En todas las preguntas al menos el 60% de los encuestados tuvo un criterio negativo en cuanto a las cuotas de importaciones y las altas tasas arancelarias lo que indica que se tiene una afectación directa con el consumidor y con el importador.
- La segunda hipótesis “Las salvaguardias impuestas por el Gobierno provocan que bajen los ingresos de la gran mayoría de negocios relacionados al sector automotriz en la ciudad de Quito” también se comprueba. El análisis demostró que las salvaguardias provocan un aumento en el precio de los productos cercanos al 10%, pero también provocan una disminución de las ventas cercanas al 30%; lo que da como resultado neto que los ingresos bajen.
- La tercera hipótesis también se comprueba. Esta hipótesis planteaba que “La gran mayoría de los dueños de los negocios relacionados al sector automotriz en la ciudad de Quito no están de acuerdo con las salvaguardias impuestas por el Gobierno”. Más del 95% de los encuestados afirmó que las salvaguardias los afectarán negativamente, aunque solo el 60% no estaba de acuerdo con las

mismas. Esto posiblemente se deba a que algunos empresarios están conscientes de que la coyuntura económica forzó al Gobierno a estas medidas para mantener la cantidad de dólares que circulan en el país.

- La cuarta hipótesis “Existen alternativas para minimizar el impacto de las salvaguardias en el sector automotriz” también se comprueba, ya que las alternativas de solución a las salvaguardias ya han sido planteadas por los representantes del sector automotriz. Estas se enfocan básicamente en revisar el porcentaje de las cuotas de importación, en revisar el porcentaje a las altas tasas arancelarias y en disminuir el tiempo de vigencia de estas salvaguardias.
- Uno de los objetivos del trabajo de campo fue el obtener la “percepción” de los encuestados acerca de las salvaguardias, desde luego este objetivo se cumplió a cabalidad.

### **3.6.1 Consecuencias producidas por las salvaguardias**

Sustentados en la presente investigación se puede indicar que las salvaguardas tendrán un impacto relevante en la economía nacional, afectando varios sectores productivos, entre ellos el sector automotriz el cual es tema de análisis de mi investigación. Para ello se debería valorar la política en valores agregados y no solamente por factores económicos, esto debido a que en la instrumentación de política económica debe precautelar la agregación de preferencias sin realizar distorsiones y evaluar el impacto de esta medida en toda la sociedad.

En algunos sectores se verán favorecidos y desfavorecidos algunos sectores de la población. Por ejemplo, los productores y los consumidores se verán perjudicados debido a que las salvaguardias provocan una contracción en las ventas y que aumente el precio de los productos.

Los más afectados serán las empresas que tienen como principal actividad importar, puesto que estas medidas provocan que bajen sus ingresos y deban reajustar su estrategia de negocios para los quince meses que estarán vigentes las salvaguardias.

El mayor beneficiario será el gobierno nacional, puesto que esta medida permitirá que sus ingresos fiscales aumenten considerablemente y de forma rápida.

En el desarrollo de la investigación se pudo denotar que el sector comercial de camiones y tracto camiones se encuentra atravesando una dura situación. Algunos productores de marcas que se encargan de comercializar en el país, indican que las ventas han caído en los primeros meses del presente año entre el 25% y el 70% debido a la salvaguardia impuestas por el Gobierno. Las empresas importadoras de vehículos indican que como consecuencia de la baja de las ventas se han visto en la obligación de recortar personal y cerrar algunas sucursales, también han indicado que han pospuesto la inauguración de otras sucursales, que habían planeado abrir antes de conocer los cupos de importación y las altas tasas arancelarias.

La mayoría de empresas están esperando que se levante la medida impuesta por el gobierno en lugar de adquirir el producto con los nuevos precios, la cual afecta directamente a tener márgenes apropiados de rentabilidad, ya que los impuestos son demasiado altos y no proporciona suficiente utilidad para la empresa, por lo que tienen que recortar gastos.

Algunas empresas han decidido mantener los precios del año pasado porque aún cuentan con unidades del año pasado, que no se han podido comercializar como se esperaba. Además, se afirma que para mediados de este año estas unidades ya se habrán agotado y solo quedarán vehículos con el recargo del 45% de la salvaguardia. Por dicha sobretasa, se indica que un camión que antes costaba USD 90 mil pasó a costar USD 130 mil para este año.

Actualmente el mercado de los vehículos se encuentra bastante contraído. Como resultado de la baja de ventas, algunos empresarios indican que las empresas tuvieron que cerrar alrededor de 3 a 10 sucursales aproximadamente en todo el país y recortar el personal.



### 3.7 Análisis Financiero

La presente investigación no analiza la creación de una empresa o la expansión de una línea de negocios; por lo tanto, no se puede elaborar un análisis financiero usual que contenga costos, ingresos y utilidades, ni se puede calcular los índices financieros usuales como la Tasa Interno de Retorno (TIR), el Valor Actual Neto (VAN) o el Período de Recuperación.

Lo que sí se ha podido obtener es datos de las importadoras, comercializadoras, pequeñas y medianas empresas y el Gobierno acerca de impacto de las salvaguardias. Los datos contables que permitirán hacer un análisis financiero más completo de las empresas afectadas recién estarán disponibles a finales de año.

Además la variación en las ventas de las empresas o el aumento en la recaudación del Gobierno se deben a muchos factores, no solo a las salvaguardias. Por ejemplo la caída del precio del petróleo, la apreciación del dólar, el posible impuesto a las herencias, la mejora en la recaudación tributaria, el Fenómeno del Niño (que está por llegar), la posible erupción del volcán Cotopaxi, etc. impactarán en las ventas y en la recaudación del Gobierno.

Lo anterior significa que el análisis contable que se podrá hacer a final del año permitirá observar el “análisis agregado” de muchos factores.

De cualquier manera, en esta investigación se han identificado los principales sectores afectados por las salvaguardias en cuanto al sector automotriz, los cuales son:

- Los importadores, comercializadores y ensambladoras de vehículos
- Los pequeños y medianos negocios que producen y/o comercian bienes y servicios relacionados con el sector automotriz
- El Gobierno, a través de la recaudación de impuestos

En muchas partes de esta investigación se han señalado datos u cuadros con respecto al impacto económico que han recibido estos sectores. En esta sección se van a resumir los impactos más relevantes de los sectores señalados:

## **1. Importadores, comercializadoras y ensambladoras de vehículos**

De acuerdo al Ministro de Comercio Exterior, Diego Aulestia, las importaciones totales del país en los primeros tres meses (marzo, abril y mayo del 2015) se han reducido en USD 576 millones.

De acuerdo a Xavier Cárdenas, Director del Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador (SENAE), en los quince meses que se tiene planificado que duren las salvaguardias se reducirán las importaciones totales del país en alrededor de USD 2.200 millones.

Todo lo anterior significa que el sector importador verá reducida sus ventas en varios miles de millones de dólares. Esta “recesión del sector importador” creará presiones para reducir el número de trabajadores contratados y sin duda disminuirá el “flujo de inversiones que se habían programado” antes de conocer las salvaguardias.

Debe recordarse que las sobretasas arancelarias afectan a 2.800 subpartidas y gravan a cerca del 32% del total de importaciones.

En las concesionarias de autos del país se puede encontrar unidades relativamente económicas, cuyo precio de contado se acerca a los USD 13.000 (como el “Spark”); también se pueden encontrar unidades cuyo precio supera los USD 90.000 (como el “Ford Explorer”). Algunos de los autos más vendidos son el “Chevrolet Sail” y el “Chevrolet Emotion” cuyo precio oscila entre los 19.000 a los 23.000 dólares.

Por otro lado, las proyecciones indican que la venta de autos bajará de 120.000 vehículos en el 2014 a 85.000 en el año 2015, lo que representa una reducción de 35.000 autos.

Suponiendo que cada auto se venda en promedio a USD 30.000 y que la utilidad neta promedio en toda la cadena de importación-distribución sea de USD 5.000, entonces las 35.000 unidades representan una reducción en utilidades netas de alrededor de USD 150 millones en todo el año 2015.

De acuerdo a la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE) la venta de vehículos livianos en el Ecuador (tanto importados como ensamblados) en

los primeros cuatro meses del 2014 y 2015 bajó de 36.900 a 32.920 unidades, lo que significa una disminución de 10,7%. Se prevé que el descenso en el resto del año sea aún mayor. Además los cupos de importación reducen las importaciones de autos en alrededor del 50%.

De acuerdo a la Dirección de Estadística Económica del INEC el sector automotriz ecuatoriano se concentra en la Sierra Norte del país y las ensambladoras más importantes son AYMESA, OMNIBUS BB y MARESA. Éstas producen automóviles, camionetas y autos todo terreno. Estas empresas tienen sus plantas ensambladoras en la ciudad de Quito.

Se estima que la venta de automóviles de las ensambladoras nacionales bajará aproximadamente de 17.000 a 14.000 unidades entre el año 2014 y el 2015. También se estima que la venta de camionetas bajará de 1.800 a 1.400 unidades en el mismo período. Esta baja no se ve directamente afectada por las salvaguardias (que afectan a las importaciones), pero se ve impactada por la recesión del Ecuador en el año 2015 debido sobre todo a la baja del precio del petróleo.

El Gobierno ha indicado que las salvaguardias no se aplicarán a los insumos utilizados en la producción nacional, pero algunas ensambladoras se han quejado que algunos de sus insumos importados sí han sido afectados por las salvaguardias. Lo anterior se debe fundamentalmente a que algunos artículos importados pueden ser a la vez un insumo o un producto de consumo final. Por ejemplo las llantas importadas pueden venderse a los consumidores finales (dueños de vehículos) pero también podrían ser utilizadas en el proceso productivo de las ensambladoras. El Gobierno ha indicado que estudiará los casos en los que las salvaguardias estén afectando a los insumos de producción.

De acuerdo a la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador el conjunto de estas empresas generan alrededor de 14.000 plazas de empleos directos e indirectos, dinamizan la economía nacional con un volumen de negocios anual de USD 5.200 millones, cerca del 10% del PIB, y contribuyen con el desarrollo del país a través de la transferencia de nuevas tecnologías y soluciones de movilidad, aportando cerca de

USD 1.000 millones por concepto de tributos. (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2015)

## 2. Pequeños y medianos negocios relacionados al sector automotriz.

De acuerdo al último Censo de Población y Vivienda del Ecuador, realizado en el año 2010, existían cerca de 29.000 establecimientos relacionados directos o indirectamente con el sector automotriz. Se estima que actualmente hay más de 30.000 establecimientos de este tipo que se verán afectados por las salvaguardias.


De acuerdo a este Censo “de los 29.068 establecimientos económicos dedicados a actividades de comercio automotriz, el 70% corresponden a establecimientos que realizan mantenimiento y reparación de vehículos automotores, mientras que el 30% restante se dedica a la venta de partes, piezas y accesorios de vehículos automotores; venta al por menor de combustibles y venta de vehículos. (Dirección y estadísticas económica INEC, 2011)

La mayoría de los pequeños y medianos negocios relacionados con el sector automotriz se encuentran en la provincia del Guayas con el 27%, después la provincia de Pichincha con el 17%, seguidos de Azuay 8,1%, Manabí 7,5% y Tungurahua 4,5%. (PRO ECUADOR, 2013).

Del estudio de campo de esta investigación se concluyó que las ventas promedio de los pequeños y medianos comercios del sector automotriz se aproximan a los USD 2.715 millones al año. El siguiente cuadro se obtuvo de la pregunta # 4 de la investigación.

**Tabla 28**  
**Calculo de las ventas de los pequeños y medianos negocios del sector automotriz en el país, en USD**

Ventas promedio por empresa típica, en USD	Número de empresas en el país	Ventas, en USD
750	1.500	1.125.000

Continua 

<b>3000</b>	10.800	32.400.000
<b>7500</b>	11.700	87.750.000
<b>17500</b>	6.000	105.000.000
	<b>Ventas mensuales, USD</b>	<b>226.275.000</b>
	<b>Ventas anuales, USD</b>	<b>2.715.300.000</b>

Suponiendo que la reducción de las ventas siga el patrón de reducción de las ventas de automotores (reducción del 30% entre el 2014 y el 2015); entonces, las ventas de los pequeños y medianos comerciantes se reducirían aproximadamente en USD 815 millones (el 30% de USD 2.715 millones).

Suponiendo que la utilidad neta de los pequeños y medianos negocios sea cercana al 15% entonces las utilidades netas se reducirán cerca de USD 122 millones.

Del estudio de campo también se puede concluir que en los 379 negocios encuestados laboran cerca de 9.500 empleados, es decir que el promedio de empleados es cercano a los 25 empleados por negocio. Si con estos resultados se infiere a la población total se tendría que en los cerca de 30.000 establecimientos trabajan aproximadamente 750.000 empleados.

### **3. El Gobierno.**

De la información obtenida del Ministro de Comercio Exterior, Diego Aulestia, el Gobierno ha recaudado en los primeros tres meses de vigencia de las sobretasas arancelarias alrededor de USD 250 millones (para todos los rubros, no solo para el sector automotriz).

Del análisis anterior se puede inferir que si continúa la tendencia en los diez meses de vigencia de las sobretasas arancelarias (de marzo a diciembre) del 2015 la recaudación será cercana a los USD 830 millones (para todos los rubros).

De acuerdo a Xavier Cárdenas, Director del Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador (SENAE), en los quince meses que se tiene planificado que duren las

salvaguardias se recaudarán cerca de USD 1.000 millones. (En 2.800 subpartidas gravadas que representan el 32% del total de importaciones).

El cupo para la importación de vehículos en el año 2015 es de 22.277 unidades. Si se supone que cada vehículo en promedio tiene un precio CIF de USD 25.000 y se paga una sobretasa del 45%; entonces se podría concluir que el Gobierno va a recaudar por la sobretasa arancelaria cerca de USD 250 millones en el 2015 solamente en el sector automotriz. Esto significa que las recaudaciones por las salvaguardias en el sector automotriz representan cerca del 30% de las recaudaciones totales por salvaguardias.

El Gobierno por un lado recauda más por las altas tasas arancelarias, pero por otro lado recauda menos por que se reducen las importaciones por los cupos establecidos.

El análisis comparativo entre el 2014 y el 2015 muestra que en los meses de enero a agosto recaudación ha aumentado en todos y cada uno de los meses.

Cuadro 8. Recaudaciones del Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador (SENAE), análisis comparativo 2014 – 2015

**Tabla 29**  
**Recaudaciones del Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador (SENAE), análisis comparativo 2014 – 2015**

Meses	2014	2015	Incremento
Enero	279	345	66
Febrero	259	286	27
Marzo	261	331	70
Abril	295	329	34
Mayo	318	346	28
Junio	300	342	42
Julio	307	350	43
Agosto	316	323	7
Total	2335	2652	317

Fuente: (Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador (SENAE), 2015)

El incremento total de la recaudación es este período es de USD 317 millones, tal como se muestra en el siguiente cuadro. Si la tendencia continúa para finales de año se habrán recaudado cerca de USD 475 millones por las sobretasas arancelarias.

Se podría concluir que USD 143 millones del aumento de las recaudaciones (30% de los 475 millones) son del sector automotriz.

#### 4. Agregado de los tres sectores analizados

En el siguiente cuadro se muestra el cálculo del impacto en las utilidades de los importadores, comercializadoras, ensambladoras y pequeños y medianos negocios relacionados con el sector automotriz. También se muestra el aumento de las recaudaciones del Gobierno en el sector auto.

**Tabla 30**  
**Cálculo del impacto en las utilidades netas de los negocios relacionados al sector automotriz y en el Gobierno por las sobretasas arancelarias, año 2015**

Sectores	Variación en millones de USD
Pérdida en utilidades netas de los importadores, comercializadoras y ensambladoras (2015 - 2014)	-150
Pérdidas en utilidades netas de los pequeños y medianos negocios automotrices (2015 - 2014)	-122
Aumento de las recaudaciones arancelarias del Gobierno (2015 - 2014)	143
Total	-129

Del cuadro se puede concluir que lo que recauda el Gobierno no compensa la baja en las utilidades de los negocios relacionados al sector automotriz. Sin embargo, debe recordarse que, de acuerdo al Gobierno, las sobretasas arancelarias no tienen por objetivo la recaudación fiscal sino la defensa de la balanza comercial y de la dolarización.

## CAPÍTULO IV

### CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

#### 4.1 Conclusiones

De la presente investigación se concluye que:

- La Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador indica que el sector automotriz representa cerca del 9% del PIB y tiene un volumen de negocios superior a los 5.000 millones de dólares anuales lo que genera cerca de 14.000 empleos (directos e indirectos) y aporta cerca de 1.000 millones de dólares por concepto de tributos a la Economía del Ecuador. Además la importancia del sector se evidenció con el Censo Económico del 2010 donde se contabilizaron “29.068 establecimientos económicos dedicados al comercio automotriz”, de los cuales el 27% estuvieron ubicados en Guayas y el 17% en Pichincha.
- El sector automotor en el Ecuador y en Quito tuvo un crecimiento sostenido hasta los años 2011 y 2012, donde las estadísticas muestran un record en cuanto a venta e importación de automóviles nuevos. Sin embargo, a partir del 2012 el Gobierno ecuatoriano tomó una serie de medidas, como los cupos de importación y las altas tasas arancelarias, que provocaron que el sector se contraiga. En marzo del 2015 entraron en vigencia las nuevas tasas de salvaguardias que, de acuerdo a las personas y empresas involucradas en el sector, provocarán que se contraiga aún más el sector automotriz.
- Para el año 2015 el cupo de importación de vehículos terminados se redujo radicalmente con una disminución promedio cercana al 50%: y el cupo de importación de piezas y partes (CKD) cayó en promedio un 22%, lo que muestra claramente el gran impacto que sufrirá este sector. El Presidente del Concesionario de Automotores y Anexos indicó que en los años 2013 y



2014 se registraron cerca de 112.000 unidades nuevas, pero para el año 2015 se estima que se llegará solamente a 60.000 unidades nuevas (entre vehículos livianos y pesados).

- Dentro de los principales problemas por el incremento de la salvaguardia al sector automotriz de la ciudad de Quito se puede apuntar los siguientes:
- Los ingresos de las concesionarias en el 2015 disminuirán marcadamente; se estima que las ventas de vehículos nuevos (importados + producidos internamente) disminuirán en un porcentaje cercano al 35% y los precios subirán alrededor del 10% solamente. Por lo tanto las concesionarias tendrán un año difícil. Los trabajadores de las concesionarias también se verán perjudicados, ya que la disminución de los ingresos de estas empresas provocará probablemente una reducción de la nómina laboral.
- En el 2015 los impuestos recaudados por el Gobierno al sector automotriz se verán afectados por la contracción del sector. El Impuesto al Valor Agregado (IVA) del sector disminuirá ya que las ventas se reducirán. También caerá el Impuesto a la Renta (IR) ya que el sector automotriz generará menos utilidades.
- En cuanto a los resultados más relevantes de la investigación realizada por medio de las encuestas (realizadas a empresas relacionadas con el sector automotriz) se tiene que: El 60% de los encuestados “no está de acuerdo” con las nuevas salvaguardias. La gran mayoría de los encuestados, el 93%, afirma que utilizan materias primas importadas. Lo anterior demuestra que cerca de 9 de cada 10 de estas empresas se verán afectadas por un cambio en las tasas arancelarias y las cuotas de importación.
- Los encuestados indicaron que las salvaguardias del sector automotriz influyen sobre todo en el aspecto económico con un porcentaje superior al 50%, un 23% influye en el área social y un 24% influye en el ámbito de la política. El 94% de los encuestados indica que debido a las salvaguardias los productos subieron de precio, solamente el 6% considera que el precio se mantuvo. El 96% de los encuestados afirmó que las salvaguardias afectarán sus ingresos, y solamente un 4% considera que no afectarán sus ingresos.

- Un punto muy relevante de la investigación es que se manifiesta un descontento mayoritario en las empresas relacionadas al sector automotor por las salvaguardias impuestas por el Gobierno. Las salvaguardias impuestas por el Gobierno se sostienen bajo el fundamento de evitar la salida de dólares y para estabilizar la Balanza Comercial al reducir las importaciones.

## 4.2 Recomendaciones

Debido a la gran importancia que tiene el sector automotriz, tal como se ha demostrado a lo largo de esta tesis, el Gobierno debería analizar profundamente el impacto de las salvaguardias en el sector automotriz.

- Si el Gobierno desea que se retome el crecimiento sostenido del sector automotriz del Ecuador debe, como primer paso, revisar las cuotas de importación, las tasas arancelarias y el período de vigencia de las salvaguardias.
- La “recesión” del sector automotor importador es evidente, se recomienda que el Gobierno por lo menos tome alguna medida económica paliativa en cuanto a la disminución de la demanda de mano de obra. Esto lo podría hacer con el incentivo a la producción nacional de automóviles, neumáticos, baterías, etc.
- Los impuestos recaudados por el sector automotor se contraerán en el 2015 en un 30%, el Gobierno debe analizar cuidadosamente este efecto en el presupuesto nacional.
- Un 97% de los gerentes o propietarios manifestaron que se debería modificar la Ley impuesta por el Gobierno. La primera recomendación obvia es que se debería analizar nuevamente el contenido de la Ley, sobre todo en lo que respecta a los cupos de importación.
- Representantes del sector automotor han solicitado al Gobierno que revea la decisión de disminuir los cupos de importación a un porcentaje que no

sobrepase el 20% para que el impacto no sea tan significativo y se preserven las fuentes de trabajo. El Gobierno debe considerar detenidamente estas propuestas aún más cuando factores económicos exógenos afectan la economía.

- También se ha solicitado que se analice nuevamente los aranceles cobrados a piezas y partes (CKD) que se utilizan en el ensamblaje de vehículos producidos internamente. El Gobierno actualmente está analizando este pedido.
- El Gobierno debe incentivar la producción nacional de vehículos, también la de piezas y partes (CKD) por medio de subsidios, reducciones en los impuestos, facilidades de pago u otras medidas económicas, ayudando a los importadores para compensar la disminución producidas en las ventas del 30%.

## Bibliografía

1. Blanco, A. (2014). *Evolución histórica del automóvil*. Chicago: idoneos.
2. CINAIE. (2015). *Historia de la Industria Ecuatoriana - CINAIE- Cámara de la ...*  
Obtenido de Historia de la Industria Ecuatoriana - CINAIE- Cámara de la ...: Historia de la Industria Ecuatoriana - CINAIE- Cámara de la ...
3. Comex, tomado de Diario El Universo. (05 de 01 de 2015). Ecuador restringirá en el 2015 la importación de vehículos por la baja del petróleo.
4. Dirección de Inteligencia Comercial e Inversiones. (2012). *ANÁLISIS DEL SECTOR AUTOMOTRIZ*. Quito: PROECUADOR.
5. Dirección y estadísticas económica INEC. (2011). *Análisis sectorial*. Quito: INEC.
6. Gestipolis.com. (2015). *Gestipolis.com*. Recuperado el 5 de agosto de 2015, de ¿Qué es un arancel?: <http://www.gestipolis.com/que-es-un-arancel/>
7. Granizo, A. (2008). *Estudio impacto políticas arancelarias como medida de protección a la industria*. Quito: Universidad Tecnológica Equinoccial.
8. Hernández, G. (2013). *Diccionario de Economía*. Bogotá : U. Cooperativa de Colombia.
9. Gaceta Oficial. (1999). *Del acuerdo de Cartagena*. LIMA: SECRETARIA DE LA COMUNIDAD ANDINA.
10. Ministerio de industrias y Productividad. (2015). *Análisis sectorial*. Recuperado el 15 de 04 de 2015, de Guayas y Pichincha lideran el mercado: <http://www.industrias.gob.ec/>
11. Pachón, E., Acosta, F., & Milazzo, m. (2013). *Economía y Política 1 Edición actualizada*. Bogotá : Norma S.A.

## Linkografía

1. AGN . (01 de 05 de 2015). *Análisis del sector automotriz en cifras*. Recuperado el 25 de 06 de 2015, de [http://www.elmercurio.com.ec/477532-analisis-del-sector-automotriz-en-cifras/#.VYwanvl\\_Oko](http://www.elmercurio.com.ec/477532-analisis-del-sector-automotriz-en-cifras/#.VYwanvl_Oko)
2. Araujo. (17 de 05 de 2015). *Las ventas de autos bajaron 10,7% en 4 meses*. Recuperado el 25 de 06 de 2015, de <http://www.elcomercio.com/actualidad/ventas-autos-descenso-sectorautomotor-ecuador.html>

3. Arboleda, J. (20 de 04 de 2010). *Gestión de proyectos*. Obtenido de Slideshare: <http://es.slideshare.net/jennifer15/diapositivas-proyecto-3791182>
4. Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador . (2015). *Cifras de las Ventas Mensuales de los Vehículos 2012-2015*. Recuperado el 05 de 06 de 2015, de [http://www.aeade.net/web/index.php?option=com\\_content&view=article&id=145&Itemid=80](http://www.aeade.net/web/index.php?option=com_content&view=article&id=145&Itemid=80)
5. Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador . (s.f). *AEADE*. Recuperado el 5 de agosto de 2015, de ¿Quiénes somos?: [http://www.aeade.net/web/index.php?option=com\\_content&view=article&id=84&Itemid=78](http://www.aeade.net/web/index.php?option=com_content&view=article&id=84&Itemid=78)
6. Barcia, W. (10 de 06 de 2013). *Educándonos en el ámbito Económico*. Recuperado el 06 de 05 de 2015, de Industria Automotriz a nivel Mundial: <http://ambitoeconomico.blogspot.com/2013/06/industria-automotriz-nivel-mundial.html>
7. Business Alliance Segure Commerce. (12 de 01 de 2015). *Sector Automotriz pise revisar los cupos de importación para vehículos* . Recuperado el 25 de 06 de 2015, de <http://basc-guayaquil.org/sector-automotriz-pide-revisar-los-cupos-de-importacion-para-vehiculos/>
8. CINAIE. (28 de agosto de 2014). *Desarrollo, Retos y Modernización de la Industria Automotriz ecuatoriana*. Recuperado el 4 de agosto de 2015, de Cámara de la Industria Automotriz: <http://www.scpm.gob.ec/wp-content/uploads/2014/10/Juan-Bermeo.pdf>
9. CINAIE. (2015). *Mecanismos de la Comunidad Andina* . Recuperado el 04 de 06 de 2015, de [http://www.cinae.org.ec/index.php?option=com\\_content&view=article&id=57&Itemid=328&lang=es](http://www.cinae.org.ec/index.php?option=com_content&view=article&id=57&Itemid=328&lang=es)
10. Comex (tomado de Rodríguez, J. (08 de 02 de 2015). *El sector Automotriz limita drásticamente sus Importaciones*. Recuperado el 07 de 05 de 2015, de <http://comunidad.todocomercioexterior.com.ec/profiles/blogs/el-sector-automotriz-limita-dram-ticamente-sus-importaciones>
11. Comunidad Andina . (02 de 03 de 2015). *Mercado Automotor en la Comunidad Andina* . Recuperado el 25 de 06 de 2015, de <http://intranet.comunidadandina.org/Documentos/DEstadisticos/SGDE683.pdf>
12. Diario el Telégrafo. (08 de 08 de 2013). *El parque automotor crece más que la población*. Obtenido de Diario El Telégrafo: <http://www.telegrafo.com.ec/noticias/quito/item/el-parque-automotor-crece-mas-que-la-poblacion.html>

13. Ecolatina Consultoria en Economía y Empresas. (2015). *Salvaguardias* . Recuperado el 07 de 05 de 2015, de [http://www.ecolatina.com/conceptos\\_tecnicos.htm#Salvaguardias](http://www.ecolatina.com/conceptos_tecnicos.htm#Salvaguardias)
14. Ecuatoriano, G. (7 de Marzo de 2015). *Ecuador fija salvaguardia arancelaria a importaciones de 2.800 productos*. Recuperado el 4 de Agosto de 2015, de El VISTAZO: <http://www.vistazo.com/seccion/pa%C3%ADs/ecuador-fija-salvaguardia-arancelaria-importaciones-de-2800-productos>
15. Ecuavisa. (06 de 01 de 2015). *Sector Automotriz redujo cifra de importaciones debido a restricción*. Recuperado el 25 de 06 de 2015, de <http://www.ecuavisa.com/articulo/noticias/nacional/94645-sector-automotriz-redujo-cifra-importaciones-debido-restriccion>
16. El Mercurio. (01 de 05 de 2015). *Análisis del sector automotriz en cifras* . Recuperado el 5 de 08 de 2015, de El Mercurio: <http://www.elmercurio.com.ec/477532-analisis-del-sector-automotriz-en-cifras/#.VcPNcPmYTIV>
17. El Telégrafo. (11 de 01 de 2015). *El precio de los vehículos subiría entre el 5% y 15%*. Recuperado el 24 de 06 de 2015, de <http://www.telegrafo.com.ec/economia/item/el-precio-de-los-vehiculos-subiria-entre-el-5-y-15.html>
18. El Universo. (08 de 01 de 2015). *Cupo del 2015 recortaría 47.992 carros nuevos*. Recuperado el 25 de 06 de 2015, de <http://www.eluniverso.com/noticias/2015/01/08/nota/4408111/cupo-este-ano-recortaria-47992-carros-nuevos>
19. Fernando Carrión, t. d. (08 de 08 de 2013). *El parque automotor crece más que la población*. Obtenido de Diario El Telégrafo: <http://www.telegrafo.com.ec/noticias/quito/item/el-parque-automotor-crece-mas-que-la-poblacion.html>
20. García, P. (07 de 03 de 2015). *Preocupación en locales comerciales de Quito por la salvaguardia*. Recuperado el 05 de 06 de 2015, de <http://www.elcomercio.com/actualidad/preocupacion-locales-comerciales-quito-salvaguardia.html>
21. Jon Kepa. (01 de 04 de 2008). *Los Quitus*. Obtenido de WordPress: <http://jonkepa.wordpress.com/2007/12/12/los-quitus/>
22. Laguardia, Y. (s.f). *Monografias.com*. Recuperado el 5 de agosto de 2015, de Instrumentos de la política comercial: <http://www.monografias.com/trabajos97/instrumentos-politica-comercial/instrumentos-politica-comercial.shtml>

23. Ley Orgánica Reformatoria. (31 de Julio de 2008). *Revista Judicial*. Recuperado el 4 de agosto de 2015, de Registro Oficial No 392:  
<http://www.derechoecuador.com/productos/producto/catalogo/registros-oficiales/2008/julio/code/18937/registro-oficial-no-392---miercoles-30-de-julio-de-2008-segundo-suplemento>
24. Ley Orgánica Reformatoria. (2013). *Registro Oficial No.392*. Recuperado el 4 de Agosto de 2015, de derechoecuador.com:  
<http://www.derechoecuador.com/productos/producto/catalogo/registros-oficiales/2008/julio/code/18937/registro-oficial-no-392---miercoles-30-de-julio-de-2008-segundo-suplemento>
25. maps/place/Quito. (19 de 05 de 2015). *maps/place/Quito*. Obtenido de maps/place/Quito:  
[https://www.google.com.ec/webhp?source=search\\_app&gfe\\_rd=cr&ei=5FS1VaOfHM-YmAGfvLSACw&gws\\_rd=ssl#q=mapa+de+quito](https://www.google.com.ec/webhp?source=search_app&gfe_rd=cr&ei=5FS1VaOfHM-YmAGfvLSACw&gws_rd=ssl#q=mapa+de+quito)
26. Mercado Automotor. (Junio de 2015). *Comunidad Andina*. Recuperado el 5 de Agosto de 2015, de Comunidad Andina: Estructura porcentual de la importación:  
<http://intranet.comunidadandina.org/Documentos/DEstadisticos/SGDE683.pdf>
27. Ministerio de Comercio Exterior . (2014). *Pro ecuador*. Recuperado el 4 de agosto de 2015, de ¿Qué son barreras arancelarias?:  
<http://www.proecuador.gob.ec/faqs/que-son-barreras-arancelarias/>
28. Pacheco, M. (27 de Diciembre de 2014). *El Comercio.com*. Recuperado el 05 de Agosto de 2015, de Actualidad I: <http://www.elcomercio.com/actualidad/50000-autos-nuevos-trafico-quito.html>
29. Padilla, E. (03 de 12 de 2012). *Aranceles Subsidios en el Comercio Internacional*. Recuperado el 07 de 05 de 2015, [de http://es.slideshare.net/evelynpassss/que-es-un-arancel](http://es.slideshare.net/evelynpassss/que-es-un-arancel)
30. Pérez, J. (15 de 04 de 2015). *Retiro de Aranceles para llantas es oficializado*. Recuperado el 27 de 05 de 2015, de [http://ecuadorinmediato.com/index.php?module=Noticias&func=news\\_user\\_view&id=2818779750&umt=retiro\\_aranceles\\_para\\_llantas\\_es\\_oficializado](http://ecuadorinmediato.com/index.php?module=Noticias&func=news_user_view&id=2818779750&umt=retiro_aranceles_para_llantas_es_oficializado)
31. PRO ECUADOR. (2011). *Análisis Sectorial Automotriz y Autopartes*. Recuperado el 07 de 05 de 2015, de <http://www.proecuador.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/03/PROEC-AS2011-AUTOMOTRIZ.pdf>
32. PRO ECUADOR. (Marzo de 2013). *Análisis del sector automotriz, 2013*. Recuperado el 4 de Agosto de 2015, de PRO ECUADOR:  
<http://www.proecuador.gob.ec/pubs/analisis-sector-automotriz-2013/>

33. Proecuador. (2013). *SECTORIAL AUTOMOTRIZ YAUTOPARTES*. Recuperado el 22 de 08 de 2015, de Pro Ecuador: <http://www.proecuador.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/03/PROEC-AS2011-AUTOMOTRIZ.pdf>
34. Proecuador. (2015). *Automotriz*. Recuperado el 25 de 06 de 2015, de <http://www.proecuador.gob.ec/compradores/oferta-exportable/automotriz/>
35. Radio Hualcavilca. (07 de 01 de 2015). *Preocupación en sector automotriz por reducción de cupos de importación*. Recuperado el 25 de 06 de 2015, de <http://radiohuancavilca.com.ec/noticias/2015/01/07/preocupacion-en-sector-automotriz-por-reduccion-de-cupos-de-importacion/>
36. Tipán, L. (17 de 12 de 2014). *Políticas de Producción*. Recuperado el 04 de 06 de 2015, de <http://es.slideshare.net/naranjotipan/politicas-de-produccion-42817498>
37. UNIVERSO. (05 de 01 de 2015). *Noticias*. Recuperado el 5 de agosto de 2015, de Ecuador restringirá en el 2015 la importación de vehículos por la baja del petróleo: <http://www.eluniverso.com/noticias/2015/01/05/nota/4400966/gobierno-restringira-2015-importacion-vehiculos-baja-petroleo>
38. Veletanga, G. (Noviembre de 31 de 2012). *Pontificia Universidad Católica del Ecuador*. Recuperado el 4 de agosto de 2015, de Economía y Finanzas Internacionales: <http://www.puce.edu.ec/economia/efi/index.php/economia-internacional/14-competitividad/74-politica-comercial>
39. Zamora, L. (06 de 07 de 2014). Recuperado el 04 de 06 de 2015, de <http://definicion.de/vehiculo/>
40. [www.andes.info.ec/es/noticias/ecuador](http://www.andes.info.ec/es/noticias/ecuador). (8 de marzo de 2015). Obtenido de [www.andes.info.ec/es/noticias/ecuador](http://www.andes.info.ec/es/noticias/ecuador): <http://www.andes.info.ec/es/noticias/ecuador-divulga-lista-productos-importados-pagaran-aranceles-extras-miercoles.html#1247>

## Trabajos citados

- [www.andes.info.ec/es/noticias/ecuador](http://www.andes.info.ec/es/noticias/ecuador). (8 de marzo de 2015). Obtenido de [www.andes.info.ec/es/noticias/ecuador](http://www.andes.info.ec/es/noticias/ecuador): <http://www.andes.info.ec/es/noticias/ecuador-divulga-lista-productos-importados-pagaran-aranceles-extras-miercoles.html#1247>
- AGN . (01 de 05 de 2015). *Análisis del sector automotriz en cifras*. Recuperado el 25 de 06 de 2015, de [http://www.elmercurio.com.ec/477532-analisis-del-sector-automotriz-en-cifras/#.VYwanvl\\_Oko](http://www.elmercurio.com.ec/477532-analisis-del-sector-automotriz-en-cifras/#.VYwanvl_Oko)



- Araujo. (17 de 05 de 2015). *Las ventas de autos bajaron 10,7% en 4 meses*. Recuperado el 25 de 06 de 2015, de <http://www.elcomercio.com/actualidad/ventas-autos-descenso-sectorautomotor-ecuador.html>
- Arboleda, J. (20 de 04 de 2010). *Gestión de proyectos*. Obtenido de Slideshare: <http://es.slideshare.net/jennifer15/diapositivas-proyecto-3791182>
- Asociacion de Empresas Automotrices del Ecuador . (2015). *Cifras de las Ventas Mensuales de los Vehiculos 2012-2015*. Recuperado el 05 de 06 de 2015, de [http://www.aeade.net/web/index.php?option=com\\_content&view=article&id=145&Itemid=80](http://www.aeade.net/web/index.php?option=com_content&view=article&id=145&Itemid=80)
- Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador . (s.f). *AEADE*. Recuperado el 5 de agosto de 2015, de ¿Quiénes somos?: [http://www.aeade.net/web/index.php?option=com\\_content&view=article&id=84&Itemid=78](http://www.aeade.net/web/index.php?option=com_content&view=article&id=84&Itemid=78)
- Barcia, W. (10 de 06 de 2013). *Educándonos en el ámbito Económico*. Recuperado el 06 de 05 de 2015, de Industria Automotriz a nivel Mundial: <http://ambitoeconomico.blogspot.com/2013/06/industria-automotriz-nivel-mundial.html>
- Blanco, A. (2014). *Evolución histórica del automóvil*. Chicago: idoneos.
- Business Alliance Segure Commerce. (12 de 01 de 2015). *Sector Automotriz pise revisar los cupos de importación para vehículos* . Recuperado el 25 de 06 de 2015, de <http://basc-guayaquil.org/sector-automotriz-pide-revisar-los-cupos-de-importacion-para-vehiculos/>
- CINAE. (28 de agosto de 2014). *Desarrollo, Retos y Modernización de la Industria Automotriz ecuatoriana*. Recuperado el 4 de agosto de 2015, de Cámara de la Industria Automotriz: <http://www.scpm.gob.ec/wp-content/uploads/2014/10/Juan-Bermeo.pdf>
- CINAE. (2015). *Historia de la Industria Ecuatoriana - CINAE- Cámara de la ...* Obtenido de Historia de la Industria Ecuatoriana - CINAE- Cámara de la ...: Historia de la Industria Ecuatoriana - CINAE- Cámara de la ...
- CINAE. (2015). *Mecanismos de la Comunidad Andina* . Recuperado el 04 de 06 de 2015, de [http://www.cinae.org.ec/index.php?option=com\\_content&view=article&id=57&Itemid=328&lang=es](http://www.cinae.org.ec/index.php?option=com_content&view=article&id=57&Itemid=328&lang=es)
- Comex (tomado de Rodriguez, J. (08 de 02 de 2015). *El sector Automotriz limita drásticamente sus Importaciones*. Recuperado el 07 de 05 de 2015, de <http://comunidad.todocomercioexterior.com.ec/profiles/blogs/el-sector-automotriz-limita-dram-ticamente-sus-importaciones>

- Comex, tomado de Diario El Universo. (05 de 01 de 2015). Ecuador restringirá en el 2015 la importación de vehículos por la baja del petróleo.
- Comunidad Andina . (02 de 03 de 2015). *Mercado Automotor en la Comunidad Andina* . Recuperado el 25 de 06 de 2015, de <http://intranet.comunidadandina.org/Documentos/DEstadisticos/SGDE683.pdf>
- Diario el Telégrafo. (08 de 08 de 2013). *El parque automotor crece más que la población*. Obtenido de Diario El Telégrafo: <http://www.telegrafo.com.ec/noticias/quito/item/el-parque-automotor-crece-mas-que-la-poblacion.html>
- Dirección de Inteligencia Comercial e Inversiones. (2012). *ANÁLISIS DEL SECTOR AUTOMOTRIZ*. Quito: PROECUADOR.
- Dirección y estadísticas económica INEC. (2011). *Análisis sectorial*. Quito: INEC.
- Ecolatina Consultoria en Economía y Empresas. (2015). *Salvaguardias* . Recuperado el 07 de 05 de 2015, de [http://www.ecolatina.com/conceptos\\_tecnicos.htm#Salvaguardias](http://www.ecolatina.com/conceptos_tecnicos.htm#Salvaguardias)
- Ecuatoriano, G. (7 de Marzo de 2015). *Ecuador fija salvaguardia arancelaria a importaciones de 2.800 productos*. Recuperado el 4 de Agosto de 2015, de El VISTAZO: <http://www.vistazo.com/seccion/pa%C3%ADs/ecuador-fija-salvaguardia-arancelaria-importaciones-de-2800-productos>
- Ecuavisa. (06 de 01 de 2015). *Sector Automotriz redujo cifra de importaciones debido a restricción*. Recuperado el 25 de 06 de 2015, de <http://www.ecuavisa.com/articulo/noticias/nacional/94645-sector-automotriz-redujo-cifra-importaciones-debido-restriccion>
- El Mercurio. (01 de 05 de 2015). *Análisis del sector automotriz en cifras* . Recuperado el 5 de 08 de 2015, de El Mercurio: <http://www.elmercurio.com.ec/477532-analisis-del-sector-automotriz-en-cifras/#.VcPNcPmYTIV>
- El Telégrafo. (11 de 01 de 2015). *El precio de los vehículos subiría entre el 5% y 15%*. Recuperado el 24 de 06 de 2015, de <http://www.telegrafo.com.ec/economia/item/el-precio-de-los-vehiculos-subiria-entre-el-5-y-15.html>
- El Universo. (08 de 01 de 2015). *Cupo del 2015 recortaría 47.992 carros nuevos*. Recuperado el 25 de 06 de 2015, de <http://www.eluniverso.com/noticias/2015/01/08/nota/4408111/cupo-este-ano-recortaria-47992-carros-nuevos>
- Fernando Carrión, t. d. (08 de 08 de 2013). *El parque automotor crece más que la población*. Obtenido de Diario El Telégrafo:

<http://www.telegrafo.com.ec/noticias/quito/item/el-parque-automotor-crece-mas-que-la-poblacion.html>

Gaceta Oficial. (1999). *Del acuerdo de Cartagena*. LIMA: SECRETARIA DE LA COMUNIDAD ANDINA.

García, P. (07 de 03 de 2015). *Preocupación en locales comerciales de Quito por la salvaguardia*. Recuperado el 05 de 06 de 2015, de <http://www.elcomercio.com/actualidad/preocupacion-locales-comerciales-quito-salvaguardia.html>

Gestiopolis.com. (2015). *Gestiopolis.com*. Recuperado el 5 de agosto de 2015, de ¿Qué es un arancel?: <http://www.gestiopolis.com/que-es-un-arancel/>

Granizo, A. (2008). *Estudio impacto políticas arancelarias como medida de protección a la industria*. Quito: Universidad Tecnológica Equinoccial.

Hernández, G. (2013). *Diccionario de Economía*. Bogotá : U. Cooperativa de Colombia.

Jon Kepa. (01 de 04 de 2008). *Los Quitus*. Obtenido de WordPress: <http://jonkepa.wordpress.com/2007/12/12/los-quitus/>

Laguardia, Y. (s.f). *Monografias.com*. Recuperado el 5 de agosto de 2015, de Instrumentos de la política comercial: <http://www.monografias.com/trabajos97/instrumentos-politica-comercial/instrumentos-politica-comercial.shtml>

Ley Orgánica Reformatoria. (31 de Julio de 2008). *Revista Judicial*. Recuperado el 4 de agosto de 2015, de Registro Oficial No 392: <http://www.derechoecuador.com/productos/producto/catalogo/registros-oficiales/2008/julio/code/18937/registro-oficial-no-392---miercoles-30-de-julio-de-2008-segundo-suplemento>

Ley Orgánica Reformatoria. (2013). *Registro Oficial No.392*. Recuperado el 4 de Agosto de 2015, de derechoecuador.com: <http://www.derechoecuador.com/productos/producto/catalogo/registros-oficiales/2008/julio/code/18937/registro-oficial-no-392---miercoles-30-de-julio-de-2008-segundo-suplemento>

maps/place/Quito. (19 de 05 de 2015). *maps/place/Quito*. Obtenido de maps/place/Quito: [https://www.google.com.ec/webhp?source=search\\_app&gfe\\_rd=cr&ei=5FS1VaOfHM-YmAGfvLSACw&gws\\_rd=ssl#q=mapa+de+quito](https://www.google.com.ec/webhp?source=search_app&gfe_rd=cr&ei=5FS1VaOfHM-YmAGfvLSACw&gws_rd=ssl#q=mapa+de+quito)

Mercado Automotor. (Junio de 2015). *Comunidad Andina*. Recuperado el 5 de Agosto de 2015, de Comunidad Andina: Estructura porcentual de la importación: <http://intranet.comunidadandina.org/Documentos/DEstadisticos/SGDE683.pdf>

- Ministerio de Comercio Exterior . (2014). *Pro Ecuador*. Recuperado el 4 de agosto de 2015, de ¿Qué son barreras arancelarias?: <http://www.proecuador.gob.ec/faqs/que-son-barreras-arancelarias/>
- Ministerio de industrias y Productividad. (2015). *Análisis sectorial*. Recuperado el 15 de 04 de 2015, de Guayas y Pichincha lideran el mercado: <http://www.industrias.gob.ec/>
- Pacheco, M. (27 de Diciembre de 2014). *El Comercio.com*. Recuperado el 05 de Agosto de 2015, de Actualidad I: <http://www.elcomercio.com/actualidad/50000-autos-nuevos-trafico-quito.html>
- Pachón, E., Acosta, F., & Milazzo, m. (2013). *Economía y Política 1 Edición actualizada*. Bogotá : Norma S.A.
- Padilla, E. (03 de 12 de 2012). *Aranceles Subsidios en el Comercio Internacional*. Recuperado el 07 de 05 de 2015, de <http://es.slideshare.net/evelynpassss/que-es-un-arancel>
- Pérez, J. (15 de 04 de 2015). *Retiro de Aranceles para llantas es oficializado*. Recuperado el 27 de 05 de 2015, de [http://ecuadorinmediato.com/index.php?module=Noticias&func=news\\_user\\_view&id=2818779750&umt=retiro\\_aranceles\\_para\\_llantas\\_es\\_oficializado](http://ecuadorinmediato.com/index.php?module=Noticias&func=news_user_view&id=2818779750&umt=retiro_aranceles_para_llantas_es_oficializado)
- PRO ECUADOR. (2011). *Análisis Sectorial Automotriz y Autopartes*. Recuperado el 07 de 05 de 2015, de <http://www.proecuador.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/03/PROEC-AS2011-AUTOMOTRIZ.pdf>
- PRO ECUADOR. (Marzo de 2013). *Análisis del sector automotriz, 2013*. Recuperado el 4 de Agosto de 2015, de PRO ECUADOR: <http://www.proecuador.gob.ec/pubs/analisis-sector-automotriz-2013/>
- Proecuador. (2013). *SECTORIAL AUTOMOTRIZ YAUTOPARTES*. Recuperado el 22 de 08 de 2015, de Pro Ecuador: <http://www.proecuador.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/03/PROEC-AS2011-AUTOMOTRIZ.pdf>
- Proecuador. (2015). *Automotriz*. Recuperado el 25 de 06 de 2015, de <http://www.proecuador.gob.ec/compradores/oferta-exportable/automotriz/>
- Radio Hualcavilca. (07 de 01 de 2015). *Preocupación en sector automotriz por reducción de cupos de importación*. Recuperado el 25 de 06 de 2015, de <http://radiohuancavilca.com.ec/noticias/2015/01/07/preocupacion-en-sector-automotriz-por-reduccion-de-cupos-de-importacion/>
- Tipán, L. (17 de 12 de 2014). *Políticas de Producción*. Recuperado el 04 de 06 de 2015, de <http://es.slideshare.net/naranjotipan/politicas-de-produccion-42817498>
- UNIVERSO. (05 de 01 de 2015). *Noticias*. Recuperado el 5 de agosto de 2015, de Ecuador restringirá en el 2015 la importación de vehículos por la baja del petróleo:

<http://www.eluniverso.com/noticias/2015/01/05/nota/4400966/gobierno-restringira-2015-importacion-vehiculos-baja-petroleo>

Veletanga, G. (Noviembre de 31 de 2012). *Pontificia Universidad Católica del Ecuador*.

Recuperado el 4 de agosto de 2015, de Economía y Finanzas Internacionales:

<http://www.puce.edu.ec/economia/efi/index.php/economia-internacional/14-competitividad/74-politica-comercial>

Zamora, L. (06 de 07 de 2014). Recuperado el 04 de 06 de 2015, de

<http://definicion.de/vehiculo/>