



# **UNIVERSIDAD DE GUAYAQUIL FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS**

**CARRERA DE ECONOMÍA**

**TEMA:**

**“LAS SOBRETASAS ARANCELARIAS Y SU  
IMPACTO EN LA IMPORTACIÓN DE PARTES Y  
PIEZAS AUTOMOTRICES DEL ECUADOR AÑO  
2015- 2016”**

**AUTORA:**

**YULLEYSI ANDREINA SABANDO VERA**

**TUTORA:**

**ECON. NATALIA GEOCONDA ANDRADE MOREIRA, Msc.**

**GUAYAQUIL, MARZO 2018**

**FACULTAD: CIENCIAS ECONÓMICAS**  
**CARRERA: ECONOMÍA**  
**UNIDAD DE TITULACIÓN**



Presidencia  
de la República  
del Ecuador



Plan Nacional  
de Ciencia, Tecnología,  
Innovación y Saberes



**SENESCYT**  
Secretaría Nacional de Educación Superior,  
Ciencia, Tecnología e Innovación

**FICHA DE REGISTRO DE TESIS/TRABAJO DE GRADUACIÓN**

<b>TÍTULO Y SUBTÍTULO:</b>	<b>LAS SOBRETASAS ARANCELARIAS Y SU IMPACTO EN LA IMPORTACIÓN DE PARTES Y PIEZAS AUTOMOTRICES DEL ECUADOR AÑO 2015- 2016</b>		
<b>AUTOR(ES) (apellidos/nombres):</b>	<b>YULLEYSI ANDREINA SABANDO VERA</b>		
<b>REVISOR(ES)/TUTOR(ES) (apellidos/nombres):</b>	EC. Natalia Andrade Moreira, Msc.		
<b>INSTITUCIÓN:</b>	UNIVERSIDAD DE GUAYAQUIL		
<b>UNIDAD/FACULTAD:</b>	FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS		
<b>MAESTRÍA/ESPECIALIDAD:</b>	ECONOMÍA		
<b>GRADO OBTENIDO:</b>	ECONOMISTA		
<b>FECHA DE PUBLICACIÓN:</b>	GUAYAQUIL, MARZO 2018	<b>No. DE PÁGINAS:</b>	55
<b>ÁREAS TEMÁTICAS:</b>	Economía Ecuatoriana, Estadísticas, Régimen tributario, Finanzas		
<b>PALABRAS CLAVES/ KEYWORDS:</b>	Repuestos, partes y piezas, sector automotriz, economía, importación		
<b>RESUMEN/ABSTRACT</b>	<p>El presente trabajo de titulación trata sobre la realización de un análisis de los efectos de las sobretasas arancelarias en las importaciones de partes y piezas automotrices del Ecuador en el periodo 2015-2016. Ante todo, las importaciones de repuestos automotrices en el Ecuador son reguladas por el Comité de Comercio Exterior, siendo este sector muy sensible a las políticas gubernamentales, las mismas que son emitidas por el gobierno a través de los tributos ocasionando que los precios de los vehículos aumenten puesto que existe muy poca información acerca de las importaciones y sus respectivas erogaciones, las cuales se incorporan a los costos del bien importado, esto afecta directamente al consumidor final puesto que este es quien cancela los precios ofertados por los importadores. Dentro de los capítulos se identificó los efectos que causó la aplicación de las salvaguardias en el sector automotriz en el periodo 2015 – 2016. Además, se determinó el impacto que ha causado las sobretasas arancelarias en las principales variables macroeconómicas como balanza de pagos, balanza de bienes, variaciones del PIB e inflación. Y por último se analizó las razones por las que el gobierno ecuatoriano tuvo que aplicar esta política arancelaria.</p>		
<b>ADJUNTO PDF:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	
<b>CONTACTO CON AUTOR/ES:</b>	Teléfono: 0996433359	E-mail: <a href="mailto:yula13@hotmail.es">yula13@hotmail.es</a>	
<b>CONTACTO CON LA INSTITUCIÓN:</b>	<b>Nombre:</b> EC. NATALIA ANDRADE MOREIRA		
	<b>Teléfono:</b> 2293083 Ext. 108		
	<b>E-mail:</b> <a href="mailto:natalia.andradem@ug.edu.ec">natalia.andradem@ug.edu.ec</a>		

**FACULTAD: CIENCIAS ECONÓMICAS**  
**CARRERA: ECONOMÍA**  
**UNIDAD DE TITULACIÓN**

---

Guayaquil, 19 DE FEBRERO DEL 2018

## **CERTIFICACIÓN DEL TUTOR REVISOR**

Habiendo sido nombrado PATRICIA ESPINOZA PEREZ, tutor revisor del trabajo de titulación LAS SOBRETASAS ARANCELARIAS Y SU IMPACTO EN LA IMPORTACIÓN DE PARTES Y PIEZAS AUTOMOTRICES DEL ECUADOR AÑO 2015- 2016 certifico que el presente trabajo de titulación, elaborado por YULLEYSI ANDREINA SABANDO VERA, con C.I. No. 0930404983, con mi respectiva supervisión como requerimiento parcial para la obtención del título de ECONOMISTA, en la FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS, ha sido REVISADO Y APROBADO en todas sus partes, encontrándose apto para su sustentación.



---

**CPA. PATRICIA ESPINOZA PEREZ, MTF**

**C.I. No. 0916635154**



**FACULTAD: CIENCIAS ECONÓMICAS**  
**CARRERA: ECONOMÍA**  
**UNIDAD DE TITULACIÓN**



**LICENCIA GRATUITA INTRANSFERIBLE Y NO EXCLUSIVA PARA EL  
USO NO COMERCIAL DE LA OBRA CON FINES NO ACADÉMICOS**

Yo, YULLEYSI ANDREINA SABANDO VERA con C.I. No. 0930404983, certifico que los contenidos desarrollados en este trabajo de titulación, cuyo título es **“LAS SOBRETASAS ARANCELARIAS Y SU IMPACTO EN LA IMPORTACIÓN DE PARTES Y PIEZAS AUTOMOTRICES DEL ECUADOR AÑO 2015- 2016”** son de mi absoluta propiedad y responsabilidad Y SEGÚN EL Art. 114 del CÓDIGO ORGÁNICO DE LA ECONOMÍA SOCIAL DE LOS CONOCIMIENTOS, CREATIVIDAD E INNOVACIÓN\*, autorizo el uso de una licencia gratuita intransferible y no exclusiva para el uso no comercial de la presente obra con fines no académicos, en favor de la Universidad de Guayaquil, para que haga uso del mismo, como fuera pertinente.

A handwritten signature in blue ink that reads 'Yulleyysi Sabando V.' with a horizontal line underneath.

**YULLEYSI ANDREINA SABANDO VERA**

**C.I. No. 0930404983**

\*CÓDIGO ORGÁNICO DE LA ECONOMÍA SOCIAL DE LOS CONOCIMIENTOS, CREATIVIDAD E INNOVACIÓN (Registro Oficial n. 899 - Dic./2016) Artículo 114.- De los titulares de derechos de obras creadas en las instituciones de educación superior y centros educativos.- En el caso de las obras creadas en centros educativos, universidades, escuelas politécnicas, institutos superiores técnicos, tecnológicos, pedagógicos, de artes y los conservatorios superiores, e institutos públicos de investigación como resultado de su actividad académica o de investigación tales como trabajos de titulación, proyectos de investigación o innovación, artículos académicos, u otros análogos, sin perjuicio de que pueda existir relación de dependencia, la titularidad de los derechos patrimoniales



**FACULTAD: CIENCIAS ECONÓMICAS  
CARRERA: ECONOMÍA  
UNIDAD DE TITULACIÓN**



**CERTIFICADO PORCENTAJE DE SIMILITUD**

Habiendo sido nombrado(a) tutor(a) del trabajo de titulación **LAS SOBRETASAS ARANCELARIAS Y SU IMPACTO EN LA IMPORTACIÓN DE PARTES Y PIEZAS AUTOMOTRICES DEL ECUADOR AÑO 2015- 2016**, el mismo que certifico, ha sido elaborado por el (la) señor(ita) **Yulleysi Andreina Sabando Vera, C.C.: 0930404983**, con mi respectiva supervisión como requerimiento parcial para la obtención del título de Economista.

Se informa que el trabajo de titulación, ha sido orientado durante todo el periodo de ejecución en el programa anti plagio URKUND quedando el 10% de coincidencia.

[https://secure.orkund.com/view/34298125-766630-](https://secure.orkund.com/view/34298125-766630-918974#BcExDslwDEDRu2T+Qo4d23GvgjqgCIAGunRE3J33vu1zte...)

[918974#BcExDsIwDEDRu2T+Qo4d23GvgjqgCIAGunRE3J33vu1zte2ugSVWDGUU3nHHJ15EJ5Qw](https://secure.orkund.com/view/34298125-766630-918974#BcExDsIwDEDRu2T+Qo4d23GvgjqgCIAGunRE3J33vu1zte2ugSVWDGUU3nHHJ15EJ5Qw)  
[wokkJimkkk4mWczBdGZQnTIqd9q13ud6reNxHs+2yU3KvW2IWUipeP/9AQ==](https://secure.orkund.com/view/34298125-766630-918974#BcExDsIwDEDRu2T+Qo4d23GvgjqgCIAGunRE3J33vu1zte2ugSVWDGUU3nHHJ15EJ5Qw)

-----  
**Ec. Natalia Andrade Moreira, MSc.**  
C.I. 0914345467



**FACULTAD: CIENCIAS ECONÓMICAS**  
**CARRERA: ECONOMÍA**  
**UNIDAD DE TITULACIÓN**



Guayaquil, 19 de enero del 2018.

Ec. Gustavo Salazar  
**DIRECTOR DE CARRERA**  
**FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS**  
**UNIVERSIDAD DE GUAYAQUIL**  
Ciudad. -

De mis consideraciones:

Envío a Ud. el Informe correspondiente a la tutoría realizada al Trabajo de Titulación “LAS SOBRETASAS ARANCELARIAS Y SU IMPACTO EN LA IMPORTACIÓN DE PARTES Y PIEZAS AUTOMOTRICES DEL ECUADOR AÑO 2015- 2016”, de la estudiante **YULLEYSI ANDREINA SABANDO VERA**, indicando ha (n) cumplido con todos los parámetros establecidos en la normativa vigente:

- El trabajo es el resultado de una investigación.
- El estudiante demuestra conocimiento profesional integral.
- El trabajo presenta una propuesta en el área de conocimiento.
- El nivel de argumentación es coherente con el campo de conocimiento.

Adicionalmente, se adjunta el certificado de porcentaje de similitud, la valoración del trabajo de titulación con la respectiva calificación.

Dando por concluida esta tutoría de trabajo de titulación, **CERTIFICO** para los fines pertinentes, que el (los) estudiante (s) está (n) apto (s) para continuar con el proceso de revisión final.

Atentamente,



-----  
**Ec. Natalia Andrade Moreira, MSc.**  
C.I. 0914345467

## **Dedicatoria**

A mi familia, por ser fiel compañía, por su apoyo constante y admiración en todos mis proyectos de vida. Por su amor incondicional, por todo lo que representan para mí y porque sé que este éxito los alegra.

## **Agradecimiento**

A Dios por ser la persona que guía mi camino. A las diversas autoridades de la Universidad de Guayaquil, sobre todo lo que refiere a la decana de la facultad y a sus docentes por todos los conocimientos aportados con el fin de mejorar la educación de las personas que estudiamos en ella.

A la tutora de la investigación, por su apoyo, ayuda y constante guía en la realización de este trabajo previo a la obtención del título que tanto he anhelado.

## Índice de Contenido

Resumen .....	13
Abstract.....	14
Introducción.....	15
Capítulo I.....	16
Aspectos Generales.....	16
1.1 Planteamiento del problema.....	16
1.2 Pregunta de investigación .....	16
1.3 Justificación .....	17
1.4 Premisas .....	18
1.5 Objetivo General .....	18
1.6 Objetivos Específicos.....	18
1.7 Metodología del trabajo .....	18
Capitulo II.....	19
Marco Teórico .....	19
2.1 Teorías Generales.....	19
2.1 Comercio Internacional.....	19
2.2 Barreras Arancelarias.....	22
<b>Barreras no arancelarias.....</b>	<b>22</b>
2.3 ¿Qué es el Comercio Justo? .....	25
2.4 Teorías Sustantivas .....	30
2.5 Marco legal .....	32
2.6 Referentes Empíricos .....	36
Capitulo III .....	38
Marco Metodológico .....	38
3.1 Enfoque .....	38
3.2 Alcance .....	38

3.3	Diseño de investigación .....	38
3.4	Instrumentos.....	38
3.5	Etapas.....	39
Capitulo IV .....		41
Análisis del Sector Automotriz Periodo 2015-2016.....		41
4.1	Tipo de actividades del sector automotriz. ....	43
4.2	Datos estadísticos del sector automotriz (partes y piezas) 2015 .....	43
4.3	Efecto sobre la oferta de vehículos. ....	45
4.4	Balanza de Pagos .....	48
Capítulo V.....		51
Propuesta .....		51
Conclusiones y Recomendaciones.....		52
Conclusiones.....		52
Recomendaciones .....		53
Bibliografía.....		54

## Índice de Figura

<b>Figura 1.</b> Árbol de problemas.....	17
<b>Figura 2.</b> Tipos de actividades en el Sector Automotriz. ....	43
<b>Figura 3.</b> Producción de Vehículos. Periodo 2015 .....	44
<b>Figura 4.</b> Venta de vehículos de enero y febrero de 2013-2016.....	45
<b>Figura 5.</b> Ensamblaje Vs Importación de vehículos ventas en Unidades 2005-2015 .....	47
<b>Figura 6.</b> Ensamblaje Vs Importación de Vehículos Participación de mercado 2005-2015 .....	48
<b>Figura 7.</b> Exportaciones, Importaciones y Balanza de bienes no petroleros 2003-2015 en millones de dólares .....	49
<b>Figura 8.</b> Balanza de bienes, b petrolera y b. no petrolera 2002 a 2015 en millones de dólares.....	50

**Índice de Tabla**

<b>Tabla 1.</b> Tipos de Barreras Arancelarias. Obtenido del Repositorio UG. Samantha Castro.....	23
---	----

**FACULTAD: CIENCIAS ECONÓMICAS**  
**CARRERA: ECONOMÍA**  
**UNIDAD DE TITULACIÓN**

---

**LAS SOBRETASAS ARANCELARIAS Y SU IMPACTO EN LA IMPORTACIÓN  
DE PARTES Y PIEZAS AUTOMOTRICES DEL ECUADOR AÑO 2015- 2016**

**Autora:** Yulleysi Andreina Sabando Vera

**Tutora:** Econ. Natalia Andrade Moreira, MSc.

**Resumen**

El presente trabajo de titulación trata sobre la realización de un análisis de los efectos de las sobretasas arancelarias en las importaciones de partes y piezas automotrices del Ecuador en el periodo 2015 - 2016. Ante todo, las importaciones de repuestos automotrices en el Ecuador son reguladas por el Comité de Comercio Exterior, siendo este sector muy sensible a las políticas gubernamentales, las mismas que son emitidas por el gobierno a través de los tributos ocasionando que los precios de los vehículos aumenten, puesto que existe muy poca información acerca de las importaciones y sus respectivas erogaciones, las cuales se incorporan a los costos del bien importado, esto afecta directamente al consumidor final puesto que este es quien cancela los precios ofertados por los importadores. Dentro de los capítulos se identificó los efectos que causó la aplicación de las salvaguardias en el sector automotriz en el período 2015 – 2016. Además, se determinó el impacto que han causado las sobretasas arancelarias en las principales variables macroeconómicas como balanza de pagos, balanza de bienes, variaciones del PIB e inflación. Y por último se analizaron las razones por las que el gobierno ecuatoriano tuvo que aplicar esta política arancelaria.

**Palabras claves:** Repuestos, partes y piezas, sector automotriz, economía, importación.

**FACULTAD: CIENCIAS ECONÓMICAS  
CARRERA: ECONOMÍA  
UNIDAD DE TITULACIÓN**

---

**THE TARIFF TARIFFS AND ITS IMPACT ON THE IMPORT OF  
AUTOMOTIVE PARTS AND PIECES OF ECUADOR 2015-2016**

**Author:** Yulleysi Andreina Sabando Vera

**Tutorial:** Econ. Natalia Andrade Moreira, MSc.

**Abstract**

The present study is about the realization of an analysis of the effects of the tariff surcharges in the imports of parts and automotive parts of Ecuador in the period 2015-2016. First of all, imports of automotive spare parts in Ecuador are regulated by the Foreign Trade Committee, this sector being very sensitive to government policies, the same ones that are issued by the government through taxes, causing the prices of vehicles Increase since there is very little information about imports and their respective expenditures, which are incorporated into the costs of the imported good, this directly affects the final consumer since it is the one who cancels the prices offered by the importers. The chapters identified the effects of the application of safeguards in the automotive sector in the period 2015-2016. The impact of tariff surcharges on the main macroeconomic variables such as balance of payments, goods balance, Changes in GDP and inflation. Finally, the reasons for the Ecuadorian government's application of this tariff policy were analyzed.

**Keywords:** Spare parts, auto parts, economy, import.

## **Introducción**

El presente estudio denominado “Las sobretasas arancelarias y su impacto en la importación de partes y piezas automotrices del Ecuador año 2015 - 2016”, se realizó con el objetivo de evaluar el impacto económico que ha tenido la aplicación de las sobretasas arancelarias en el Ecuador año 2015 - 2016 por la importación de partes y piezas automotrices.

Para efectos de estudio, se tomaron las teorías relacionadas con la industria automotriz, las importaciones en el Ecuador y de cómo se han ido presentando resultados poco alentadores para el sector de automotores a raíz de la medida tomada; esto debido a la reducción de las importaciones e imposición de salvaguardias, dichas medidas tomadas por el gobierno ecuatoriano.

Como investigación de campo y tomadas como muestra, se realizaron entrevistas a los gerentes de las concesionarias que importan y comercializan vehículos en la ciudad de Guayaquil, a los comerciantes de partes y piezas de vehículos; para de esta manera conocer sus opiniones y qué acciones se han tomado en cuanto a la problemática presentada; además se realizaron análisis de datos estadísticos de los organismos dedicados a esta actividad comercial, para conocer cuál ha sido la tendencia del sector durante el período planteado de estudio 2015 - 2016.

Se plantea una propuesta de acercamiento al gobierno para lograr acuerdos como el incremento de los cupos de importación, o la modificación de ciertas sobretasas arancelarias, tomando en cuenta que no solo la industria automotriz se ve afectada, sino que a su vez otros mercados dependientes de dicho sector también fueron alcanzados por las medidas adoptadas por el estado ecuatoriano, además de que por medio del estudio de datos se demuestra que las aportaciones tributarias del sector automotriz también se han visto afectadas, ya que presentan una reducción importante en su recaudación.

# Capítulo I

## Aspectos Generales

### 1.1 Planteamiento del problema

El 11 de Marzo de 2015 el Gobierno del Ecuador anunció la aplicación de sobretasas arancelarias, mismas que son de carácter temporal y no discriminatorio, y tiene como fin regular el nivel general de las importaciones, las mismas que se extendieron un año más por lo sucedido con el terremoto del 16 de abril de 2016. Las salvaguardias aplicadas, se explican por la alta dependencia de la economía ecuatoriana dolarizada desde el año 2000 a los shocks externos, como la apreciación del dólar, el incremento del precio del barril de petróleo y la devaluación de la moneda de Colombia y Perú.

Pero el problema radica cuando la economía ecuatoriana no solo es dependiente de los recursos naturales que el país posee, sino también de los productos intermedios importados para una producción final, esta dependencia se da por motivos de que el costo de producción total de la industria automotriz en el país no es muy competitivo con precios muy altos, lo que atrae como resultado el incremento de los precios en el producto final.

Mediante medidas tomadas por el COMEX, los cupos de importación de partes y piezas automotrices se redujeron en un 25% en el 2015, y una vez entrada en vigencia las salvaguardias, el sector se vio gravemente afectado, debido al incremento del precio final de los vehículos importados y ensamblados.

Como se puede observar en la figura 1 esta medida tiene efectos sobre algunos sectores y sus consecuencias, las mismas que serán detalladas en la misma figura.

### 1.2 Pregunta de investigación

¿Cómo afecta una contracción económica del sector automotriz a la economía ecuatoriana?

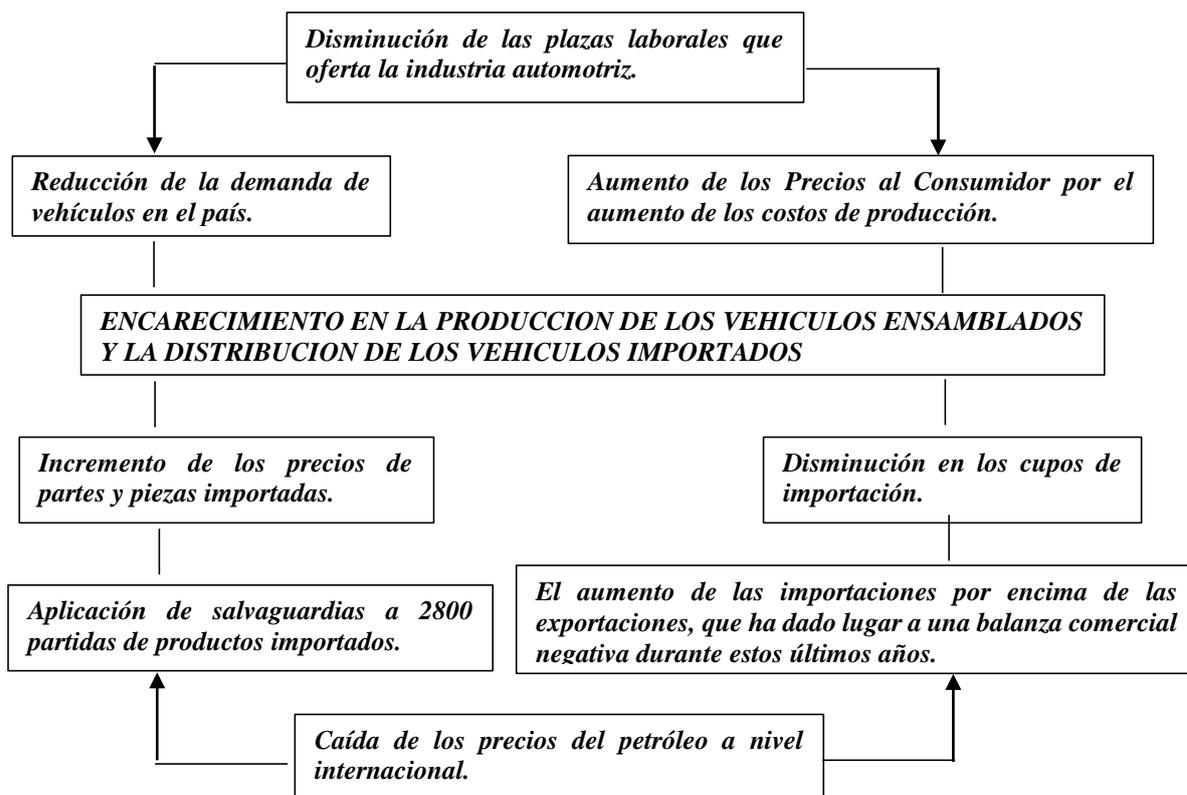


Figura 1. Árbol de problema. Elaboración propia.

### 1.3 Justificación

El sector automotriz ecuatoriano se había caracterizado hace algunos años por un crecimiento en ventas y unidades constantes cada año. Sin embargo, las nuevas leyes y medidas restrictivas han favorecido a un nuevo escenario donde no es posible seguir creciendo dadas las limitaciones del sector.

Existe una preocupación generalizada que se ha visto en los medios de comunicación sobre las consecuencias que pueden traer las leyes impuestas al sector. Principalmente la disminución en la asignación de cupos para la importación de vehículos es un inconveniente para un sector que se ha visto estancado en sus ventas en los últimos años, sumándole a eso la aplicación de las salvaguardias.

Según se explicó en nota de prensa por la propia AEADE de aplicarse las medidas restrictivas en el 2015 se pronosticaron ventas inferiores a 96000 unidades, lo cual se cumplió con creces.

Pero qué pasa si por otro lado tomamos en cuenta el sector de manufactura en las ventas de vehículos en el país. El resultado esperado fue una disminución importante afectando al nivel ingreso y por lo tanto al empleo que generaba el sector.

#### **1.4 Premisas**

Las sobretasas arancelarias afectan el crecimiento del sector automotriz de repuestos de vehículos.

#### **1.5 Objetivo General**

Evaluar el impacto económico que ha tenido la aplicación de las sobretasas arancelarias en el Sector Automotriz.

#### **1.6 Objetivos Específicos**

1. Identificar los efectos en la recaudación de los impuestos, que causo la aplicación de las salvaguardias en el sector automotriz en el periodo 2015 – 2016.
2. Determinar el impacto que han causado las sobretasas arancelarias en las principales variables macroeconómicas: Balanza de pagos, balanza de bienes, variaciones del PIB, Inflación.
3. Definir el impacto en las ventas y la contratación de personal.

#### **1.7 Metodología del trabajo**

El presente trabajo se desarrolla con un enfoque mixto, el estudio se basa en metodología cualitativa es decir en la observación de los hechos que responden al ¿por qué?, ¿cómo?, y ¿para qué?; y en la metodología cuantitativa que responde a ¿cuántos?, ¿quiénes?, y ¿en qué medida?, para el caso del sector automotriz se observa en base a cifras del desempeño de las ensambladoras con la información de la Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana (CINAE).

En tal virtud es primordial conocer el mercado donde se va a poner en práctica la investigación, siempre haciendo uso de una serie de técnicas y herramientas que brinda el mismo, logrando así alcanzar el éxito deseado.

## Capítulo II

### Marco Teórico

#### 2.1 Teorías Generales

#### 2.1 Comercio Internacional

(Mendoza Juarez, Hernández Villegas, & Pérez Méndez , 2014), en su trabajo “La importancia del comercio internacional en Latinoamérica”, mencionan que la actividad comercial ha estado, a lo largo de los siglos, vinculada a la actividad humana, en virtud de la necesidad de obtención de satisfactores. La evolución que ha tenido el comercio a través de la historia presenta cuestiones de gran importancia para entender la configuración actual del comercio; sin embargo, para efectos de esta investigación estaremos observando lo que es el comercio internacional para así poder entender e interpretar cada punto que estaremos hablando en esta investigación.

(IADB, 2015), menciona que el comercio internacional es el intercambio de bienes y servicios a través de los diferentes países y sus mercados. Se realiza utilizando divisas y está sujeto a regulaciones adicionales que establecen los participantes en el intercambio y los gobiernos de sus países de origen. Al realizar operaciones comerciales internacionales, los países involucrados se benefician mutuamente al posicionar mejor sus productos, e ingresar a mercados extranjeros. El comercio internacional de hoy en día es muy diferente al que existía hace 10 años, ya que existen variables como la tecnología que nos pueden ayudar a realizar el comercio.

Al analizar la economía debemos de revisar la dimensión que trasciende las fronteras de un país, es decir, la que aborda los problemas económicos con fines internacionales. La importancia que tienen las relaciones internacionales en el campo comercial, político o cultural ha alcanzado, a nivel mundial, un profundo significado, a tal grado que no se puede hablar tan sólo de intercambio de bienes sino de programas de integración. (Mendoza Juarez, Hernández Villegas, & Pérez Méndez , 2014).

Comercio internacional es el intercambio de bienes económicos que se efectúa entre los habitantes de dos o más naciones, de tal manera, que se dé origen a salidas de mercancía de un país (exportaciones) entradas de mercancías (importaciones) procedentes de otros países. La economía nos enseña que podemos beneficiarnos cuando esas mercancías y servicios se comercializan. Dicho simplemente, el principio de la “ventaja comparativa”

significa que los países prosperan, en primer lugar, aprovechando sus activos para concentrarse en lo que pueden producir mejor, y después intercambiando estos productos por los productos que otros países producen mejor. (Misena, 2016).

**Teoría Mercantilista del Comercio internacional.** – Los mercantilistas siempre buscaron la acumulación de oro y plata en grandes cantidades. Dado que las existencias de dichos materiales no tenían mayor variación, los mercantilistas podían aseverar que las naciones podrían incrementar su stock de ambos metales a expensas de otras naciones. Siguiendo esa lógica los mercantilistas tenían claro que las exportaciones beneficiaban a las naciones, como consecuencia del ingreso de oro y plata al país; mientras que las importaciones eran consideradas perjudiciales, ya que generaban la salida de los minerales preciosos de una nación. (Cortez Vega & Velez Sosa, 2016).

Una vez conocidos los supuestos sobre los cuales operaban los mercantilistas se sabe que los autores de esta teoría respaldaban la imposición de políticas comerciales proteccionistas, las cuales iban de la mano del fomento de las exportaciones a través del subsidio y la restricción de las importaciones como consecuencia de aranceles elevados a las mismas. La finalidad de la imposición de estas medidas por parte de un país era generar un superávit, lo que ocasionaría la acumulación de oro y plata en esos países. (Cortez Vega & Velez Sosa, 2016).

Según la historia, el comercio exterior de hoy en día nace de un sistema librecambista, en donde se promueve un intercambio libre y sin barreras. Las relaciones comerciales internacionales benefician a la economía de los países sin duda alguna, en mayores y menores medidas, dependiendo de las circunstancias. Las ventajas de estas relaciones se ven reflejadas en las estructuras económicas y en las medidas de desarrollo. (UAM, 2016).

**Teoría de la balanza comercial.** - La balanza comercial fue la base de las teorías mercantilistas. Su política comercial se centró en la forma de obtener una balanza comercial positiva. Es por esto que ellos insistían en la restricción de las importaciones y la promoción de las exportaciones. Siguiendo dicho propósito recomendaron una política que resguardara los mercados coloniales a los productos elaborados nacionalmente y que se permitiera el ingreso, en lo posible, únicamente de alimentos y materias primas. Este mecanismo era una forma de acumulación de riquezas a través del oro, porque ese saldo positivo entre las exportaciones e importaciones debían obtenerlo necesariamente en oro. A partir de esta

relación entre el saldo de la balanza comercial y la circulación de oro surge la base de la teoría de la balanza comercial. (Gomez Gomez, 2015).

Los mercantilistas eran fieles seguidores del intervencionismo por parte del Estado, y por esto se concentraban en impulsar las exportaciones, limitar importaciones y resguardar a los comerciantes, a través del control exhaustivo de la demanda y utilización de aquellos bienes importados que se consideraban de lujo y costosos. Para alcanzar estas metas, debían imponerse aranceles elevados a los mercados, establecer normas que restrinjan de manera estricta el comercio internacional, monopolizar mercados e instaurar políticas restrictivas, todo esto para agregar riquezas a la economía nacional a través del saldo favorable en exportaciones, puesto que el comercio interno solo significaba un intercambio de la riqueza que ya existía dentro del país. (Cortez Vega & Velez Sosa, 2016).

Promovían el crecimiento de la población trabajadora con el fin de que obtuviesen bajos salarios, de tal forma que el resultado era una producción cuantiosa y a bajo costo, lo que hacía más fácil la exportación de la misma. La maquinaria no era bien vista, puesto que hacía menos laborioso el trabajo de los empleados. Alcanzar una producción desbordante, a bajo costo y poco consumo dentro de la nación era el principal objetivo de los mercantilistas. Hacían hincapié en que era más conveniente vender al exterior que producir para uso interno, por lo que en el primer caso ingresaba riqueza y en el segundo caso no. (Gomez Gomez, 2015).

Esto resultaba en algunas contradicciones, entre ellas, el hecho que se consideraba que la riqueza en la población la predisponía a la ociosidad, pero sin embargo su empeño por una balanza comercial favorable indicaba que ellos querían acumular riquezas para unos pocos privilegiados y para que la nación fuese vista como más poderosa. Aquí se refleja la desigualdad en la distribución de la riqueza, debido a que el lujo de unos cuantos debía depender de la pobreza de muchos. (IADB, 2015).

Aquella utilidad proveniente del comercio internacional empezó a ser medida por el sobrante de la cantidad de trabajo invertido en los bienes exportados en comparación con aquella puesta en los importados. La población era explotada a tal forma que no les importaba que la producción obtenida terminara incinerada con tal de mantener a la población ocupada.

Las importaciones eran consideradas como el origen del empobrecimiento y perjudiciales para las fábricas, adicional a esto orillaban a la población a la falta de trabajo, hurtos y ociosidad. Las colonias consideradas importantes eran aquellas que lograban

alcanzar mercados fructíferos de manufactura, es decir lograban otorgar suficiente materia prima y alimento a la clase trabajadora. (UAM, 2016).

Ahora bien, conociendo los orígenes de la balanza comercial, es necesario establecer que al representar el contraste de los valores monetarios de las transacciones internacionales es una parte importante de la balanza de pagos incluida en la cuenta corriente. Un superávit comercial, aparte de normalizar la salida de divisas por importaciones, permite que dichos recursos no utilizados en el exterior se puedan dirigir a otros rubros importantes por su rentabilidad o utilidad (UAM, 2016).

## **2.2 Barreras Arancelarias**

Las barreras comerciales son toda medida adoptada por los gobiernos de los diferentes países que obstruyen, de manera arancelaria y no arancelaria, el ingreso libre de bienes o servicios a una nación (PROECUADOR , 2016).

**Barreras no arancelarias.** - En el caso de las barreras no arancelarias se incluyen:

- A. Barreras sanitarias: se centran en prevenir la entrada de productos que puedan de alguna forma perjudicar la salud de los habitantes de un país, esto sólo se daría si el producto incluye en su contenido sustancias dañinas sean químicas, biológicas o físicas.
- B. Barreras técnicas: consiste en la especificación de requerimientos que deben cumplir ciertos productos con respecto a su contenido o presentación para el ingreso a un país. Entre las principales barreras no arancelarias mayormente aplicadas se encuentran:

**Tabla 1.**  
*Tipos de Barreras Arancelarias.*

<b>Determinación de precios</b>	La entidad competente establece precios mínimos y máximos para la entrada y salida de determinadas mercancías para resguardar una industria.
<b>Medidas compensatorias</b>	Se utilizan con el propósito de contrarrestar cualquier subsidio otorgado, de forma evidente o indirecta, a la elaboración o exportación de un bien.
<b>Exigencia de porcentaje de contenido nacional</b>	Licencia otorgada siempre y cuando se cumpla con el requerimiento de que la mercancía exportada posea un porcentaje señalado de materias primas pertenecientes a la nación de origen
<b>Mercancías de prohibida importación</b>	Se restringe completamente el ingreso de un producto sin importar el país de proveniencia
<b>Inspección previa al embarque</b>	Controles de calidad, cantidad y precio de las mercancías realizados por autoridades competentes del país importador antes de ser embarcadas en el país de origen
<b>Licencias automáticas</b>	No se da ningún tipo de restricción en las solicitudes de importación.
<b>Medidas cambiarias</b>	A cargo de las autoridades monetarias o cambiarias, a través de las cuales se normaliza el ingreso al mercado cambiario para realizar importaciones.

*Tomado del Repositorio UG. Samantha Castro*

### **Barreras arancelarias.**

Representan tarifas oficiales que se establecen y se recaudan a los importadores y exportadores a través de las autoridades designadas, es decir las aduanas, por ingreso o salida de bienes (PROECUADOR , 2016). Tiene por objeto dificultar o negar la entrada de determinados productos o servicios. Y tienen una relación inversamente proporcional con respecto a las mercancías, mientras mayores sean estas barreras, menor será el volumen de ingreso de dicha mercancía, puesto que encarecerá el producto y será menos competitivo en dicho mercado de destino.

El Arancel ad-valorem se obtiene a través de la aplicación de un porcentaje al valor CIF de la mercancía.

El Arancel específico se calcula sobre criterios determinados y corresponde a cada unidad de medida de la mercancía importada.

El Arancel anti-dumping es un arancel aplicado a aquellas mercancías que son acreedoras de subvenciones en el país de origen, lo que abarata su costo y afectan al mercado importador.

El Arancel mixto es una combinación de un ad-valorem y un arancel específico.

**Antidumping.** - Son medidas implementadas para contrarrestar el perjuicio provocado cuando un país intenta ingresar a otro una mercancía a un precio menor que el que se produce en el país de destino. Lo que se deduce en un tema de discriminación internacional de precios. Para determinar la existencia de dumping se realiza una comparación de los precios del mercado interno para ese producto con los precios de exportación. (OMC, 2016).

Para aplicar una medida antidumping en cualquiera de los países miembros es necesario que se compruebe el perjuicio que se está dando o podría darse en la producción nacional del país importador y que está directamente relacionado con el ingreso de determinado producto a precio inferior. (OMC, 2016).

**Subvenciones y medidas compensatorias.** – “Las subvenciones se aplican por algunas razones. La falta de una producción que alcance un nivel óptimo es una ellas. Los gobiernos recurren a esta herramienta como política social y de promoción de la producción de un sector determinado o de una zona determinada, para la creación de empleo y reducir la desigualdad en el desarrollo económico de un sector” (OMC, 2016).

Este tipo de medidas son regulables porque a pesar de que están destinadas a corregir fallos en los mercados, estas pueden alterar los mercados a nivel internacional. Puede crear una competencia favorable para unos y perjudicial para otros. Al ser una medida de intervención, no es producto del movimiento natural de las variables del mercado. Entonces, en un mercado en el que existen mercancías no beneficiadas con esta medida e ingresan otras que sí, se produce una competencia desventajosa.

Es a partir de ese principio del cual surgen las medidas compensatorias, las cuales guardan una similitud con las medidas antidumping, solo que estas son implementadas en aquellos productos subvencionados que pretenden ser exportados. Pueden ser de tres tipos:

- a) Derechos compensatorios provisionales.
- b) Derechos compensatorios definitivos.
- c) Compromisos voluntarios.

**Salvaguardias.-** Las medidas de salvaguardia representan una interrupción temporal del ingreso de un producto en caso de que las importaciones de dicho bien hayan aumentado a una magnitud que amenace o perjudique la producción del país importador (OMC, 2016).

El perjuicio ocasionado debe ser objeto de estudio y análisis para que se permita la aplicación de una salvaguardia. Estas medidas pueden ser un aumento en aranceles, los cuales deberán ser aplicados sin discriminación a todos los productos provenientes de países miembros. La medida es temporal, debido a que tiene el propósito de estabilizar el mercado de dicho producto, hasta que este se adapte a las nuevas circunstancias competitivas, y será eliminada de manera progresiva conforme transcurra el tiempo programado. (OMC, 2016).

### **2.3 ¿Qué es el Comercio Justo?**

El Comercio Justo como tal, tiene sus primeras apariciones en los años siguientes a la Segunda Guerra Mundial, en los cuales, diversas organizaciones empezaron a importar bienes artesanales fabricados por las personas que habitaban en campos para refugiados. Todo esto con el fin de usar al comercio como herramienta para eliminar la pobreza (Ministerio de Comercio Exterior, 2014). Asimismo, en el Ecuador existen actualmente 14 asociaciones que agrupan el flujo del comercio justo del país y permiten observar la realidad de esta forma de comercio de una manera más directa en la realidad del Ecuador.

Y es precisamente este desarrollo a través del comercio, el pilar del comercio justo, más allá de las certificaciones lo que busca en sí es, lograr un desarrollo sustentable de las comunidades en vías de desarrollo a través del intercambio de bienes; garantizando que los trabajadores gozarán de todos sus beneficios y que se desarrollarán las capacidades de las personas involucradas. Asimismo, con la creación de la Organización Mundial del Comercio Justo (WFTO por sus siglas en inglés) se establecieron diez principios que rigen a esta forma de comercio para garantizar la sustentabilidad y sostenibilidad del modelo. (Ministerio de Comercio Exterior, 2014).

El pago de un precio justo por los bienes elaborados, sería, un incentivo adecuado para encaminar las empresas ecuatorianas (principalmente las exportadoras ya existentes) a la producción de bienes bajo el sello de Comercio Justo; sin embargo, si bien es cierto que los productos fabricados bajo esta modalidad tienen un mayor valor ya que compiten con los precios internacionales y se ven beneficiados por la obtención del 50% del valor de la venta como anticipo, esto también supone para las empresas dejar a un lado los subsidios de cualquier índole que brinde el estado para garantizar un intercambio “justo” de los bienes,

lo que supondría, además, un incremento considerable en los costos y gastos de la empresa ecuatoriana, más aún donde algunos servicios son subvencionados por el estado ecuatoriano. (Ministerio de Comercio Exterior, 2014).

A su vez, existen prácticas que cada vez empiezan a tomar más fuerza en el Ecuador como lo son la equidad de género y la no discriminación y las condiciones de trabajo saludables. Para la primera se estableció en la constitución de 2008 que el Estado Ecuatoriano sería el garante de que se apliquen los derechos colectivos sin discriminación alguna en condiciones de igualdad y equidad (Asamblea Nacional Constituyente, 2008), a través de la cual la participación de la mujer, así como de las nacionalidades indígenas del país se vio más garantizada y empezó a tener mayor relevancia en todo tipo de empleo a nivel nacional; sin embargo para el 2010 la diferencia de ingresos entre hombres y mujeres en el Ecuador era de 129,35 dólares (INEC, 2015) por lo que podría entenderse, que existe aún una barrera para lograr una equidad a nivel laboral entre hombres y mujeres. En cuanto al segundo punto, en la actualidad se ha reforzado el tema de buenas prácticas de manufactura y de seguridad ocupacional para garantizar que los empleados de cualquier sector o industria, tengan las garantías necesarias para salvaguardar su integridad física en las actividades que realizan a diario.

**2.3.1 Teoría clásica de Adam Smith.** - Según Smith en su libro la Riqueza de las Naciones, establece que la verdadera riqueza de los países no radicaba en tener grandes cantidades de oro y plata en la tesorería, sino en un constante crecimiento en la calidad de vida de sus ciudadanos. Posteriormente postuló una tesis que denominó la “Teoría de la división internacional del trabajo”, la cual consistía en que los estados deben especializarse en la producción de aquellos artículos de exportación que tengan una mayor ventaja comparativa. (García , 2014).

Smith escribe “Cuando un país extranjero nos puede ofrecer una mercancía más barata de lo que nos cuesta a nosotros, será mejor comprarla que producirla” (García , 2014).

**2.3.2 Teoría de la ventaja comparativa de David Ricardo.** - Esta teoría es el pilar fundamental de la teoría clásica de comercio internacional, Ricardo atribuye el valor de los bienes a la cantidad de trabajo que incorporan y considera que la productividad del trabajo difiere al utilizarse distintas técnicas de producción. Luego la causa del intercambio comercial internacional debe encontrarse en la diferencia de la productividad del trabajo en

los diferentes países. Para Ricardo, el intercambio comercial internacional es beneficioso porque aumenta la producción y el consumo de cada país. (García , 2014).

**2.3.3 Teoría de la demanda recíproca.** - Esta teoría es el tercer y último pilar de la teoría clásica del comercio internacional. Stuart Mil acepta la teoría de Ricardo y la complementa, introduciendo la Ley de la oferta y demanda. La relación real de intercambio que se establezca será aquella que iguale a la oferta de exportación de cada país con la demanda de importación del otro. (García , 2014).

De acuerdo con esta teoría, el intercambio comercial entre naciones de diferentes tamaños beneficiará más al país pequeño, porque la relación real de intercambio tiende a situarse más acerca del país grande que del pequeño, debido a que la oferta del pequeño es inferior a la demanda del grande, con lo que tiende a aumentar el precio del bien exportado por el pequeño. (García , 2014).

**2.3.4 Salvaguardias.** - Las salvaguardas son medidas de emergencia para proteger la producción interna, que se ve amenazada ante el creciente aumento de las importaciones y están vinculadas directamente con la protección de la industria nacional y con el ajuste económico de la balanza comercial. Consiste en la restricción temporal de las importaciones, que afectan, porque normalmente causan impacto en el sector nacional, los cuales no están preparados para competir con los productos importados. Las medidas de salvaguardias, a diferencia de las medidas antidumping y las medidas compensatorias, no constituyen práctica desleal.

El problema de la imposición de salvaguardia surge cuando estas se imponen por razones diferentes a la protección del sector, ante el daño provocado por la mayor importación de productos. Por consiguiente, un estudio técnico será de útil importancia con el fin de evaluar, consistentemente, la situación comercial de un país ante el mercado internacional.

Se debe analizar si los problemas inmersos en el sector son provocados, ciertamente, por la importación de productos o por problemas de agenda interna, lo que tendría que ver con fallas de apoyo a las políticas de competitividad y desarrollo del sector y/o problemas de informalidad de importaciones.

Los trabajos más recientes que se refieren al análisis de salvaguardas pueden dividirse en dos grandes bloques. Uno de estos enfoques, centra su análisis en el ajuste económico, mientras que el otro enfoque se concentra en la protección del estado a la producción

nacional. En el contexto ecuatoriano; por balanza de pagos se han aplicado medidas de salvaguarda, de aplicación general y no discriminatoria a las importaciones provenientes de todos los países, incluyendo aquellos con los que nuestro país tiene acuerdos comerciales vigentes, estas pueden ser:

- Recargo adicional al arancel nacional, para las importaciones de mercancías, por ejemplo, productos de consumo, como bebidas alcohólicas y equipos electrónicos.
- Recargo específico, adicional al arancel nacional, para las importaciones de mercancías, como textiles, cerámicas y calzados.
- Cuotas, limitando el valor de las importaciones de mercancías, como productos alimenticios.

Entonces, las salvaguardas están alineadas básicamente, para corregir yerros del mercado y disminuir fuga de capitales, es generado por necesidades estatales relacionadas con industrias en desarrollo, que requieren un tiempo determinado para lograr la competitividad que demanda el mercado y, fomentar la producción nacional en áreas sensibles como la textil y la de los calzados.

La aplicación de salvaguardas según las normas de la Organización Mundial de Comercio (OMC) se impondrá de manera no selectiva, es decir, en régimen de la nación más favorecida; por consiguiente, ningún país miembro de la OMC podrá aplicar salvaguardias a las exportaciones de países específicos por él elegidos, es decir se realizará sin hacer discriminación sobre la procedencia de éstas.

En este contexto, los requisitos para la imposición de salvaguardas se vinculan a:

1. Aumento de las importaciones.
2. Daño grave o amenaza de daño grave en el sector del país relacionado con los productos importados.
3. Relación causal entre los puntos (1) y (2).

**2.3.5 Industria Automotriz.** - La Industria automotriz en la actualidad es considerada uno de los motores más importantes en la economía mundial, incluye una serie de procesos como el diseño, el desarrollo, la fabricación, ensamblaje, comercialización y venta del automóvil, en donde cada uno de sus procesos actúa como el generador del aumento positivo dentro del mercado laboral, así como la constante innovación de su mano de obra. Las tendencias del consumo automovilístico en la actualidad son variables, aspectos como el cambio climático, la comodidad y el ahorro económico, orientan a los mercados de producción a ser más competitivos y eficientes.

Los avances de la industria automotriz se dieron en Gran Bretaña con los vehículos a vapor durante la época de 1820-1840, resaltando que los creadores de este tipo de vehículos fueron franceses, estadounidenses y post los británicos.

Con el paso de los años se crearon vehículos más funcionales, con motores de combustión, llantas de aires, eléctricos, y los que se aprecian en la actualidad. Las primeras industrias modernas del automóvil fueron en 1888 por Karl Benz y Gottlieb Daimler con la producción de automóviles a gasolina; años después los motores Daimeler concedieron sus derechos a la empresa Peugeot (primera empresa fabricante de automóviles en serie de todo el mundo).

En 1920, la estadounidense Ford logró ampliar el consumo automovilístico de una forma masiva gracias a su modelo de producción más eficiente del periodo, luego de ello lograron sobresalir otras fábricas tales como Opel, Renault, General Motors, Morris y Austin, Chrysler, etc.

**2.3.6 Aranceles.** - Se entiende por arancel aquel tributo que es aplicado sobre los bienes que son objeto de importación o exportación (este último caso es el menos frecuente). También puede encontrar aranceles de tránsito que son aquellos aplicados sobre los objetos o mercancías que entran en un país con destino a otro distinto.

En cuanto a los tipos de aranceles, existen tres tipos de gravamen dependiendo de la manera en la que se apliquen:

- **Ad Valorem:** en este caso se aplica un porcentaje sobre el valor total de la carga. Por ejemplo, si el valor de la carga es de \$10.000 y se le aplica un arancel del 5% encontraríamos un pago en concepto de arancel por valor de \$500.
- **Específicos:** en este caso el montante se encuentra preestablecido en función de la cantidad o número de unidades. A modo de ejemplo podemos establecer que se pagarán \$100 por cada tonelada métrica de la mercancía.
- **Combinado:** en este caso se establece un arancel mixto donde se aplica parte del ad valorem y del específico de forma combinada. Prestando atención a los efectos que puede causar la implementación de un arancel se observa lo siguiente:
  1. Supone una mayor recaudación para quien aplica el gravamen (Estado).
  2. Puede producir a la larga un descenso en las importaciones de los productos sometidos a este arancel.

3. Aumento del precio del bien sometido al arancel (para poder soportar el gravamen) repercutiendo de forma negativa sobre el consumidor.
4. Aumento de la producción nacional de todos aquellos bienes y productos sometidos al arancel a fin de evitar las cargas impuestas a los productos importados.

## **2.4 Teorías Sustantivas**

### **2.4 La Industria Automotriz en el Ecuador**

Durante los últimos años, el sector automotor ha sido golpeado en repetidas ocasiones. Las restricciones a las importaciones de vehículos y partes han ocasionado que la industria automotriz se enfrente a un nuevo escenario y se vea en la obligación de repensar el negocio para mantenerse con fuerza mientras llega nuevamente la estabilidad. La Resolución 66 del Comité de Comercio Exterior (COMEX), estableció una restricción cuantitativa de importación de vehículos, los mismos que se encuentran clasificados en 16 subpartidas. La prohibición se la fijó por unidades de vehículos y estará vigente hasta el mes de diciembre del 2014.

El Gobierno justifica la medida por necesidad de proteger el ambiente, evitando el ingreso al país de más autos, similar restricción se aplica a los teléfonos móviles. Sin embargo, esta justificación no convenció al sector automotor ni a la opinión pública, cuyas lecturas se direccionan a la urgencia del gobierno por equilibrar la balanza comercial. Aunque en el primer semestre dejó un saldo positivo de recaudación de \$ 389,6 millones, la balanza comercial no petrolera extendió su brecha negativa en un 16,7%, al pasar de \$ -3.376,9 millones a \$ -4.408 millones, en comparación al mismo período del 2011, lo que elevó a tales medidas las alertas del régimen.

La nueva normativa del COMEX definió que las importaciones de mercaderías que rebasen las cuotas asignadas tendrán que ser reembarcadas en la medida que excedan la cuota, aunque tal medida dio un giro el último 30 de julio del 2015, cuando dicha entidad formuló la Resolución 77 y autorizó la utilización de licencias para importación concedidas por el Ministerio de Industrias y Productividad (MIPRO), estas medidas no fueron consumidas en su totalidad y se encontraban vigentes hasta la fecha cuando se emitió la Resolución 66. La condición fue que los vehículos que se encuentren amparados en dichas licencias deberían ser nacionalizados hasta el 28 de diciembre del 2015.

El documento añade que, de haber la posibilidad, los montos autorizados en las licencias para la importación, tendrán que ser descontados de las cuotas asignadas a cada importador. La medida también exceptúa de las restricciones a las importaciones de vehículos a las personas con discapacidad, miembros diplomáticos y a los funcionarios sujetos a la Ley de Inmunidades, Privilegios y Franquicias diplomáticas, así como a los vehículos que se encuentren dentro del plan Renova.

El actual director ejecutivo de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE), Clemente Ponce, considera que, a pesar de la gran incomodidad que generan las restricciones, la distribución de las cuotas “sí ha sido equitativa” y destaca el hecho de que se conozcan públicamente, ya que esto ha permitido a los actores comprobar que “ya no son discrecionales como era en la etapa anterior, cuando no había una regulación al respecto”. En un análisis realizado por la Asociación Ecuatoriana Automotriz (AEA) y la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE) demostró que la restricción a las importaciones significaría una disminución de unidades de al menos un 30%. Según las nuevas cuotas, los concesionarios podrían importar hasta 48.279 vehículos por un total de \$496 millones y se estima que los precios de los vehículos se podrían elevar hasta un 4%.

Entre enero y junio de este año, la AEA reportó ventas al menos 61.498 unidades, en comparación con las 70.409 vendidas durante similar periodo en el año 2011, lo que ha representado una caída del 12,65%. (Sánchez, 2013).

**2.4.1 Las Salvaguardias en el Ecuador.** A partir del 5 de enero de 2015, los productos provenientes de Colombia y Perú que ingresen al país, estarían sujetos a una sobretasa arancelaria por importaciones que no podrá exceder al 21 % y 7 %, respectivamente. La aplicación de la medida de “salvaguardia cambiaria” obedece a la devaluación del sol peruano y del peso colombiano con relación al dólar, lo que afecta directamente a las condiciones de competencia comercial con estos países.

En los últimos seis meses, el peso colombiano ha sufrido una devaluación con relación al dólar del 25%, al pasar de 1.872 pesos en julio del 2014, a 2.340 en diciembre del mismo año. Por otra parte, el sol peruano se depreció en un 5,4% tomando el mismo período, tras pasar de 2,79 soles a 2,95. La devaluación de las monedas de los países vecinos, ocasionan que los productos importados de esos países puedan ingresar al Ecuador a precios más bajos, lo que incide directamente a la competencia con la producción nacional y esto genera un incremento en las importaciones, lo que afecta también a la liquidez de la economía ecuatoriana.

Para los presentes casos, el Acuerdo de Cartagena que regula el comercio entre los países miembros de la Comunidad Andina de Naciones (CAN), prevé que cualquier país cuya economía pueda verse amenazada por las devaluaciones de otros países andinos, tienen el derecho de aplicar una “salvaguardia cambiaria “. En este marco, el Gobierno ecuatoriano, mediante el Ministerio de Comercio Exterior, presentó el caso, como una medida emergente, a la Secretaría General de la Comunidad Andina. Una vez transcurran los 7 días continuos que dispone el artículo 98 de dicho Acuerdo, sin que la Secretaría General haya emitido alguna observación, el Ecuador mediante Resolución 50 del COMEX, procedió a aplicar un derecho correctivo aduanero que equivale a la alteración de las condiciones de la competencia, la misma es calculada en función del tipo de cambio real bilateral.

Si bien es cierto, Colombia y Perú se han convertido en socios comerciales importantes para el Ecuador. La medida de salvaguardia toma en cuenta dicho aspecto, al otorgar a los países mencionados un trato no menos favorable. En este sentido, las importaciones de Colombia y Perú, en ningún caso tendrán que pagar una tarifa arancelaria superior a la aplicada a los países de otros orígenes con los cuales el Ecuador no tiene ningún tipo de acuerdos comerciales.

Por ejemplo, un vehículo importado de Japón, Corea o China, continuará sujeto al pago de arancel del 40%, mientras que un vehículo que se ha importado de Colombia se le aplicará una tarifa del 21%, o en el caso de las materias primas que gravan un arancel nacional del 0% o del 5%, el derecho correctivo de la salvaguardia no superará el nivel del arancel nacional. Esto significa que los bienes necesarios para el sistema productivo mantendrán su ingreso al Ecuador sin aranceles. (Anónimo, Ministerio de Comercio Exterior, 2015).

## **2.5 Marco legal**

### **Normas Regulatoras del Comercio Internacional**

En el mundo existen múltiples organismos, ya sean nacionales, regionales o mundiales, que regulan el comercio exterior con sus respectivas normas. El principal organismo es la Organización Mundial del Comercio (OMC), constituida en 1995 en la denominada Ronda de Uruguay. (OMC, 2016).

Hasta el 2013, existían 159 países miembros y 25 miembros observadores. Este organismo está regido por una serie de acuerdos negociados y firmados por los países miembros que obligan a los respectivos gobiernos a mantener sus políticas comerciales

dentro de los límites convenidos. Los Acuerdos de la OMC son extensos y complejos porque se trata de textos jurídicos que abarcan una gran variedad de actividades. (OMC, 2016).

Existen también organismos regionales como la Comunidad Andina de Naciones (CAN), la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), Mercado Común del Sur (MERCOSUR), Sistema Económico Latinoamericano y del Caribe (SELA), Mercado Común Centroamericano (MCCA), entre otros en América. De estos organismos, Ecuador pertenece a la CAN, ALADI y es miembro asociado del MERCOSUR.

El organismo que regula el comercio exterior del Ecuador con el resto del mundo a través de normas es el Ministerio de Comercio Exterior del cual se extiende el Comité de Comercio Exterior (COMEX) y el Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones (PRO ECUADOR), lo que representa un ejemplo de organismo nacional de regulación del comercio exterior.

Las normas reguladoras en el Ecuador son:

- Constitución de la República.
- Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones.
- Plan Nacional del Buen Vivir.
- Arancel del Ecuador.

### **2.5.1 OMC. - Principios básicos y las normas sobre el comercio de mercancías.**

Luego de finalizar la Segunda Guerra Mundial, en las reuniones de las Naciones Unidas de 1947, se pacta la creación de un acuerdo comercial que rija, en base a normas comerciales y concesiones arancelarias, el comercio entre un grupo de países. Es así que se crea el Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT, General Agreement on Tariffs and Trade por sus siglas en inglés) con el objetivo de reducir sustancialmente los aranceles aduaneros y demás barreras comerciales, así como la eliminación de trato discriminatorio en materia de comercio exterior. (OMC, 2016).

Luego de diversas reuniones, siendo la Ronda de Uruguay la más importante, se estableció la creación de la Organización Mundial del Comercio (OMC) que, a diferencia del GATT, el cual era un conjunto de normas provisionales, la OMC es una institución permanente. La Ronda de Uruguay trajo mejoras al acuerdo, pues se mejoró la labor de solución de diferencias, se ampliaron el alcance de las normas de solo de comercio de mercancías a mercancías, servicios y propiedad intelectual, entre otras mejoras.

## **Artículo XII: Restricciones para proteger la balanza de pagos**

El párrafo 1 establece que, con el fin de salvaguardar la balanza de pagos de un país miembro, este puede reducir el volumen o el valor de las mercancías a importar.

El párrafo 2 establece, entre otras cosas, que las restricciones que se adopten no excederán de lo necesario para oponerse a la amenaza inminente de una disminución importante de sus reservas monetarias o aumentar sus reservas monetarias de acuerdo con una proporción de crecimiento razonable.

El párrafo 3 establece, entre otras cosas, que las medidas para salvaguardar la balanza de pagos deben tener en cuenta la necesidad de mantener o restablecer el equilibrio de su balanza de pagos sobre una base sana y duradera y evitar que los recursos productivos sean usados de manera antieconómica ya que es mejor el desarrollo del intercambio económico que la restricción.

El párrafo 4 establece, entre otras cosas, que cuando un país aplique nuevas restricciones o que aumenten las existentes debe, lo más pronto que pueda, entablar consultas con los demás países sobre las causas relativas a mejorar su balanza de pagos y las posibles repercusiones en la economía de los demás países. Establece también que si en el transcurso de dichas consultas, los demás países consideran que las restricciones no son compatibles con el presente artículo demostrarán la naturaleza de la incompatibilidad y podrán aconsejar la modificación apropiada a las restricciones.

El párrafo 5 establece, entre otras cosas que, si un país aplica restricciones a las importaciones de forma duradera y amplia, y que sea este un indicio de un desequilibrio general, los demás países entablarán conversaciones con este, con el objetivo de examinar si se puede optar por otras medidas ya sea por el país que sufre presiones en su balanza comercial o ya sea por los países con balanzas de pagos con tendencia excepcionalmente favorable.

## **Resolución 70 del Comité de Representantes: Régimen Regional de Salvaguardias**

Esta Resolución fue adoptada el 27 de abril de 1987 por el Comité de Representantes y está compuesto por 13 puntos. A continuación, se realizará un análisis de los puntos más importantes:

El primer punto establece, entre otras cosas, el permiso a los países miembros para adoptar cláusulas de salvaguardias por un determinado tiempo y de forma no discriminatoria siempre que sea necesario equilibrar la balanza de pagos disminuyendo importaciones o que

las importaciones de uno o varios productos sean tan grandes como para causar o amenace causar perjuicios a la producción nacional.

El segundo punto establece que no se puede aplicar salvaguardias a países que son considerados de menor desarrollo económico relativo, para corregir los desequilibrios de la balanza de pagos del país que se considere afectado por las importaciones.

El tercer punto establece que, si se implantan cláusulas de salvaguardias, siempre que sea necesario corregir los desequilibrios de la balanza de pagos, estas podrán durar hasta un año y podrá ser aplazada según el quinto punto. De darse el caso que un país miembro adopte dichas medidas, debe notificar al Comité de representantes en los próximos 7 días hábiles, adjuntando los fundamentos correspondientes.

El cuarto punto establece, que una vez notificado al Comité de Representantes sobre las cláusulas de salvaguardia, el país que aplicó dichas cláusulas iniciará consultas al resto de países miembros, dentro del término de sesenta días, para atenuar los efectos que pudieran provocar al comercio interregional.

Dentro de estas consultas, el país que aplique las medidas debe presentar información detallada sobre tales medidas, así como información con la que pruebe el desequilibrio que presenta su balanza de pagos. Las medidas adoptadas deben ser retiradas progresivamente, según mejoren las condiciones que llevaron a la aplicación de salvaguardias.

El quinto punto establece el tiempo de prórroga a la aplicación de salvaguardias. La prórroga durará, mientras las causas que llevaron al país miembro a adoptar medidas de salvaguardias existan, hasta por un año, consultándolo con el resto de países miembros, con el objetivo de disminuir los efectos negativos en el comercio interregional. Esta consulta debe realizarse 60 días antes de que venza el primer año de aplicación de las salvaguardias.

El sexto punto establece que si se implantan cláusulas de salvaguardias siempre que las importaciones de uno o varios productos sean tan grandes como para causar o amenace causar perjuicios a la producción nacional durarán un año y podrán prorrogarse de acuerdo al octavo punto. El país que aplique las salvaguardias tiene un plazo de 7 días para notificar al o a los países interesados adjuntando información que pruebe la aplicación de las medidas.

## 2.6 Referentes Empíricos

### 2.6 Mercado automotriz en el Ecuador

Las empresas ensambladoras en conjunto con las industrias de autopartes trabajan en el desarrollo de un Modelo de Gestión para la Competitividad (MGC), que busca las mejoras y la sostenibilidad de la competitividad global del sector automotor en el Ecuador integrando las herramientas del Global Manufacturing Systems (GMS). Se busca garantizar la permanencia de la industria autopartista y de ensamble como industrias de producción nacional, se busca implementar la cultura de la excelencia de gestión, además de lograr altos niveles de desempeño de clase mundial (clase A), tanto en los proveedores, así como también en términos de calidad, costo y entrega. (Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana, 2012).

**2.6.1 Características del sector ecuatoriano.** El estallido de la producción automotriz en el Ecuador comenzó en la década de los 50, cuando empresas dedicadas al sector metalmecánico y textil iniciaron la fabricación de carrocerías, asientos, partes y piezas metálicas. En los actuales tiempos, la contribución tributaria de la industria automotriz tiene gran peso en el sistema económico nacional.

En Ecuador, se han ensamblado vehículos por al menos tres décadas, en el año 1973 inicio la fabricación de vehículos, con un total de 144 unidades de un modelo que se conoció en aquella época como el Andino, ensamblado por AYMESA hasta finales del año 1980. En la década de los setenta, la producción de vehículos alcanzo superar las 5,000 unidades.

En el año 1988 con la aparición del Plan del Vehículo Popular, la producción se llega a incrementar en un 54.21%, pasando de 7.864 vehículos en el año 1987 a 12.127 vehículos en el año 1988.

Cuatro años más tarde, se logró perfeccionar la Zona de Libre Comercio entre los países de Colombia, Venezuela y Ecuador, abriendo la importación de vehículos con las marcas Kia, Chevrolet, y Mazda que conforman la principal cadena productiva ecuatoriana de casi 14 ramas de actividades económicas, según con la clasificación CIIU.

A nivel nacional, según la información del Censo Económico Nacional 2010, existen 29.068 establecimientos que se dedican a las actividades del comercio automotor, los cuales el 70% corresponden a la reparación y el mantenimiento de vehículos, mientras que el 30% restante está dedicado a la venta de partes, piezas y accesorios, así como también a la venta al por menor de combustibles, aceites y aditivos.

Las actividades que se relacionan a la industria automotriz aportan con un gran número de plazas de empleo. Según los datos del Censo Económico 2010 se tienen 90.012 personas empleadas, las cuales el 83% son de género masculino y el 17% de género femenino. En las comercializadoras se encuentran empleadas 84.155 personas, en labores de Manufactura existen 5.194 personas ocupadas y en Servicios 663.

En relación a las ensambladoras, como ya mencionamos, la primera en el país, fue Autos y Máquinas del Ecuador S.A. (AYMESA), la misma que inició sus operaciones en el año 1973. Luego se crea OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A., en el año de 1975, siendo hasta la actualidad la ensambladora con el número más alto de unidades producidas.

Mientras que, a inicios del año 1976, se creó la ensambladora Manufacturas Armaduras y Repuestos del Ecuador (MARESA), misma que a la actualidad ensambla pick ups, autos y camiones, de las reconocidas marcas a nivel mundial como son Mazda y Fiat. En el mes de febrero del año 2012 se instaló en la ciudad de Ambato la ensambladora denominada Ciudad del Auto (Ciauto), siendo la cuarta en el país, en la cual se producen los modelos Haval H6 y H5, y la camioneta Wingle de la empresa china Great Wall.

Las ensambladoras que tienen presencia en el país son MARESA, CIAUTO, AYMESA, General Motors Ómnibus BB GM-OBB, producen vehículos de las marcas Mazda, Great Wall, Kia y Chevrolet respectivamente, debido a su elevado grado de tecnificación, han logrado tener un fuerte reconocimiento por sus productos de calidad, reconocidos en el mercado nacional, así también como en sus destinos de exportación en países como Perú, Venezuela, Centro América, Colombia y el Caribe.

Las empresas dedicadas a ensamblar y producir autopartes han logrado obtener un reconocimiento por la gran calidad de los productos que ofrecen, estando calificadas con las normas internacionales de calidad para la industria automotriz como son la QS 9000 e ISO TS 16949:2002, adicionalmente también se aplican otras normas como es la ISO 14000 que se refiere al cuidado del medio ambiente y la 18000 que refiere a la ergonomía, entre otras. (Inversiones, 2013).

## Capítulo III

### Marco Metodológico

#### 3.1 Enfoque

Esta investigación fue realizada mediante un enfoque cuantitativo debido a la naturaleza de las variables seleccionadas, lo que significa que el análisis de la producción fue analizado bajo un esquema numérico. Las variables independientes tienen característica escalar, es decir que van en aumento.

#### 3.2 Alcance

La investigación a realizarse será del tipo analítica deductiva, se mueve de un estudio más general hacia una teoría específica, el alcance de la investigación será de nivel correlacional. Dado que se realizaron análisis para determinar si existen indicios de la relación entre la imposición de barreras arancelarias y la producción del sector analizado.

#### 3.3 Diseño de investigación

Su diseño es no experimental porque las variables independientes ya habían ocurrido y no pueden ser manipuladas. En lo que respecta a la procedencia de la información, es de fuentes secundarias como es el caso del Banco Central del Ecuador; el análisis de estos datos será de series de tiempo, y barreras que enfrenta este mercado, representado por el nivel de importaciones.

La información analizada se enfoca en los datos de los sectores automotrices, acorde al detalle de las Cuentas Nacionales, con dicha información se utilizó estadística descriptiva, para obtener un análisis del estado y la evolución de la producción del sector, así como también el análisis de las cifras de importaciones y exportaciones. Como parte del análisis descriptivo están la variable la variable de barreras arancelarias y no arancelarias que enfrentan dichos mercados, los cuales luego de ver el efecto que presente en las importaciones de los productos del sector, se realizará un análisis de correlación entre las importaciones y la producción nacional.

#### 3.4 Instrumentos

La obtención de datos secundarios se realizó a través de los portales web de las instituciones públicas y privadas correspondientes, como es el caso de las resoluciones COMEXI y resoluciones COMEX.

**3.4.1. Entrevistas.** - En las entrevistas realizadas como investigación de campo nos indican:

Roberto Aspiazu, director del Comité Empresarial Ecuatoriano, considera que la medida debería desmontarse en su totalidad lo más pronto posible. Aspiazu sostiene que las salvaguardias no se justifican y menos aún si su objetivo que era reducir las importaciones ya se cumplió. “La balanza comercial ha demostrado tener un superávit de casi 1 000 millones de dólares, por lo que deben ser desmanteladas de forma inmediata y completa”.

Richard Martínez, presidente ejecutivo de la Cámara de Industrias y Producción, también considera que es necesario desmontar las salvaguardias “porque estas ya cumplieron su objetivo”. Martínez dice que la medida ha sido distorsionante y existen sectores como el metalmecánico y el industrial textil que están sufriendo una competencia desleal porque se sigue manteniendo las sobretasas. “El aumento del contrabando en ciertos sectores también ha sido provocado por esta situación”.

Para Francisco Alarcón, presidente de la Cámara de Industrias de Guayaquil (CIG), las salvaguardias frenaron las inversiones y han encarecido la producción. El sector productivo necesita abastecerse de materias primas y bienes de capital, pero esto no ha sido posible por las medidas proteccionistas, lo cual ha generado una escasa inversión que se ha visto reflejada en el mayor desempleo.

Según el presidente de la CIG, desde que se aplicaron las salvaguardias, en marzo del 2015, se advirtió que era algo inflacionario y recesivo y que no era la causa del déficit fiscal como dijo el Gobierno. Alarcón cree que seguir manteniendo las salvaguardias no es conveniente para el país ni para los empresarios porque, no han contribuido en nada para la competitividad. “Han tenido más que nada un efecto recaudatorio”.

### **3.5 Etapas**

La investigación se apegará a un proceso técnico por etapas, el mismo que permitirá cumplir tanto con el objetivo general como con los objetivos específicos del proyecto. Existió un primer paso de planificación el cual permitió crear un cronograma que programó la culminación de la investigación por capítulos desarrollados. Luego de obtener la información, se procedió a realizar el análisis de la incidencia de las barreras de acceso que enfrentan los mercados del sector automotriz, luego se realizó un análisis del estado y

evolución de la producción nacional, importaciones y exportaciones de los sectores antes mencionados, para posteriormente proceder a realizar el análisis de correlación de las variables objeto de estudio, para que finalmente se concluya con las preguntas de investigación. La finalidad de adoptar este proceso es el de garantizar la confiabilidad de los resultados.

## Capítulo IV

### Análisis del Sector Automotriz Periodo 2015-2016

La oferta del sector automotriz ecuatoriano, está compuesta por importadores y productores nacionales. La producción nacional se caracteriza por ser de ensamblaje, las principales empresas son: Motors Ómnibus BB GM-OBB, MARESA, AYMESA, y CIAUTO, productoras de vehículos de las marcas Chevrolet, Mazda, Kía y Great Wall respectivamente. Por su parte las marcas competidoras en el país son Chevrolet, Kía y Hyundai, con ventas en mayor parte de vehículos livianos.

Uno de los riesgos a los que se enfrenta el sector automotriz son las restricciones gubernamentales mediante la asignación de cupos de importación de vehículos livianos y ocasionan un alza en los precios; pese a ello este sector ha mostrado un crecimiento promedio en ventas por unidades origen en 2012, y se amplió para el año 2015 en temas ambientales sustentados en informes del Ministerio de Ambiente y del Consejo Nacional de Tránsito, mientras que para 2015 su argumento fue que la economía ecuatoriana se encuentra afectada por la reducción del precio del petróleo a nivel internacional, "particular que impacta negativamente en la situación externa del país".

Es necesario establecer quienes conforman el mercado automotriz ecuatoriano para poner en contexto la situación que se presenta para los años por venir en este sector. El análisis que se desprende de esta etapa introductoria nos permitirá establecer cuáles son las posibles causas y soluciones para los participantes en esta importante industria del país.

Existen tres tipos de actividades que se realizan en el sector automotriz:

- Comercialización
- Manufactura
- Servicios

Entonces dentro de este sector mayoritario se encuentran los establecimientos como concesionarios, talleres automotrices, establecimientos de venta de repuestos, llanteras, establecimientos de compra venta de vehículos nuevos y usados, entre otros.

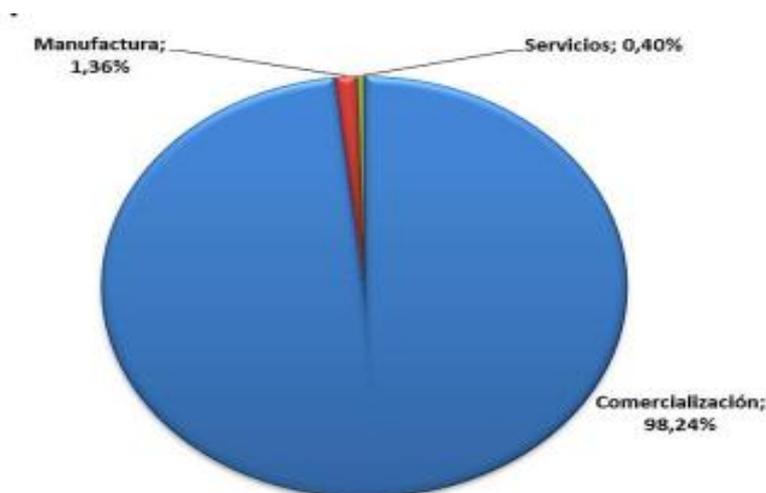
Según (BCE, 2016), las medidas restrictivas en el 2015 se pronosticó ventas inferiores a 96.000 unidades, lo cual se cumplió con creces. Pero qué pasa si por otro lado tomamos en cuenta el sector de manufactura en las ventas de vehículos en el país. El resultado esperado fue una disminución importante afectando al nivel ingreso y por lo tanto al

empleo que generaba el sector. Al cierre del periodo 2015 la evolución de ventas fue negativa en todas las categorías de vehículos siendo las considerables en automóviles con el -12-11%, en camionetas con el - 31-87% y en SUV con el - 23.76%.

(Diario El Universo, 2015) Menciono que unos \$ 180 millones anuales recaudaría el Gobierno con la reforma arancelaria de 588 ítems de mercaderías que se utilizan en los sectores bancarios, de calzado, textil, ensamblaje de autos, alimentos, entre otros.

Entre los artículos afectados con la medida están: aparatos para la preparación de frutos u hortalizas, máquinas para hilar materia textil. Además cajeros automáticos, cámaras de televisión, partes y piezas para el ensamblaje de vehículos, calculadoras electrónicas, unidades de memoria y máquinas para procesamiento de datos, como lo menciona (Diario El Universo, 2015). Otros ítems son: carros híbridos en CKD 10%, termostatos 5%, registradores de asistencia 5%, calculadoras electrónicas que puedan funcionar sin fuente de energía 5%, máquinas y aparatos para imprimir, offset, alimentados con bobinas 5%. (Diario El Universo, 2015).

Antes de esta medida, (Diario El Universo, 2015) informó que para el ámbito automotor de ensamblaje está vigente una reducción del cupo a la importación de CKD de aproximadamente un 20% con respecto al 2014.



*Figura 2. Tipos de actividades en el Sector Automotriz. Tomado del Censo Nacional Económico 2010, INEC.*

#### **4.1 Tipo de actividades del sector automotriz.**

Como lo mencionamos anteriormente, existen tres tipos de actividades realizadas en el sector automotriz.

Entonces dentro de este sector mayoritario se encuentran los establecimientos como concesionarios, talleres automotrices, establecimientos de venta de repuestos, llanteras, establecimientos de compra venta de vehículos nuevos y usados, entre otros.

#### **4.2 Datos estadísticos del sector automotriz (partes y piezas) 2015**

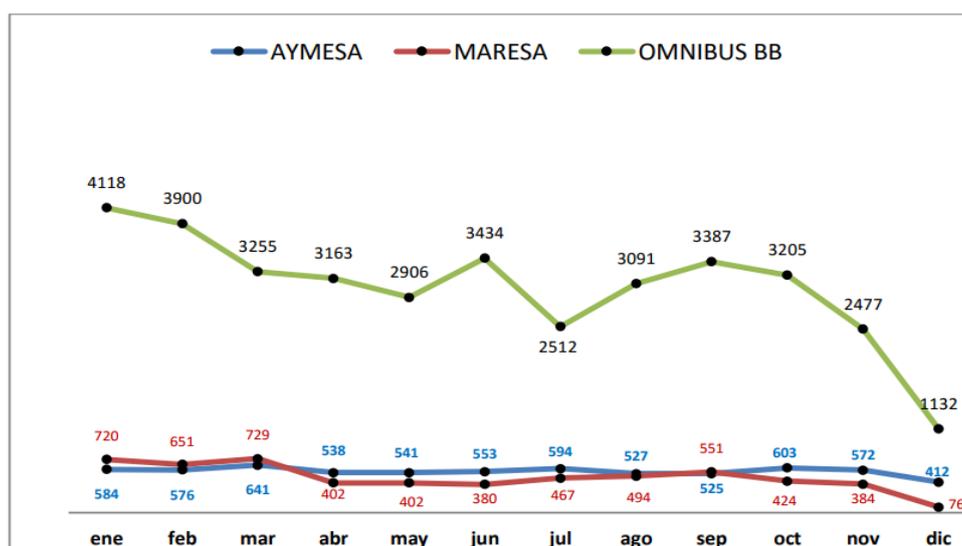
La producción del sector automotriz de Ecuador se basa en la importación de partes y piezas para el ensamblaje de vehículos, aunque la industria automotriz posee importantes instalaciones para el ensamblaje aún no se fabrica suficientes partes y piezas para cubrir la demanda de insumos.

Ecuador es una economía dolarizada y debe obtener liquidez en base a una saludable balanza de pagos donde la exportaciones deben ser mayores o iguales a las importaciones, de esta forma se mantiene un flujo constante de divisas en circulación dentro de las fronteras, como ya se mencionó anteriormente el país se enfrenta a un entorno desfavorable por efecto a la apreciación del dólar y la caída del precio internacional del barril de petróleo, por lo que el Gobierno Nacional para equilibrar el sector externo y proteger la balanza de pagos aplica las salvaguardias con sobretasas arancelarias a las importaciones sobre 2.900 partidas y que

van desde 5% hasta el 45% entre ellas están las partes y piezas para el ensamblaje de vehículos.

“Las restricciones gubernamentales por medio de cupos afectan a los vehículos livianos, mientras que las sobretasas por balanza de pagos afectan a los vehículos pesados, en este sentido para enero de 2015 se aplicó un arancel de 5% sobre los tracto-camiones y para marzo de 2015 se aplicó la sobretasa del 45% por balanza de pagos, en total se genera un impuesto del 50% sobre el valor del vehículo.” (Pacific Credit Rating., 2015).

En Ecuador existen tres ensambladoras Aymesa, Maresa y Omnibus BB, que son las que tienen el liderazgo en la producción de vehículos en nuestro país. (CINAE, 2015).



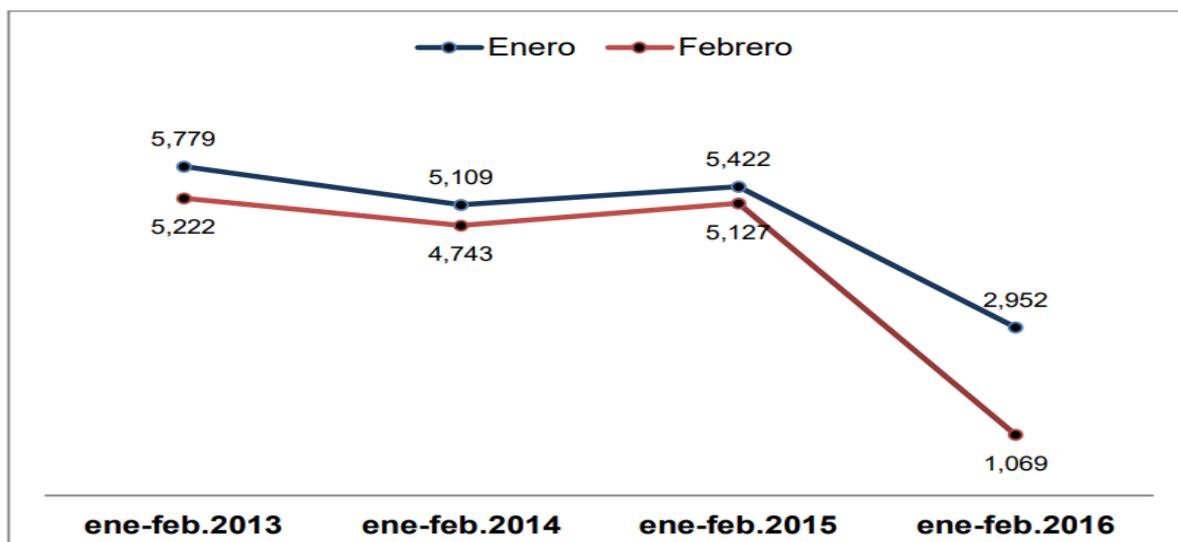
**Figura 3.** Producción de Vehículos. Periodo 2015. Tomada de la CINAE.

Para este año 2015 los promedios bajaron un poco, y vemos que la ensambladora Maresa vendió en promedio mensual 473 unidades y un total de 5.680 vehículos; la empresa Aymesa logró vender en promedio mensual 556 vehículos y un total de 6.666 unidades en todo el año; finalmente la empresa ensambladora Omnibus BB logró colocar en el mercado un promedio mensual de 3.048 y un total de 36.580 vehículos, sin embargo en el Figura podemos observar que para final de año hay una importante disminución de las ventas de cada una de las empresas ensambladoras. (CINAE, 2015).

### 4.3 Efecto sobre la oferta de vehículos.

En la siguiente figura de Ventas de vehículos en enero y febrero de 2013 a 2016 se compara las ventas realizadas por la industria automotriz, con las cifras que se presentan en la Figura 4 se puede realizar un análisis un poco más preciso.

Si comparamos las ventas acumuladas en los meses de enero y febrero en cada uno de los años 2013 hasta el año 2016 podemos observar el efecto que ejercieron la apreciación del dólar frente al resto de monedas más la influencia de las sobretasas arancelarias sobre la oferta y demanda efectiva del mercado automotriz.



*Figura 4. Venta de vehículos de enero y febrero de 2013-2016. Tomado de la CINAIE.*

Recordemos que para los meses de enero y febrero de los años 2013 el año 2014 y para el año 2015 no pesaban las sobretasas arancelarias por lo que las empresas ensambladoras de vehículos atendieron una demanda que empezaba a sentir los efectos de la apreciación del dólar y la escasez de divisas. Como podemos apreciar en la Figura 4. en los meses de enero y febrero de cada uno de los años 2013, 2014 y 2015 respectivamente, las ventas de vehículos fueron en cantidades muy parecidas; mientras que para enero y febrero de 2016 el sector automotriz apenas logró colocar en el mercado 2.952 y 1.069 respectivamente.

Para enero 2016 las ventas de vehículos fueron el 51,1% de lo vendido en enero de 2013 es decir que decrecieron -48,9% y para febrero de 2016 se vendió apenas el 20,5% de

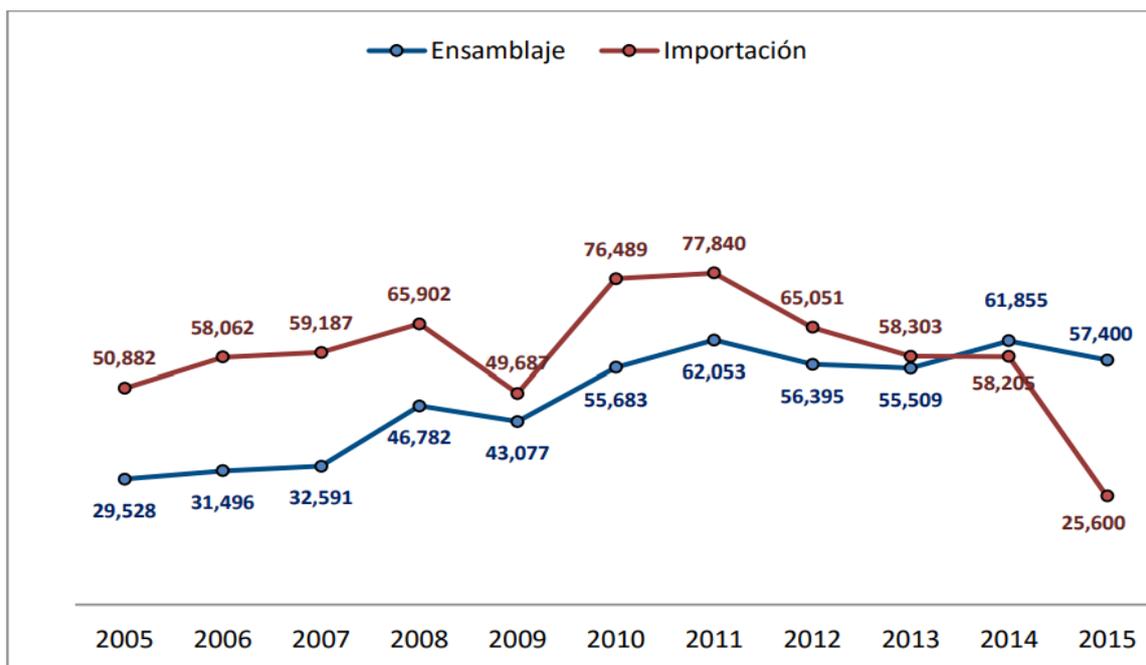
lo vendido en febrero de 2013, hubo una significativa reducción de -79,5%; esto en relación a las ventas que el sector automotriz hizo en los meses de enero y febrero de 2013.

Evidentemente las ventas incluyendo las exportaciones de vehículos se vieron muy disminuidas, el efecto de desembolsar por impuestos el 50% adicional al valor de un vehículo desmotiva a los consumidores, este retroceso puede afectar también al resto de las empresas que necesitan transportar y trasladar su producción, esta situación podría también hacer que suba el costo por kilómetro de recorrido puesto que las importadoras de repuestos se verían obligadas a subir los precios, costo que al final lo deberá cubrir el consumidor final.

Si se trata de bajar costos y no trabajar a pérdidas, las ensambladoras tendrán que despedir personal calificado, este efecto también llegará al resto de las industrias relacionadas directa e indirectamente con el sector automotriz, así como a todas las empresas consumidoras de vehículos, lo que significaría un retroceso en la producción y retroceso en el producto interno bruto para el siguiente año.

Con relación a la oferta de repuestos para vehículos que no sean para ensamblaje prácticamente no tiene restricciones de sobretasas arancelarias, sin embargo las normas del sello de calidad INEN son más exigentes, ahora es necesario que las indicaciones de las etiquetas de los repuestos que se ofrezcan a los consumidores del mercado nacional deben estar en idioma castellano, lo que de alguna manera ha afectado a la oferta pero no es impedimento; por otro lado los importadores de repuestos están prefiriendo hacer sus compras en China por ser más barato aunque también es de menor calidad a la original.

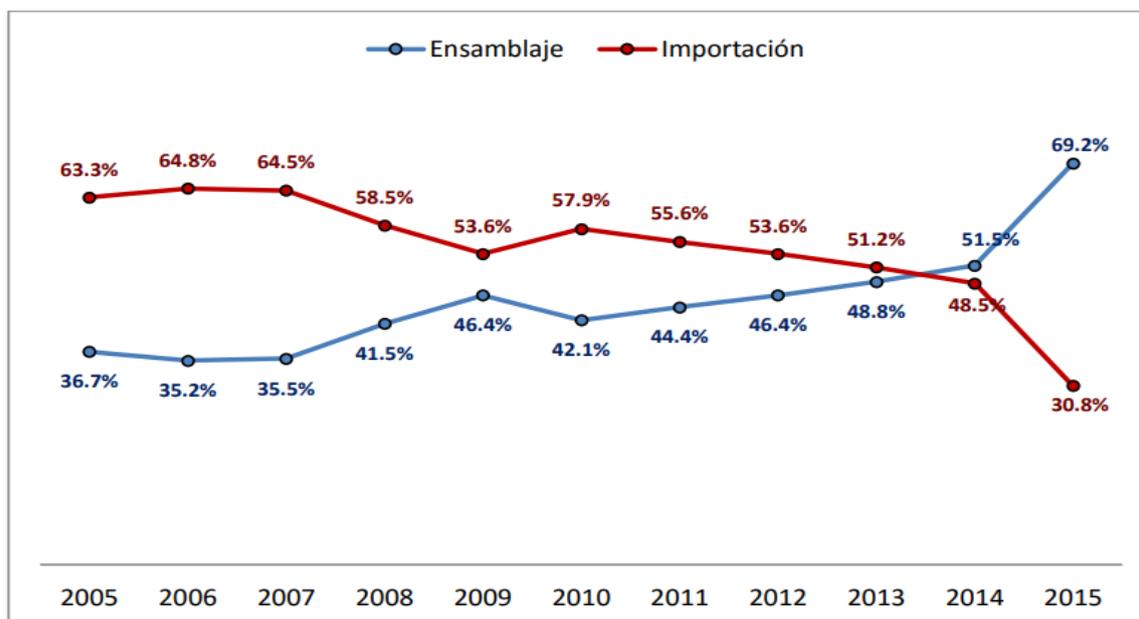
En la siguiente figura de Ensamblaje vs Importación de Vehículos Ventas en unidades de 2005 a 2015 se presenta cómo fue la participación de las empresas ensambladoras de vehículos y las empresas importadoras de vehículos del total de unidades vendidas entre los años 2005 y 2015.



**Figura 5.** Ensamblaje Vs Importación de vehículos ventas en Unidades 2005-2015. Tomado de la CINAIE.

Desde el año 2005 hasta el año 2013 observamos una supremacía de las empresas importadoras sobre las ensambladoras en captar la demanda efectiva, diferencia que se fue reduciendo en el transcurso de los años, y para los años 2014 y 2015 las empresas ensambladoras por primera vez superan a lo vendido por los importadores.

En la figura 5 de Ensamblaje vs Importación de Vehículos Participación de Mercado de 2005 a 2015 se observa cómo ha venido pasando de la importación hacia el ensamblaje de vehículos. (AEADE, 2014-2015).



**Figura 6.** Ensamblaje Vs Importación de Vehículos Participación de mercado 2005-2015. Tomado de la AEADE (Asociación de Empresas Automotrices de Ecuador).

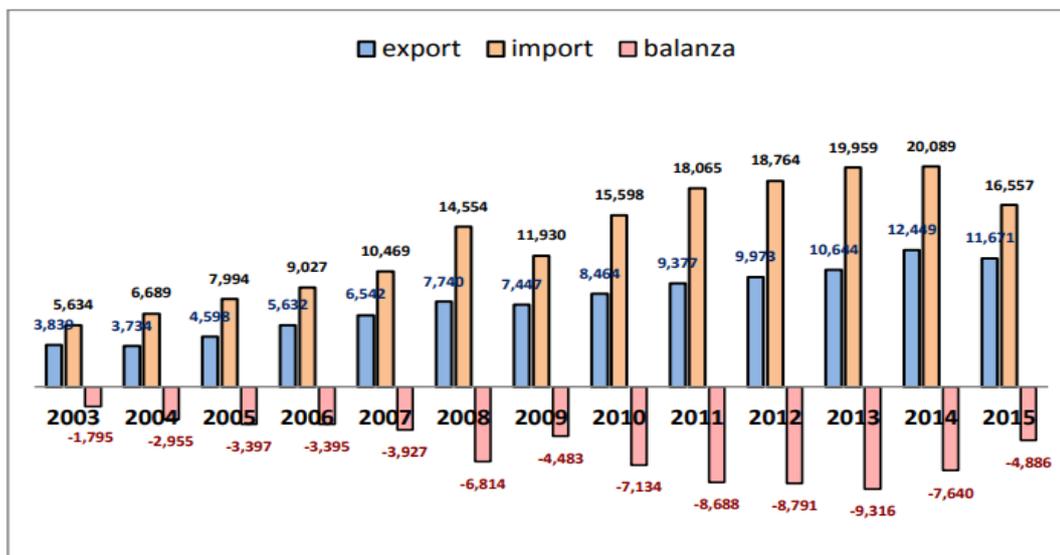
Para el año 2015, año de aplicación de las sobretasas arancelarias el Gobierno Nacional limitó los cupos de importación para el sector automotriz a 83.000 vehículos de los cuales las empresas ensambladoras cubrieron el 69,2% y los importadores cubrieron el 30,8% del mercado, es importante mencionar que alrededor del 22% de las partes y piezas de los insumos que requieren las ensambladoras se fabrican en Ecuador.

#### 4.4 Balanza de Pagos

En la siguiente figura 7 podemos observar las cifras de las exportaciones no petroleras, las importaciones no petroleras y su diferencia es la Balanza de Bienes No Petroleros de los años 2003 a 2015. (BCE, 2015).

Podemos apreciar que en el transcurso de estos años las exportaciones como las importaciones han venido aumentando, sin embargo, las importaciones se han caracterizado de ser mayores que las exportaciones.

Esta diferencia que se ve reflejada en la Balanza de Bienes no Petroleros a la vez representan una mayor salida de divisas, dentro del período que se muestra en la figura, esta diferencia llega a su punto máximo en el año 2013 con una balanza de menos 9.316 Millones de dólares.

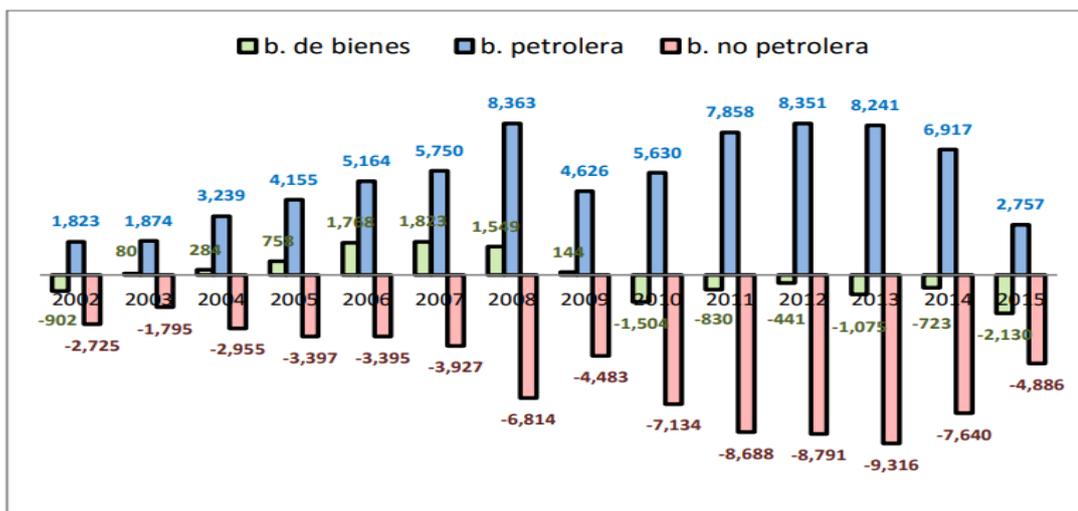


**Figura 7.** Exportaciones, Importaciones y Balanza de bienes no petroleros 2003-2015 en millones de dólares. Tomado de la BCE.

En la figura 7 se demuestra que Ecuador mientras tiene deficiencia en la elaboración de productos exportables, en la figura también se demuestra que Ecuador tiene una importantísima demanda de bienes que no se producen dentro del país; sin embargo, la figura también nos hace deducir que existen un gran número de productos que se podrían fabricar localmente, lo que significa oportunidades de negocios para la empresa privada y para toda la industria nacional.

En la siguiente figura 8 se muestra la Balanza de Bienes, la Balanza Petrolera y la Balanza No Petrolera. (BCE, 2015).

En la figura se muestra una marcada dependencia de las exportaciones de petróleo sin embargo aún con los importantes ingresos por ventas de crudo la Balanza de Bienes arroja saldos negativos desde al año 2010 hasta el 2015.



**Figura 8.** Balanza de bienes, b petrolera y b. no petrolera 2002 a 2015 en millones de dólares. Elaborado por la BCE.

Con la caída del precio del petróleo el ingreso por ventas de crudo disminuyó notablemente lo que significa menos divisas que circulen dentro del país, por otro lado la revaluación del dólar frente a las demás monedas del mundo hace que los productos sean más caros, por lo que comprar en Ecuador es más caro, razón por lo cual las exportaciones también disminuyeran considerablemente, esto también significó menos entradas de divisas; mientras tanto con la apreciación del dólar y con mayor poder adquisitivo en manos de los consumidores las importaciones se hacen más baratas por lo que se corría el riesgo de una constante salida de divisas por importaciones en elevadas cantidades, tal como estaba ocurriendo en la frontera con Colombia, razón por lo que se impuso las salvaguardias inicialmente a Colombia y Perú en el mes de enero de 2015 para luego en marzo de 2015 aplicar la salvaguardia global con el objetivo de evitar un daño grave a la industria y a la economía nacional.

Para marzo de 2015 se inició la aplicación de las sobretasas arancelarias y se ha logrado contener la salida de divisas, aun así, las importaciones siguen siendo mayores que las exportaciones, para el último año del período en observación la balanza de bienes arroja un resultado de menos 2.130 Millones de dólares.

## Capítulo V

### Propuesta

Se proponen las siguientes soluciones factibles para estimular la producción de la industria nacional y disminuir las importaciones de partes, piezas y agregados destinados a la industria automotriz:

- Crear incentivos con créditos blandos para estimular la producción nacional de partes, piezas, agregados para la industria automotriz.
- Brindar mayor seguridad a la utilización de las fuentes de financiamiento del sector privado para dinamizar este sector y la economía.
- Estimular la entrada de capitales extranjeros para repotenciar el sector productivo del país, mejorar la infraestructura, el equipamiento y la tecnología existente.
- Elevar de forma sistemática el nivel de calificación profesional de los trabajadores de la industria automotriz a través de las instituciones educacionales nacionales y extranjeras
- Desarrollar proyectos para la modernización y/o ampliación de la industria nacional de partes y piezas para que pueda cubrir la demanda nacional.
- Promover el desarrollo de la ciencia y la tecnología de la industria automotriz para lograr productos con calidad y altamente competitivos.

## Conclusiones y Recomendaciones

### Conclusiones

En base a lo investigado se llega a las siguientes conclusiones:

- Que las ventas y el desempeño de las empresas ensambladoras de vehículos se han visto muy disminuidas.
- También se concluye que la oferta en conjunto con la demanda efectiva, se redujeron en forma significativa.
- Después de analizar en las cifras del sector automotriz se puede afirmar que las salvaguardias si afectan al sector automotriz de manera significativa principalmente por su necesidad de importación de partes y piezas.
- Que las salvaguardias también afectan e impactan a la demanda y que los altos costos por impuestos impiden que se haga efectiva.
- Que también es necesario proteger la liquidez, la industria y la economía de Ecuador.
- De manera general es muy necesario proteger la industria y la economía nacional, como medida temporal las salvaguardias si están cumpliendo la función de restringir la salida de divisas.
- Es primordial que las ensambladoras y el sector automotriz en general bajen los costos de producción.
- El sector automotriz debe lograr ser más competitivo o no sobrevivirá en el mercado.

## **Recomendaciones**

La economía nacional debe estar protegida y deben hacerse todos los cambios necesarios para lograrlo, entre las recomendaciones que ayuden a proteger la economía nacional están las siguientes:

- Fomentar e incentivar a los emprendedores a incursionar en la fabricación de productos que reemplacen a los productos importados.
- Es necesario apoyar con financiamiento a las empresas ensambladoras y a toda persona que desee invertir en la industria automotriz con la fabricación de partes y piezas.
- También es necesario crear líneas de crédito para los consumidores del sector automotriz tanto a las personas naturales como a las jurídicas, especialmente si se trata transporte para mercaderías.
- Hacer circular a la masa monetaria el mayor número de veces que sea posible dentro del período contable.
- Bajar sustancialmente los impuestos como incentivo a la inversión para las empresas que instalen fábricas de piezas y partes destinadas a abastecer a la industria automotriz de Ecuador.
- Crear un fondo para la investigación y desarrollo del sector automotriz para la fabricación de motores híbridos, eléctricos, motores magnéticos y de motores de energía libre.

## Bibliografía

- Asamblea Nacional Constituyente. (2008). Obtenido de <http://www.asambleanacional.gob.ec/es>
- BCE. (05 de Enero de 2016). *Banco Central del Ecuador*. Obtenido de <http://www.bcmecuador.com/single-post/2016/01/05/Evoluci%C3%B3n-del-Sector-automotriz-Ecuatoriano-2011-2015>
- CINAE. (2015). *Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana*. Quito.
- Cortez Vega , M. N., & Velez Sosa, M. F. (2016). *Dspace Espol*. Obtenido de Dspace Espol: <http://www.dspace.espol.edu.ec/retrieve/98837/D-CD221.pdf>
- Diario El Universo. (2017 de Enero de 2015). Obtenido de <http://www.eluniverso.com/noticias/2015/01/17/nota/4444621/partes-carros-mas-arancel-otros-nuevos>
- García , J. B. (2014). Obtenido de <https://es.slideshare.net/huguito818181/3-principales-teoras-del-comercio-internacional>
- Gomez Gomez, C. M. (2015). *Universidad de Alcala* . Obtenido de <http://www3.uah.es/econ/hpeweb/HPE981.html>
- IADB. (15 de Agosto de 2015). Obtenido de LA IMPORTANCIA DEL COMERCIO INTERNACIONAL EN LATINOAMERICA : <http://www20.iadb.org/intal/catalogo/PE/2015/15148.pdf>
- INEC. (2015). Obtenido de <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/institucional/home/>
- INEC. (2015). *Instituto Nacional de Estadísticas y Censo*. Obtenido de [http://docs.wixstatic.com/ugd/24172d\\_0b309df4c05f4339ae679c4cd99880b5.pdf](http://docs.wixstatic.com/ugd/24172d_0b309df4c05f4339ae679c4cd99880b5.pdf)
- Mendoza Juarez, S., Hernández Villegas, J. B., & Pérez Méndez , J. A. (2014). *EUMED*. Obtenido de <http://www.eumed.net/coursecon/ecolat/la/14/comercio-latinoamerica.html>
- Ministerio de Comercio Exterior. (2014). Obtenido de <http://www.comercioexterior.gob.ec/>

Misena. (2016). Obtenido de <https://sites.google.com/a/misena.edu.co/negociosinternacionales/>

OMC. (2016). Obtenido de <https://www.wto.org/indexsp.htm>

Pacific Credit Rating. (2015). *Informe Sectorial Ecuador*. Guayaquil.

PROECUADOR . (2016). *PROECUADOR* . Obtenido de <http://www.proecuador.gob.ec/faqs/que-son-barreras-no-arancelarias/>

UAM. (29 de Agosto de 2016). *Universidad Autónoma Metropolitana*. Obtenido de [http://sgpwe.izt.uam.mx/files/users/uami/fjmv/Comercio\\_Exterior.pdf](http://sgpwe.izt.uam.mx/files/users/uami/fjmv/Comercio_Exterior.pdf)