



**UNIVERSIDAD DE GUAYAQUIL**  
**FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS**  
**MAESTRÍA EN TRIBUTACION Y FINANZAS**

“TRABAJO DE TITULACIÓN ESPECIAL”  
PARA LA OBTENCIÓN DEL GRADO DE MAGISTER EN  
TRIBUTACION Y FINANZAS

**“EFECTOS DE LA IMPOSICION DE SALVAGUARDIAS EN EL  
SECTOR AUTOMOTRIZ ECUATORIANO PERIODO 2015-2017”**

AUTOR: EVELYN DEL ROCIO MARTINEZ SOBENIS  
TUTOR: SERGIO LEONARDO PINO PERALTA

**GUAYAQUIL – ECUADOR**

**OCTUBRE 2020**



REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIAS Y TECNOLOGÍA		
FICHA DE REGISTRO DE TRABAJO DE TITULACIÓN ESPECIAL		
<b>TÍTULO:</b> "Efectos de la Imposición de Salvaguardias en el Sector Automotriz Ecuatoriano Período 2015-2017"		
<b>AUTOR:</b> Evelyn Martínez Sobenis	<b>TUTOR:</b> Econ. Sergio Pino Peralta	
<b>INSTITUCIÓN:</b> Universidad de Guayaquil	<b>REVISORES:</b> Econ. Lila Sisalema Morejón	
	<b>FACULTAD:</b> Ciencias Económicas	
<b>PROGRAMA:</b> De Titulación Especial.		
<b>FECHA DE PUBLICACIÓN:</b> Octubre 10 del 2020	<b>Nº DE PÁGS.:</b> 43	
<b>TITULO OBTENIDO:</b> Master en Tributación y Finanzas		
<b>ÁREA TEMÁTICA:</b> Campo Tributario		
<b>PALABRAS CLAVES:</b> salvaguardias, sector automotriz, importaciones, exportaciones, ventas.		
<p><b>RESUMEN:</b> A inicios del año 2015 el gobierno ecuatoriano tomó la decisión de implementar medidas de restricción al comercio internacional; esto como parte de un Plan en el ámbito económico con el fin de lograr la estabilización de la Balanza de Pagos; las medidas adoptadas fueron la imposición de salvaguardias y cuotas de importación.</p> <p>En los últimos treinta años el Sector automotriz ecuatoriano ha ocupado un importante sitio dentro de la economía ecuatoriana; este estudio se ha querido centrar específicamente en este Sector para entender cómo está compuesta su estructura de negocio: producción; venta y exportación de vehículos; con el objetivo de entender cuáles fueron los efectos ocasionados por las medidas de Salvaguardias dentro del Sector Automotriz durante los años 2015 al 2017.</p> <p>El diseño de este trabajo de investigación tiene un enfoque mixto y es de tipo documental descriptivo; en donde se identificaron las principales incidencias que tuvieron las medidas en este Sector; el cual en general experimenta un decrecimiento en relación a años anteriores; esto medido en términos de reducción de unidades vendidas; producidas a nivel nacional y exportadas.</p>		
<b>Nº DE REGISTRO(en base de datos):</b>	<b>Nº DE CLASIFICACIÓN:</b>	
<b>DIRECCIÓN URL (tesis en la web):</b>		
<b>ADJUNTO PDF</b>	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO
<b>CONTACTO CON AUTOR:</b> Econ. Evelyn del Rocío Martínez Sobenis	<b>Teléfono:</b> 0969163904	<b>E-mail:</b> eve_marti@hotmail.com
<b>CONTACTO DE LA INSTITUCIÓN</b>  Facultad de Ciencias Económicas	<b>Nombre:</b> Econ. Natalia Andrade; Msc. mandramo@hotmail.com	
	<b>Teléfono:</b> 04-2293052	

## **CERTIFICACIÓN DEL TUTOR**

En mi calidad de tutor del estudiante Evelyn del Rocío Martínez Sobenis, del Programa de Maestría/Especialidad Tributación y Finanzas, nombrado por el Decano de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Guayaquil CERTIFICO: que el trabajo de tesis titulado “Efectos de la Imposición de Salvaguardias en el Sector Automotriz Ecuatoriano Período 2015-2017”, en opción al grado académico de Magíster (Especialista) en Tributación y Finanzas, cumple con los requisitos académicos, científicos y formales que establece el Reglamento aprobado para tal efecto.

**Atentamente**

**Econ. Sergio Pino Peralta**

**TUTOR**

Guayaquil, 10 de Octubre del 2020

## **DEDICATORIA**

A mis padres; Walter y Rocío.

Esto es para ustedes gracias por todos los esfuerzos, paciencia y amor.

## **AGRADECIMIENTO**

A Dios, sobre todo; gracias porque eres mi impulso para despertar a diario y porque me ayudas a convertir esta meta en una realidad.

¡Gracias!

## **DECLARACIÓN EXPRESA**

“La responsabilidad del contenido de este trabajo de titulación especial, me corresponden exclusivamente; y el patrimonio intelectual de la misma a la UNIVERSIDAD DE GUAYAQUIL”

---

**FIRMA**

**EVELYN DEL ROCIO MARTINEZ SOBENIS**

## Tabla de Contenido

INTRODUCCION .....	1
Delimitación del problema: .....	1
Formulación del problema: .....	2
Justificación: .....	2
Objeto de estudio:.....	3
Campo de acción o de investigación: .....	3
Objetivo general:.....	4
Objetivos específicos:.....	4
Novedad Científica: .....	4
Capítulo 1 .....	5
1.MARCO TEÓRICO.....	5
1.1 Teorías Generales.....	5
1.1.1 Modelo de la Ventaja Absoluta- Adam Smith.....	5
1.1.2 Modelo de la Ventaja Comparativa – David Ricardo .....	6
1.1.3 Modelo Heckscher-Ohlin .....	6
1.2 Teorías Sustantivas .....	7
1.2.1 Instrumentos de la Política Comercial .....	7
1.2.2 Acuerdos Comerciales Internacionales Breve Reseña Histórica. ....	9
1.2.3 Modelo de Sustitución de Importaciones.....	11
1.2.4 Salvaguardias.....	12
1.2.5 Medidas adoptadas por el Gobierno Ecuatoriano .....	13
1.2.6 Sector Automotriz Ecuatoriano .....	14
1.2.7 Generación de Empleo .....	15
1.2.8 Sector Industrial en Ecuador .....	16
1.3 Referentes empíricos .....	18
Capítulo 2 .....	19
MARCO METODOLÓGICO.....	19
2.1 Metodología:.....	19
2.3 Premisas o Hipótesis .....	20
2.4 Universo y Muestra .....	20
2.5 CDIU – Operacionalización de variables .....	21
2.6 Gestión de Datos .....	21
2.7 Criterios éticos de la investigación .....	22
Capítulo 3 .....	23

RESULTADOS .....	23
3.1 Antecedentes de la Unidad de análisis o población .....	23
3.2 Diagnostico o Estudio de Campo .....	23
3.2.1 Importaciones del Sector Automotriz.....	23
3.2.2 Exportaciones del Sector Automotriz .....	25
3.2.3 Ventas del Sector Automotriz.....	26
3.2.4 Balanza Comercial Sector Automotriz.....	30
.....	30
3.2.5 Producción de Vehículos Nacional .....	31
3.2.6 Flujos de Ingresos Generados por el Sector Automotriz hacia el Sector Fiscal .....	31
.....	32
3.2.6.1 Composición de la Recaudación Automotriz por Tipo de Impuestos generados.....	32
Capítulo 4 .....	34
DISCUSIÓN .....	34
4.1 Contratación empírica: .....	34
4.2 Limitaciones: .....	34
4.3 Líneas de investigación: ' .....	35
4.4 Aspectos relevantes: .....	35
Capítulo 5 .....	36
PROPUESTA .....	36
CONCLUSIONES .....	38
RECOMENDACIONES .....	40
BIBLIOGRAFIA.....	41

## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Porcentajes de Salvaguardias a aplicar a partir de Marzo del 2015 .....	13
Tabla 2 Composición del Sector Automotriz Ecuatoriano por Tipo de Empresas .....	15
Tabla 3 Puestos de Trabajo en el Sector Automotriz por Actividad que conforma el Sector.....	16
Tabla 4 Categorías, Dimensiones, Instrumentos y Unidades de Análisis .....	21
Tabla 5 Orientaciones Estratégicas para la Política Industrial .....	37

## ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 Importaciones de Vehículos-# de Unidades Años 2014-2019.....	24
Figura 2 Exportaciones de Vehículos # de Unidades-Años 2014-2019.....	25
Figura 3 Venta de Vehículos-# de Unidades-Años 2014-2019.....	26
Figura 4 Ventas Mensuales de Vehículos Ensamblados en Ecuador-Número de Unidades años 2015-2017 .....	27
Figura 5 Venta de Vehículos Ensamblados en Ecuador-Número de Unidades años 2015-2019 ...	28
Figura 6 Participación en Ventas de Vehículos Importados vs Vehículos Ensamblados en Ecuador Años 2015-2019.....	29
Figura 7 Evolución del Comercio Exterior-Sector Automotriz-Número de Vehículos Años 2008-2017 .....	30
Figura 8 Evolución del Comercio Exterior-Sector Automotriz-Número de Vehículos Años 2008-2017 .....	31
Figura 9 Impuestos Generados por el Sector Automotriz Años 2011-2018.....	32
<i>Figura 10 Composición de la Recaudación de Impuestos generada por el Sector Automotriz durante los años 2015-2017 .....</i>	<i>33</i>

## RESUMEN

A inicios del año 2015 el gobierno ecuatoriano tomó la decisión de implementar medidas de restricción al comercio internacional; esto como parte de un Plan en el ámbito económico con el fin de lograr la estabilización de la Balanza de Pagos; las medidas adoptadas fueron la imposición de salvaguardias y cuotas de importación.

En los últimos treinta años el Sector automotriz ecuatoriano ha ocupado un importante sitio dentro de la economía ecuatoriana; este estudio se ha querido centrar específicamente en este Sector para entender cómo está compuesta su estructura de negocio: producción; venta y exportación de vehículos; con el objetivo de entender cuáles fueron los efectos ocasionados por las medidas de Salvaguardias dentro del Sector Automotriz durante los años 2015 al 2017.

El diseño de este trabajo de investigación tiene un enfoque mixto y es de tipo documental descriptivo; en donde se identificaron las principales incidencias que tuvieron las medidas en este Sector; el cual en general experimenta un decrecimiento en relación a años anteriores; esto medido en términos de reducción de unidades vendidas; producidas a nivel nacional y exportadas.

**Palabras Clave:** salvaguardias, sector automotriz, importaciones, exportaciones, ventas.

## **ABSTRACT**

At the beginning of 2015, the Ecuadorian government made the decision to implement restriction measures on international trade, this as part of a Plan in the economic sphere in order to achieve the stabilization of de Balance of Payments; the measures adopted were the imposition of safeguards and import quotas.

In the last thirty years; the Ecuadorian automotive sector has occupied an important place within the Ecuadorian economy, this study has aimed to focus specifically on this Sector to understand how its business structure is composed; production; sale and export of vehicles, in order to understand what were the effects caused by the Safeguards measures within the Automotive Sector during the years 2015 to 2017.

The design of this research work has a mixed approach and is descriptive documentary type; where the main incidents of the measures in this sector were identified, which in general experiences a decrease in relation to previous years; this measured in terms of reduction of units sold; produced domestically and exported.

**Keywords:** safeguards, automotive sector, imports, exports, sales.

## INTRODUCCION

El Gobierno Ecuatoriano con el fin de equilibrar la Balanza de Pagos que venía presentando saldos negativos como consecuencia de la caída en el Precio del Petróleo y de la apreciación del dólar versus otras monedas, decide implementar medidas restrictivas al Comercio Internacional, para de esta forma incentivar la producción nacional y evitar la fuga de divisas hacia los mercados internacionales.

Estas medidas afectaron a distintos sectores de la economía nacional, provocando diversas reacciones en el sector privado, ya que muchos se vieron directamente afectados por su condición de importadores para el desarrollo de sus actividades comerciales e industriales.

Este estudio pretende identificar las principales consecuencias de la aplicación de Salvaguardias y cuotas de importación establecidas por el Gobierno Ecuatoriano en marzo del 2015 dentro del Mercado Automotriz Ecuatoriano.

### **Delimitación del problema:**

En Ecuador se venía observando un déficit de la Balanza Comercial; como consecuencia de la caída del precio del petróleo y luego se sumaba el hecho de la apreciación del dólar versus otras monedas; con lo cual las importaciones venían en ascenso; esto originó que el estado ecuatoriano adoptara medidas de carácter restrictivo al comercio internacional.

El 6 de Marzo del 2015; el gobierno anunció la aplicación de sobretasas arancelarias mediante Resolución 011-2015 del Ministerio de Comercio Exterior; las mismas tienen carácter transitorio y no discriminatorio con el fin de regular el nivel de importaciones; esta resolución entró en vigencia el 11 de Marzo del 2015. (Comité de Comercio Exterior de la República del Ecuador, 2015)

Las medidas de salvaguardias establecían una permanencia de 15 meses; dentro de las cuales se aprueban sobretasas arancelarias entre el 5% y el 45% dependiendo del tipo de productos. Estas medidas buscaban afectar alrededor del 32% de las importaciones; dejando exento un 68%.

Para efecto de esta investigación se pretende observar que ocurre en el Sector Automotriz Ecuatoriano durante este tiempo; cuál fue el comportamiento de las importaciones y exportaciones de este rubro; adicional es importante entender lo que ocurrió con la producción nacional en este ámbito.



### **Formulación del problema:**

¿En qué medida las decisiones adoptadas por el Gobierno Nacional en relación al Comercio Exterior afectaron al Sector Automotriz Ecuatoriano en el período 2015-2017?

### **Justificación:**

Como ya se ha mencionado existen distintos puntos de vista a la aplicación de las medidas impuestas por el Gobierno Ecuatoriano en lo referente al Comercio Exterior. Se puede

interpretar por una parte esta medida como única opción del Estado Ecuatoriano para regular el déficit ocasionado por los saldos negativos de nuestra Balanza de Pagos, al no tener mecanismos de devaluación monetaria por encontrarnos en una economía dolarizada.

Adicional a lo indicado la adopción de esta política podría estar sustentada en el hecho de que El Estado debido a su falta de liquidez pretendía financiarse a través de la implementación de estas disposiciones, o solo pretendía beneficiar a la producción nacional, ya que el Ecuador aún se encuentra en un proceso de aprendizaje y cambio tecnológico de tal manera que aún no logra la competitividad necesaria para beneficiarnos de nuestro comercio internacional.

El presente trabajo pretende entender cuáles fueron los efectos ocasionados dentro del Sector Automotriz como resultado de la implementación de estas medidas.

**Objeto de estudio:**

El Objeto principal de esta investigación es determinar los efectos que tuvieron las medidas impuestas por el Gobierno Central en Marzo del 2015 en el Mercado Automotriz en el Ecuador.

**Campo de acción o de investigación:**

El Sector Automotriz es uno de los sectores con mayor crecimiento en el Ecuador; por lo cual es importante realizar un análisis de este sector luego de las medidas adoptadas por el gobierno: Evolución de las importaciones de vehículos; Análisis de las ventas de este Sector como principal indicador de crecimiento; Comportamiento de las Ventas a Nivel Nacional durante los últimos años, Composición de las ventas en el Ecuador: Ensamblaje Nacional vs Importados.

**Objetivo general:**

Analizar como inciden las medidas adoptadas por el Gobierno Ecuatoriano al establecer salvaguardias y cuotas a las importaciones; y cómo estas afectaron al Sector Automotriz durante el período que estuvieron vigentes desde el 2015 hasta el 2017.

**Objetivos específicos:**

1. Analizar las importaciones y Exportaciones del Sector Automotriz durante el período 2015-2017.
2. Determinar el comportamiento del Sector Productor de Vehículos Nacional durante la aplicación de esta medida
3. Observar el Flujo de Ingresos para el Gobierno Ecuatoriano por Salvaguardias establecidas en el Sector Automotriz en el periodo 2015-2017.

**Novedad Científica:**

En base a la información recopilada y los análisis realizados; este trabajo aspira a que las empresas que conforman el Sector Privado puedan establecer planes de contingencia y proyecciones que les permitan crecer a pesar de este tipo de medidas restrictivas por parte del Gobierno Nacional; además de intentar establecer vínculos más estrechos entre el sector público y privado; esto con el fin de que los esfuerzos de ambos vayan encaminados hacia lograr competitividad a través de la innovación; y que así las medidas tomadas por los gobiernos de turno busquen de forma colaborada y estratégica alcanzar el tan anhelado cambio de la matriz productiva ecuatoriana y finalmente consigamos el desarrollo y crecimiento de la economía en su conjunto.

## Capítulo 1

### 1.MARCO TEÓRICO

#### 1.1 Teorías Generales

El Comercio nace como una interacción entre individuos cercanos; luego estas relaciones se extienden hacia las regiones cercanas y finalmente hacia los países y continentes; este campo de estudio nunca antes había tenido tanta importancia como en la actualidad; en virtud de que las economías producto de la globalización se encuentran relacionadas entre sí de alguna forma: por el comercio de bienes y servicios y por el flujo de dinero que se generan entre las naciones. (Lucio, 1999)

El volumen de transacciones importaciones y exportaciones que se generan a nivel mundial sin duda es más significativo que el que se pueda dar en cualquier economía por separado; incluidas las de las grandes potencias; por tal motivo se torna muy valioso comprender cómo operan los mercados internacionales; ya que en este punto podemos estimar que una crisis que tiene origen del otro lado del mundo puede tener algún tipo de impacto a nivel nacional o local.

##### 1.1.1 Modelo de la Ventaja Absoluta- Adam Smith.

La Teoría Clásica del Comercio Internacional planteada por Adam Smith en su célebre obra “La Riqueza de las Naciones” sostiene que la mano invisible del hombre que es egoísta por naturaleza empuja la economía sin necesidad de que el Estado intervenga como regulador del comercio, propone que el comercio internacional se regula por sí solo con las leyes de oferta y demanda, también afirmaba que los artículos se producirían en el país donde los costos de producción fueran más bajos y desde allí se exportarían al resto de países. Defendía la

postulación de que el comercio se encontraba basado en la ventaja absoluta y creía en la movilidad de los factores productivos. (Perdices De Blas, Fernández Delgado, & Ramos Gorostiza, 2006)

### **1.1.2 Modelo de la Ventaja Comparativa – David Ricardo**

A inicios del siglo XIX la Teoría desarrollada por David Ricardo de las Ventajas Comparativas consistía en la premisa básica de que aunque un país no tenga la ventaja absoluta en la producción de ningún bien, es decir aunque fabrique todos sus productos de forma más cara que el resto del mundo, debería especializarse en aquellos bienes en los que sus ventajas sean comparativamente mayores o su desventaja sea comparativamente menor. Conforme a esta teoría la parte decisiva en el comercio internacional no serían los costos absolutos de producción sino los relativos. (Krugman & Obstfeld, 2006)

### **1.1.3 Modelo Heckscher-Ohlin**

Este modelo parte de la Teoría Ricardiana de la Ventaja Comparativa y establece que los países se especializan en la exportación de los bienes cuya producción es intensiva en el factor en que el país es abundante, mientras que tienden a importar aquellos bienes que utilizan de forma intensiva el factor que es relativamente escaso en el país. En la práctica se refiere a que los países difieren en varios factores, como por ejemplo el clima, factores de producción y en tecnología. (Bajo, 1991)

## **1.2 Teorías Sustantivas**

“Las Políticas que adoptan los gobiernos respecto al Comercio Internacional, incluyen impuestos sobre algunas transacciones internacionales, subsidios para otras, límites legales en el valor o el volumen de determinadas importaciones y muchas otras medidas que buscan proteger el empleo, industrias nacientes, etc.”

### **1.2.1 Instrumentos de la Política Comercial**

Las políticas comerciales que se vienen practicando a lo largo de los años por los países que alcanzan un mayor nivel de desarrollo y cuentan con una industria competitiva a nivel internacional se encuentran regulados por Acuerdos firmados en el Marco de la Organización Mundial del Comercio y por la suscripción de acuerdos multilaterales y bilaterales. (Comisión Económica para América Latina y el Caribe CEPAL, 2014)

Los Acuerdos suscritos en el Marco de la OMC limitan el accionar de la Política Industrial; revisaremos los instrumentos más utilizados: (Centro Europeo de Postgrado, 2018)

#### ***1.2.1.1 Arancel***

Los Aranceles son la forma más antigua de política comercial, además de representar ingresos al Gobierno por este concepto también han sido creados con el fin de proteger sectores nacionales específicos; por lo expuesto es considerado como una barrera; la cual es aplicada al momento de la importación. (Cabello & Cabello, 2004)

Actualmente los estados modernos los Estados optan por proteger las industrias nacionales mediante una variedad de barreras no arancelarias, tales como cuotas de importación y restricciones a la exportación.

### ***1.2.1.2 Subsidios a la Exportación***

Es un pago realizado a una empresa o individuo que vende un bien en el extranjero. Al igual que el arancel este puede ser fijo o ad valorem. Cuando el Estado ofrece un subsidio a la exportación, los vendedores exportarán el bien hasta el punto en que los precios nacionales excedan a los extranjeros en el valor del subsidio. (Moner, 1999)

### ***1.2.1.3 Cuotas de importación***

Una cuota de importación es una restricción directa de la cantidad que se puede importar del algún bien. La restricción es impuesta normalmente mediante la concesión de licencias a algún grupo de individuos o empresas.

Es importante considerar que una cuota de importación siempre aumentará el precio nacional del bien importado; esto bajo el contexto de que al existir estas cuotas específicas de un determinado bien; la oferta local se verá restringida y dependiente del tipo de elasticidad de la demanda de esos bienes; el precio tenderá a subir.

La diferencia entre una cuota y un arancel es que, con una cuota el Estado no recibe ingresos. Cuando se utiliza una cuota en vez de un arancel para restringir las importaciones, la cantidad de dinero que habría aparecido como ingresos del Estado con un arancel es recaudada por quienquiera que reciba las licencias de importación. Los poseedores de licencias pueden comprar productos importados y volver a venderlos a un precio más elevado en el mercado nacional. Los beneficios recibidos por los poseedores de licencias de importación son conocidos como las rentas de la cuota.

### ***1.2.1.4 Restricciones voluntarias a la exportación***

Una variante de la cuota de importación es la restricción voluntaria de la exportación (RVE), que también se conoce como un acuerdo de restricción voluntaria (ARV).

Las restricciones voluntarias a la exportación son impuestas, normalmente, por exigencia del importador, y aceptadas por el exportador para evitar otras restricciones comerciales. Sin embargo, desde un punto de vista económico, una restricción voluntaria a la exportación es exactamente como una cuota de importación en que las licencias son asignadas a los Gobiernos extranjeros y es, por tanto, muy cara para el país importador.

#### ***1.2.1.5 Otros Instrumentos de Política Comercial***

Existen otras maneras que los Estados pueden influir dentro del comercio internacional; a continuación mencionaremos de forma breve algunos:

En Primera instancia existen subsidios al crédito destinado hacia el sector exportador; que no sería un subsidio a la exportación, pero tiene la forma de un préstamo subsidiado al comprador.

Como segundo punto se encuentran las compras realizadas por el Estado o de las empresas fuertemente reguladas pueden ser dirigidas hacia bienes producidos en el país, aun a pesar de que esos bienes sean más caros que los importados.

Por último y tercer punto están las barreras administrativas. A veces un Gobierno quiere restringir las importaciones sin hacerlo formalmente. Las políticas frágiles en lo concerniente a la administración pública de algunos países; podrían actuar complicando los procedimientos sanitarios, de seguridad y aduaneros normales para establecer sustanciales obstáculos al comercio

#### **1.2.2 Acuerdos Comerciales Internacionales Breve Reseña Histórica.**

Las negociaciones multilaterales se iniciaron poco después del final de la Segunda Guerra Mundial. Al principio, los diplomáticos de los Aliados que consiguieron la victoria imaginaron que estas negociaciones se realizarían bajo los auspicios de un organismo que se llamaría la Organización Internacional del Comercio, en un paralelismo con el Fondo Monetario

Internacional y el Banco Mundial. En 1947, sin querer esperar a la creación de la OIC, un grupo de 23 países empezó a entablar negociaciones comerciales bajo un marco provisional de reglas que terminó siendo conocido como el Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio más conocido por sus siglas inglesas GATT. Al final, la OIC no se creó jamás porque fue sometida a una fuerte oposición política, sobre todo de Estados Unidos. Así que el acuerdo provisional terminó rigiendo el comercio mundial durante los siguientes 48 años. En 1995 se creó la Organización Mundial del Comercio, u OMC, creando finalmente una organización formal concebida 50 años antes. Sin embargo, las reglas del GATT siguen en vigor y la base lógica del sistema sigue siendo la misma.

Luego de la Guerra y la Gran Depresión los países que se encontraban en los linderos del crecimiento económico buscaban lograr acuerdos de esfuerzos cooperativos con el resto de las economías. Se podría decir que al inicio el principal objetivo que se buscaba a través de las rondas de negociaciones era lograr impedir que los aranceles actúen como un freno para la expansión del comercio; más tarde, en los años siguientes ya para la Ronda de Uruguay (1886-1994) se consideraron otros temas como las medidas no arancelarias; comercio de servicios y derechos de propiedad intelectual. Los principios básicos de los Tratados eran: No Discriminación entre los miembros de la OMC, no discriminación entre productos importados y productos domésticos similares, y transparencia. (Lal Das, 2004)

Hasta el día de hoy se discuten temas acerca de si existen o no intereses políticos dentro de la Organización; y adicional a esto se estima que en el pasado se aceptaron acuerdos que beneficiaron a las ya potencias económicas; países con economías industrializadas; soslayando las oportunidades de crecimiento de los países en vías de Desarrollo.

### **1.2.3 Modelo de Sustitución de Importaciones**

Al finalizar la Segunda Guerra Mundial en 1948 y con el fin de contribuir al desarrollo económico de América Latina; se creó La Cepal- Comisión Económica de las Naciones Unidas para América Latina y el Caribe; sus objetivos estaban encaminados en lograr la promoción y reforzar las relaciones económicas de los países entre sí y con las demás naciones del mundo.

Raúl Prebisch planteó la tesis sobre los términos de intercambio en donde postula que existe una tendencia estructural a nivel mundial en que el que los términos de intercambio evolucionan en contra de los países en desarrollo en sus relaciones con los países industrializados; la relación de intercambio sufre detrimentos ya que los países en vías de desarrollo exportan productos primarios y las economías industrializadas exportan bienes manufacturados; con lo cual estos últimos tienden a favorecer su estatus. (Vasquez , 2017)

De acuerdo al argumento de la industria naciente las naciones en vías de desarrollo no cuentan con la infraestructura y conocimientos necesarios para competir con las industrias del primer mundo, motivo por el cual de forma inicial los gobiernos deben proteger al inicio la industria interna hasta que éstas cuenten con los recursos suficientes para poder enfrentar a la competencia internacional. Entonces de acuerdo a este argumento se pueden instituir aranceles y cuotas de importación al inicio del proceso de industrialización. (Rozas & Sánchez, 2004)

Adicional existen los llamados fallos del mercado como justificación para la protección de la industria naciente como lo son imperfecciones en el mercado de capitales y el problema de la apropiabilidad. (Krugman & Obstfeld, 2006)

Si un país no cuenta con instituciones financieras y un mercado de valores eficiente que pueda financiar las industrias nacientes con el excedente de ahorro de los sectores tradicionales de esas economías, entonces el crecimiento de estos grupos se verá mermado por la capacidad que poseen las empresas de ese sector para obtener beneficios en tiempo presente. (Gomez & Angarita, 2014)

En segundo lugar se encuentra el caso de las empresas que toman la decisión de invertir en estas nuevas industrias; al ser pioneros en una determinada rama de la economía generaran beneficios para la sociedad en su conjunto; por ejemplo desarrollo de tecnología, adaptabilidad a la realidad local y finalmente aperturas a nuevos mercados; sin embargo por todos estos costos adicionales; llamados costos de establecimiento; sin embargo no perciben ningún beneficio adicional; este es el llamado Argumento de Apropiabilidad. (Krugman & Obstfeld, 2006)

#### **1.2.4 Salvaguardias**

Las medidas de Salvaguardias se definen como medidas de defensa comercial que tienen por objeto hacer frente a un aumento imprevisto de las importaciones cuando dichas importaciones representan una amenaza fuerte que puede derivar en un daño grave a los productores nacionales de productos similares o directamente competidores en ese territorio. Estas medidas pueden adoptar la forma de aranceles por sobre los compromisos de la OMC; o bien puede darse una restricción cuantitativa a la importación del producto que se trate; estas medidas no responden a temas de competencia desleal; sino más bien a medidas urgentes y temporales que deben adoptar las naciones con el fin de recuperar competitividad de los productores internos y de corregir fallos de mercado en la Balanza de Pagos. (Delpiano Lira, 2015)

### 1.2.5 Medidas adoptadas por el Gobierno Ecuatoriano

El Gobierno del entonces Presidente Rafael Correa decidió adoptar Medidas de Salvaguardias a las Importaciones; el objetivo de esta medida buscaba resguardar los intereses nacionales y se entendía que fue sometido a revisión del sector empresarial privado; por lo que se acordó dejar por fuera de esta medida a los bienes de capital y materias primas; entre otros.

La medida tendría una duración de 15 meses; dentro de los cuáles los productos se desgravarían de forma paulatina. Adicional se consideraron el 32% de las importaciones generales que corresponden a 2,800 partidas arancelarias; esto se comunicó a través de la Resolución N0 011-2015 del Comité de Comercio Exterior de la República del Ecuador y entró en vigencia a partir del 11 de Marzo del 2015 de acuerdo a la **¡Error! No se encuentra el origen de la referencia..** (Comité de Comercio Exterior de la República del Ecuador, 2015)

**Tabla 1**  
*Porcentajes de Salvaguardias a aplicar a partir de Marzo del 2015*

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

Fuente: PRO ECUADOR Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones, 2017

### **1.2.6 Sector Automotriz Ecuatoriano**

El Sector Automotriz en el Ecuador en la última década ha tenido una participación importante dentro de la economía del país; esto se debe a los ingresos que ha generado en todas las actividades directas e indirectas que involucra; esto también incide en el mercado laboral ecuatoriano ya que son muchas personas las que se vieron beneficiadas por el incremento de empleos que experimentó este sector; sin desestimar el hecho de que de forma adicional este sector representó una importante suma de ingresos a la Administración Tributaria.

En el accionar del mercado automotriz en el Ecuador intervienen distintos actores como lo son: La producción nacional, exportación, importación y ventas de vehículos.

Es importante entender todas las restricciones que este sector ha tenido en los últimos años ha ocasionado que no pueda tener un horizonte claro de hacia dónde dirigir la estrategia de crecimiento de estas empresas; sin duda esto representa un reto para el Sector Privado que debe dirigir sus esfuerzos hacia lograr la eficiencia en sus procesos y lograr cubrir sus costos fijos teniendo ventas más bajas. (PRO ECUADOR Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones, 2017)

Hasta el año 2016 el Sector Automotriz se encontraba compuesto por 4,711 empresas; las cuales se encuentran distribuidas de acuerdo a la Tabla 2.

**Tabla 2**  
**Composición del Sector Automotriz Ecuatoriano por Tipo de Empresas**

Actividad	# Empresas
Empresas Ensambladoras	4
Firmas Autopartistas	92
Comercializadoras e Importadoras de Vehículos	1,271
Establecimientos de Ventas de Motocicletas	137
Empresas de Carrocería	81
Empresas dedicadas a otras actividades de comercio automotor (mantenimiento, reparación, venta de partes, etc.)	3,126

Fuente: AEADE Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2017

### 1.2.7 Generación de Empleo

Las actividades relacionadas a este sector también son una fuente importante de empleos, conforme lo indicado en las cifras del Censo Económico del 2010, 90,012 personas se encontraban desempeñando diversos trabajos, dentro de los cuales 83% eran hombres y el 17% mujeres. En los establecimientos de Comercio se encontraban ocupadas 84,155 personas, en Manufactura 5,194 y en Servicios 663. En contraste con estas cifras vemos que para el año 2016 se contaban con 56,801 plazas de trabajo generadas por este sector, de las cuales el 63 % se encuentran concentradas en las actividades relacionadas con el comercio automotor y el 25% en compañías comercializadoras e importadoras. (Infoeconomía Instituto Nacional de Estadísticas y Censos INEC, 2012)

**Tabla 3**  
***Puestos de Trabajo en el Sector Automotriz por Actividad que conforma el Sector***

Actividad	Generación de Puestos de Trabajo
Empresas Ensambladoras	1,534
Firmas Autopartistas	4,710
Comercializadoras e Importadoras de Vehículos	13,971
Empresas de Carrocería	592
Empresas dedicadas a otras actividades de comercio automotor (mantenimiento, reparación, venta de partes, etc.)	35,994

Fuente: AEADE Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2017

### **1.2.8 Sector Industrial en Ecuador**

En Ecuador la producción nacional de automóviles comenzó alrededor de la década del 50, cuando empresas del sector metalmecánico y sector automotriz iniciaron la fabricación de asientos para buses, algunas partes y piezas metálicas. Hasta la fecha la producción nacional se ha realizado por más de 30 años.

En 1973 se fabricaron 144 unidades de un solo modelo conocido como Andino, ensamblado por AYMESA hasta 1980. Para la década del 70 la producción había incrementado a 5,000 unidades. En 1988 con el Plan de Vehículo Popular la producción aumento en 54.21%. Luego con la apertura de la zona de libre comercio entre Colombia, Ecuador y Venezuela, el sector tuvo un impulso iniciando con las importaciones de vehículos con las marcas Chevrolet, Kia y Mazda, las cuales son básicamente las que conforman la cadena productiva de alrededor de 14 ramas de actividad económica de acuerdo a la clasificación CIIU (PRO ECUADOR Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones, 2017).

En los últimos años Ecuador ha experimentado un desarrollo tecnológico en lo concerniente a la industria automotriz, esto como resultado de la transferencia y asimilación de

conocimientos de las empresas multinacionales que se encuentran en el país, obteniendo de esta forma la posibilidad de que la industria local incremente la producción de partes, piezas e insumos en general lo que genera a su vez un encadenamiento productivo en la fabricación de otros productos relacionados a los automotores, maquinarias y herramientas necesarias para producirlos.

El Sector Productor Nacional Ecuatoriano se encuentra conformado por las empresas: Autos y Máquinas del Ecuador S.A. (AYMESA), OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A., y Armaduras y Repuestos del Ecuador (MARESA), ésta última ha ensamblado camiones, pick-ups y autos de pasajeros de marcas reconocidas a nivel mundial, como Mazda y Fiat<sup>5</sup>. En Diciembre del 2015 la compañía Maresa cesó de manera oficial sus operaciones.

La ensambladora Ciudad del Auto (CIAUTO) se instaló en el año 2012 en la ciudad de Ambato, siendo la cuarta del país. Entonces podemos anotar que en esta ciudad se producen los modelos Haval H5 y la camioneta Wingle de la empresa Great Wall.

Actualmente en el país se encuentran presentes las ensambladoras: General Motors Ómnibus BB (GM-OBB), AYMESA, y CIAUTO productoras de vehículos de las marcas Chevrolet, Kia y Great Wall, gracias a su alto nivel técnico, han logrado que sus productos gocen de alta calidad y sean reconocidos en el mercado nacional e inclusive en sus destinos de exportación: Colombia, Venezuela, Perú, Centro América y el Caribe. (PRO ECUADOR Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones, 2017).

### 1.3 Referentes empíricos

Nos encontramos con que existen varios trabajos de investigación realizados en torno al tema de la Imposición de Salvaguardias y los distintos efectos que puede generar la implementación de estas medidas:

La aplicación de las salvaguardas arancelarias a 2.961 partidas de importación tuvo efectos positivos mejorando el déficit de la balanza comercial no petrolera. La cual pasó de USD – 7.408 millones, a USD – 1.586 millones a finales el 2016, recalando que, si bien hubo mejora en el saldo deficitario de la balanza comercial no petrolera con la aplicación de la medida, también se afectó los valores totales de exportación e importación que disminuyeron con la aplicación de las salvaguardas. Al levantar la medida, se incrementan las importaciones aumentando el saldo deficitario, llegando USD – 3.464 millones. (Montesdeoca Calderon, 2020)

La medida de salvaguardia aplicada por el Gobierno Ecuatoriano que buscaba la protección de la industria nacional permitió que con su aplicación el sector industrial ecuatoriano tenga un crecimiento. La demanda de vehículos, partes y piezas se redujo al aumentar el impuesto. (Ochoa Hidalgo, 2017).

## Capítulo 2

### MARCO METODOLÓGICO

#### 2.1 Metodología:

Acorde a lo que indica Hernández (2014) el presente estudio corresponde a un Enfoque Cuantitativo-Cualitativo; esto indica que ambos enfoques emplean procesos cuidadosos, metódicos y empíricos en su esfuerzo para generar conocimiento, en general los dos utilizan cinco estrategias similares y relacionadas entre sí:

- 1.-Llevan a cabo la observación y evaluación de fenómenos.
- 2.-Establecen suposiciones o ideas como consecuencia de la observación y evaluación realizadas.
- 3.-Demuestran el grado en que las suposiciones o ideas tienen fundamento.
- 4.-Revisan tales suposiciones o ideas sobre las bases de las pruebas o análisis.
- 5.-Proponen nuevas observaciones y evaluaciones para esclarecer, modificar y fundamentar las suposiciones e ideas o incluso para generar otras. (p. 5-6)

El análisis en este caso consiste en entender cuáles fueron los efectos de la Imposición de Salvaguardias en el Sector Automotriz Ecuatoriano para el período comprendido entre los años 2015 hasta el 2017 que se mantuvo vigente la medida.

El tipo que se aplica para este trabajo de investigación es Documental de Alcance Descriptivo, pues para alcanzar los objetivos o dar una respuesta concreta al problema presentando basándose en literatura pertinente al fenómeno de estudio y lo que se pretende es encontrar las propiedades, características y los perfiles de los objetos y procesos de estudio.

## **2.2 Métodos:**

El Método que también puede ser reconocido como las técnicas de recolección de información y el análisis empleado para la investigación; es importante además distinguir que el método incluye dos etapas: la primera es la estrategia o el enfoque utilizado para esbozar la investigación para efecto de este trabajo es documental; y la segunda etapa que corresponde al diseño; que es el Plan de Realización de la investigación y su delimitación. La Lógica procedental de cómo se seguirá el proceso de construcción del conocimiento es lo que se conoce como el Diseño de Instrumentos o Formatos. (Páramo Bernal, 2017)

## **2.3 Premisas o Hipótesis**

Para efectos de este trabajo de Investigación se parte de la Premisa de que la Medida de Salvaguardia tomada por parte del Gobierno Ecuatoriano genera efectos en la economía nacional; para este caso y de manera específica en el Sector Automotriz.

## **2.4 Universo y Muestra**

Por el tipo de investigación no se definen Universo y Muestra; se establece que se tomará toda la información relevante referente al Sector Automotriz ecuatoriano; ventas; importaciones; producción nacional y generación de ingresos al Estado mediante la imposición de las medidas fiscales. Se considerará la data correspondiente al período de análisis desde el año 2015 al 2017.

## 2.5 CDIU – Operacionalización de variables

EL proceso lógico de desagregación de los elementos más abstractos; hasta llegar al ni nivel más concreto de hechos producidos en la realidad y que representan indicios del concepto; adicional permite la medición; pues permite observar, recoger, valorar es decir sus indicadores. (Reguant & Martínez, 2014)

**Tabla 4**  
*Categorías, Dimensiones, Instrumentos y Unidades de Análisis*

Variables	Categorías	Dimensiones	Instrumentos	Unidades de Análisis
Vehículos Importados y Exportados	Económicas Comercio Internacional	Balanza Comercial Sector Automotriz	Estadísticas AEADE, PROECUADOR	Número de Vehículos Importados Número de Vehículos Exportados
Recaudaciones Por Salvaguardias	Económicas Fiscales	Recaudación de Impuestos	Estadísticas SRI,SENAE, AEADE	Ingresos por Salvaguardias
Producción y Venta de Vehículos	Económicas Comercio Nacional	Producción del Sector Automotriz	Estadísticas AEADE; PROECUADOR	Número de Vehículos producidos y vendidos durante los años 2015-2017

Elaborado por: La autora

## 2.6 Gestión de Datos

Por ser una investigación de tipo documental se consideraron fuentes secundarias y se siguieron los siguientes pasos:

- Selección y Análisis de la Evidencia Bibliográfica; la cual comprende: Libros; Estudios; Artículos de Diario; Contraste con Otros estudios realizados.
- Determinación del Diseño de la Investigación; para lo cual se establecen las Variables a investigar y los años en los que se centra el análisis.
- Planteamiento de los Objetivos a Perseguir.

## **2.7 Criterios éticos de la investigación**

Para la elaboración de este trabajo se ha seguido la línea de basarse en principios éticos, atendiendo a los fundamentos de Privacidad y Confidencialidad lo cual implica los siguientes criterios para el autor:

- Realizar contribuciones intelectuales para la realización y diseño de la investigación.
- Revisar el diseño de la investigación final en búsqueda de mejoras intelectuales para ésta.
- Corregir los errores que presente la investigación
- Cuando se traten de grupos; existirá un encargado; quién tendrá la responsabilidad de dirigir, formar e integrar la investigación. (Laguna, y otros, 2001)

## Capítulo 3

### RESULTADOS

#### 3.1 Antecedentes de la Unidad de análisis o población

Con la implementación de las Medidas Restrictivas al Comercio Exterior, el gobierno buscaba equilibrar la balanza de pagos, estas medidas generaron distintos efectos en los sectores de la economía. Para este estudio analizaremos que ocurrió con el Mercado Automotriz durante el período 2015-2017.

Considerando que adicional a las tasas adicionales de salvaguardias también se establecieron cuotas de importación; siendo de 35,916 unidades en el 2015 y 31,821 unidades en el 2016, esto representa una disminución del 12% en relación con el 2015.

#### 3.2 Diagnostico o Estudio de Campo

##### 3.2.1 Importaciones del Sector Automotriz

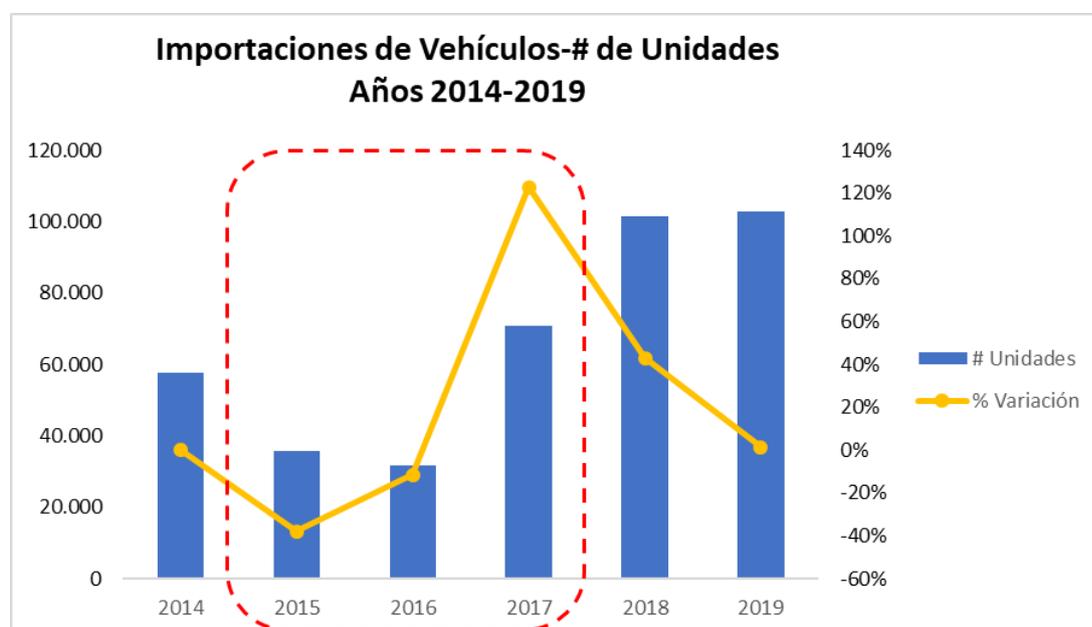
*La*

**Tabla 5** muestra como el número de vehículos importados decae en un 38% del 2014 al 2015, del 2015 al 2016 se mantiene una tasa de variación negativa; sin embargo ya en el año 2017 se registra un re-apunte del 123% respecto al año anterior; como consideración ya a partir de ese año se eliminan las salvaguardias y cuotas a las importaciones de vehículos.

**Tabla 5**  
**Importaciones de Vehículos-# de Unidades-Años 2014 al 2019**

Año	Unidades	% Variación
2014	57.788	
2015	35.916	-38%
2016	31.821	-11%
2017	70.890	123%
2018	101.416	43%
2019	102.938	2%

Fuente: Elaborado por la autora a partir de datos de la AEADE Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador.



**Figura 1 Importaciones de Vehículos-# de Unidades Años 2014-2019**

Fuente: Elaborado por la autora tomado de AEADE Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador.

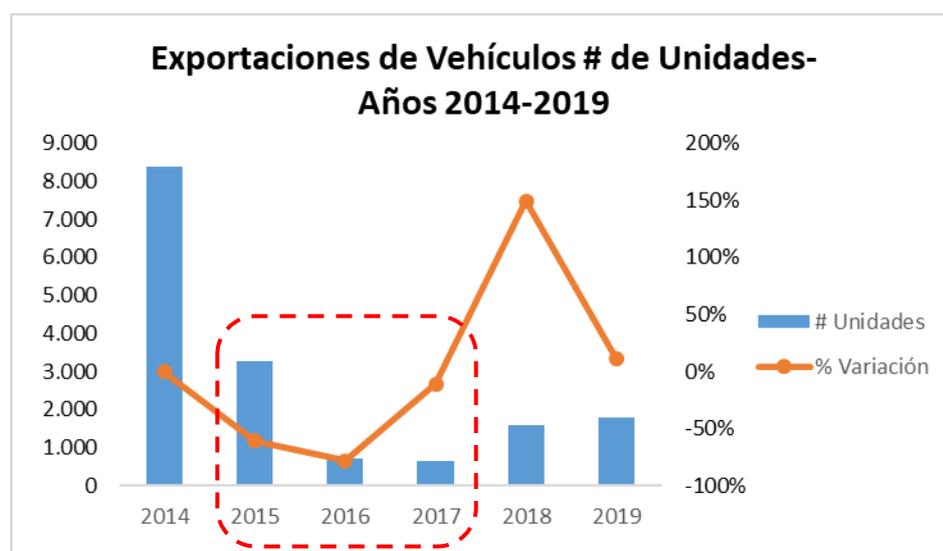
### 3.2.2 Exportaciones del Sector Automotriz

En la **Figura 2** se puede notar como el número de unidades de Vehículos exportadas presenta su pico más alto en Mayo del 2015; y en general durante este año es donde se logran generar mayores cantidades de vehículos exportados en relación a los años 2016 y 2017.

**Tabla 6**  
*Exportaciones de Vehículos-# de Unidades-Años 2014-2019*

Año	# Unidades	% Variación
2014	8.368	
2015	3.274	-61%
2016	716	-78%
2017	640	-11%
2018	1.595	149%
2019	1.777	11%

Fuente: Elaborado por la Autora a partir de Datos de la AEADE Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador.



**Figura 2** *Exportaciones de Vehículos # de Unidades-Años 2014-2019*

Fuente: Elaborado por la autora tomado de AEADE Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador

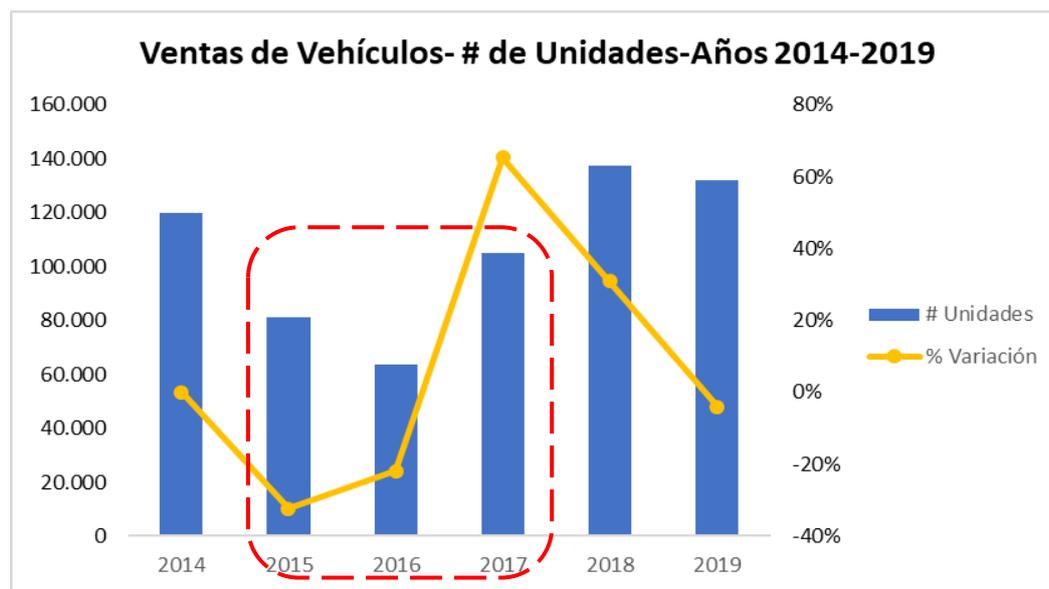
### 3.2.3 Ventas del Sector Automotriz

En el 2014 se exportaron 8,368 unidades de vehículos; sin embargo para el año 2015 este número sufre una caída del 61% que se mantiene con tendencia a la baja en los años 2016 y 2017; en el 2018 se llega a recuperar pero no en los niveles que mantenía hasta el año 2014.

**Tabla 7**  
**Venta de Vehículos - # de Unidades- Años 2015-2019**

Año	# Unidades	% Variación
2014	120.057	
2015	81.309	-32%
2016	63.555	-22%
2017	105.077	65%
2018	137.615	31%
2019	132.208	-4%

Fuente: Elaborado por la Autora a partir de Datos de la AEADE Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador.

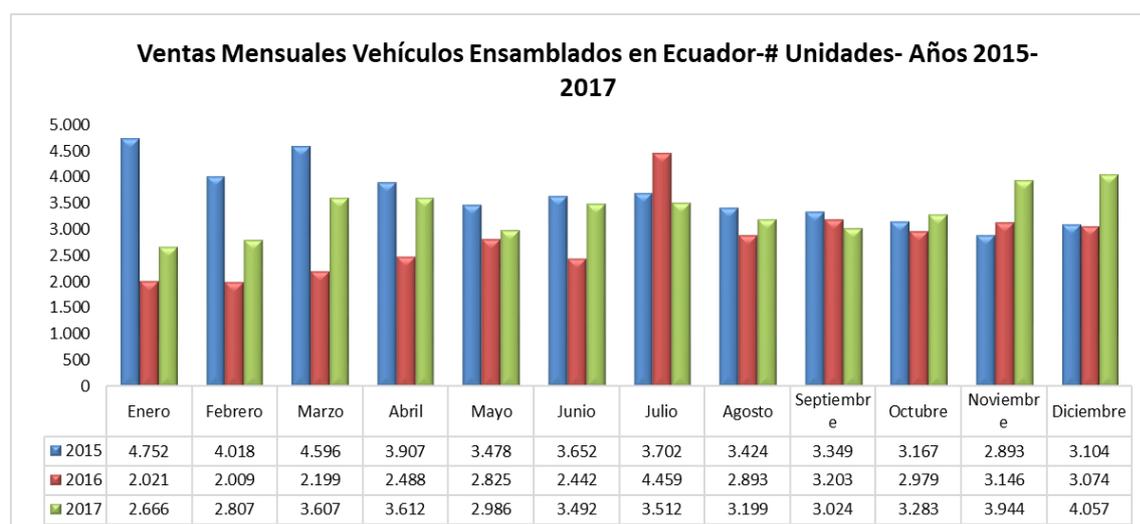


**Figura 3** Venta de Vehículos-# de Unidades-Años 2014-2019

Fuente: Elaborado por la autora tomado de AEADE Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador

Las Ventas de Vehículos en número de unidades de acuerdo a lo que muestra **Figura 3**; es que de ventas de 120,000 unidades en el 2014 caen a 81,309 en el 2015; lo que denota una disminución en ventas de acuerdo al número de unidades en un 32%; la tendencia continua a la baja para el año 2016 con 63,000 unidades; y de nuevo una vez que se elimina la medida en el año 2017 tiene una alza en el número de unidades a 105,000 unidades; esto representa un aumento del 65% versus el año anterior.

### 3.2.3.1 Ventas de Vehículos Ensamblados en Ecuador



**Figura 4 Ventas Mensuales de Vehículos Ensamblados en Ecuador-Número de Unidades años 2015-2017**

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la AEADE Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2017

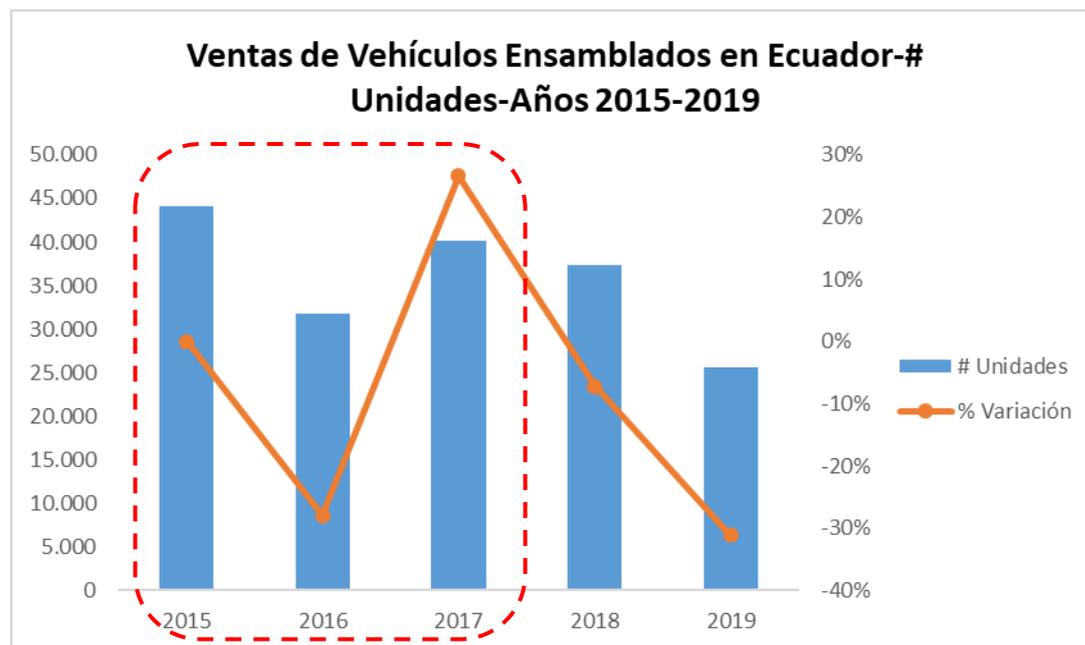
Los picos más altos en ventas de vehículos ensamblados en Ecuador se logran en los meses de Enero del 2015 con 4,752 unidades y luego en Marzo del mismo año con 4,596 unidades. Luego en Julio del 2016 con 4,459 unidades y por último en Diciembre del 2017; analizando el rango de tiempo en el que estuvo aplicada la medida de restricción; conforme lo muestra la **Figura 4**.

El número de unidades de vehículos vendidos y que fueron ensamblados en Ecuador es de 44,000 en el 2015 y luego registra un descenso del 28% en el 2016; para el 2017 tiene un aumento del 27% versus el año anterior; sin embargo en los años 2018 y 2019; registran ventas inferiores a las 40,000 unidades reportadas en el año 2017; esto de acuerdo a la **Figura 4**.

**Tabla 8**  
**Venta de Vehículos Ensamblados en Ecuador-# Unidades-Años 2015-2019**

Año	# Unidades	% Variación
2015	44.042	
2016	31.738	-28%
2017	40.189	27%
2018	37.276	-7%
2019	25.663	-31%

Fuente: Elaborado por la Autora a partir de Datos de la AEADE Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador.



**Figura 5** Venta de Vehículos Ensamblados en Ecuador-Número de Unidades años 2015-2019

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de AEADE Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador

### 3.2.3.2 Participación en Ventas de Vehículos Importados Versus Vehículos Ensamblados en Ecuador

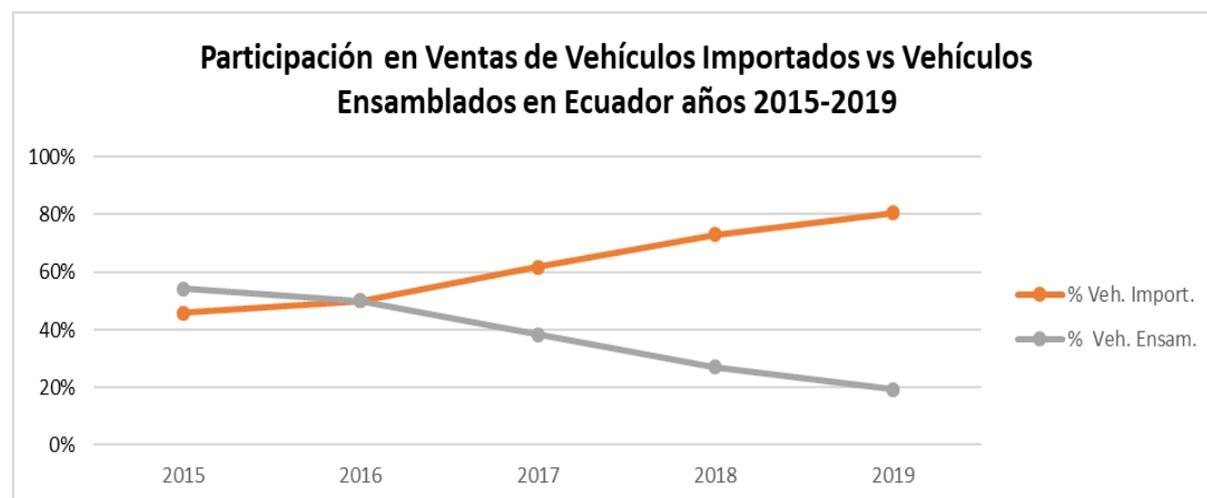
En relación a la Participación de las ventas de los vehículos importados versus los ensamblados dentro del país; la participación es equitativa durante los años 2015 y 2016; ya en los años 2017 al 2019 la participación en las Ventas de los importados se mantiene mayor, como lo muestra la **Figura 6**.

**Tabla 9**

**Participación en Ventas de Vehículos Importados vs Vehículos Ensamblados en Ecuador años 2015-2019**

Años	% Participación Vehículos Importados	% Participación Vehículos Ensamblados
2015	46%	54%
2016	50%	50%
2017	62%	38%
2018	73%	27%
2019	81%	19%

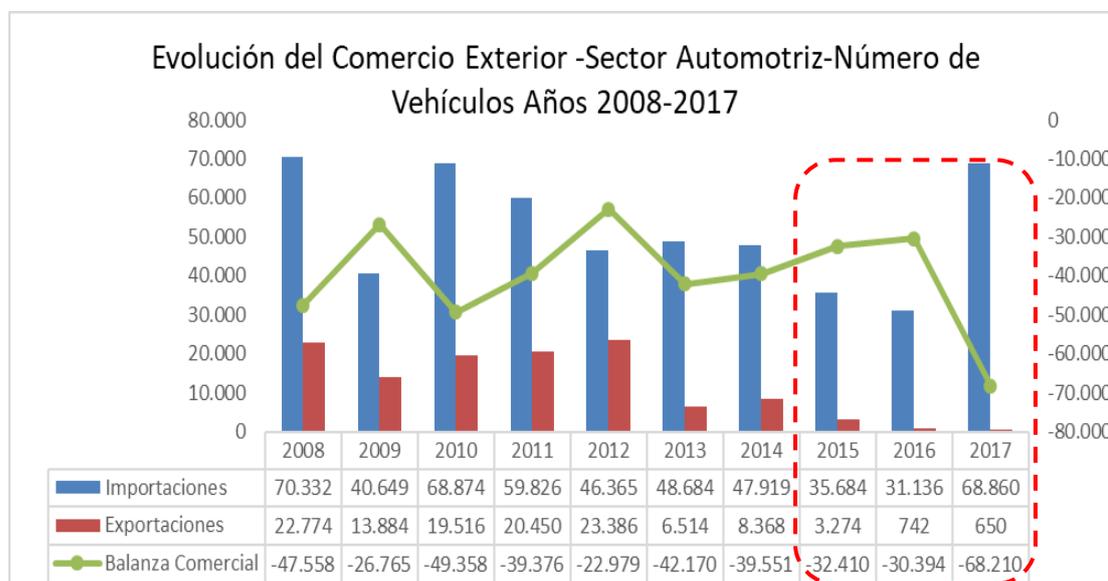
Fuente: Elaborado por la Autora a partir de Datos de la AEADE Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador



**Figura 6 Participación en Ventas de Vehículos Importados vs Vehículos Ensamblados en Ecuador Años 2015-2019**

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de AEADE Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador.

### 3.2.4 Balanza Comercial Sector Automotriz



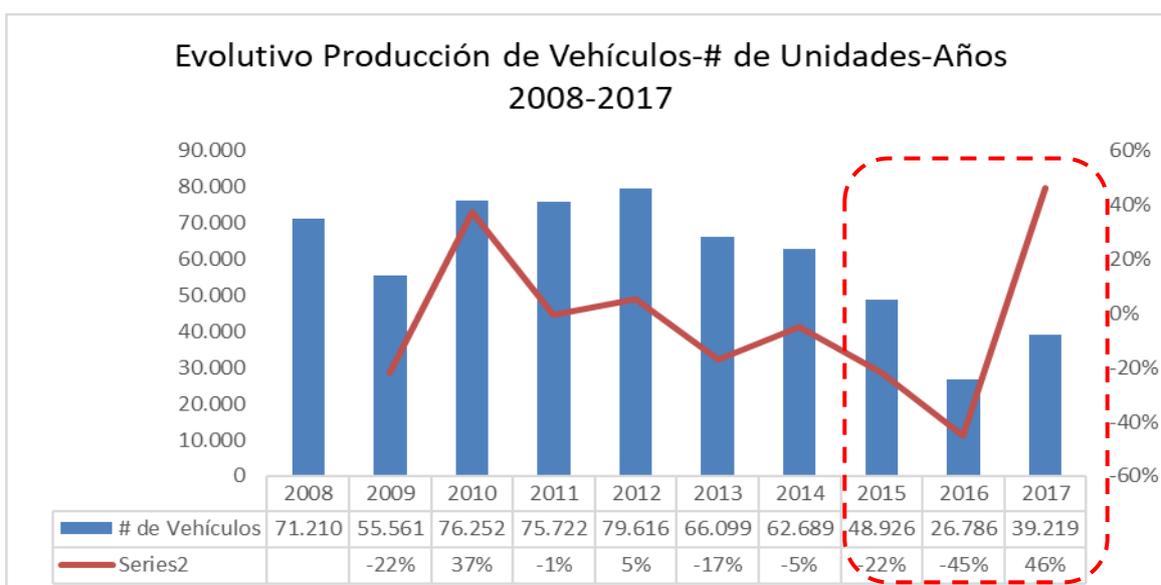
**Figura 7 Evolución del Comercio Exterior-Sector Automotriz-Número de Vehículos Años 2008-2017**  
Elaboración propia a partir de datos de Informe Anual Mercado Automotor en la Comunidad Andina 2008-2017.

El nivel de importaciones se ha mantenido superior que las exportaciones de vehículos durante este tiempo; los años que sin duda tienen una menor cantidad de unidades importadas son en el 2015 y 2016.

En la **Figura 7** se puede observar el comportamiento de la Balanza Comercial del Mercado Automotriz Ecuatoriano; durante 10 años el saldo ha sido negativo; sin embargo se puede notar un descenso de las cantidades exportadas a lo largo de estos 10 años; ya que considerando el año 2017 versus el Año 2008 el decrecimiento es del 97%.

### 3.2.5 Producción de Vehículos Nacional

En la **Figura 8** se muestra un Evolutivo de la Producción nacional de Vehículos durante los años 2008-2017; y se puede observar cómo ha decrecido desde el año 2008 hasta el 2017 en un 45%; logrando mediana estabilidad durante los años 2010-2012 con un promedio de producción de 77,000 unidades y luego muestra su nivel más bajo en el 2016; cerrando el 2017 con 39,000 unidades producidas.

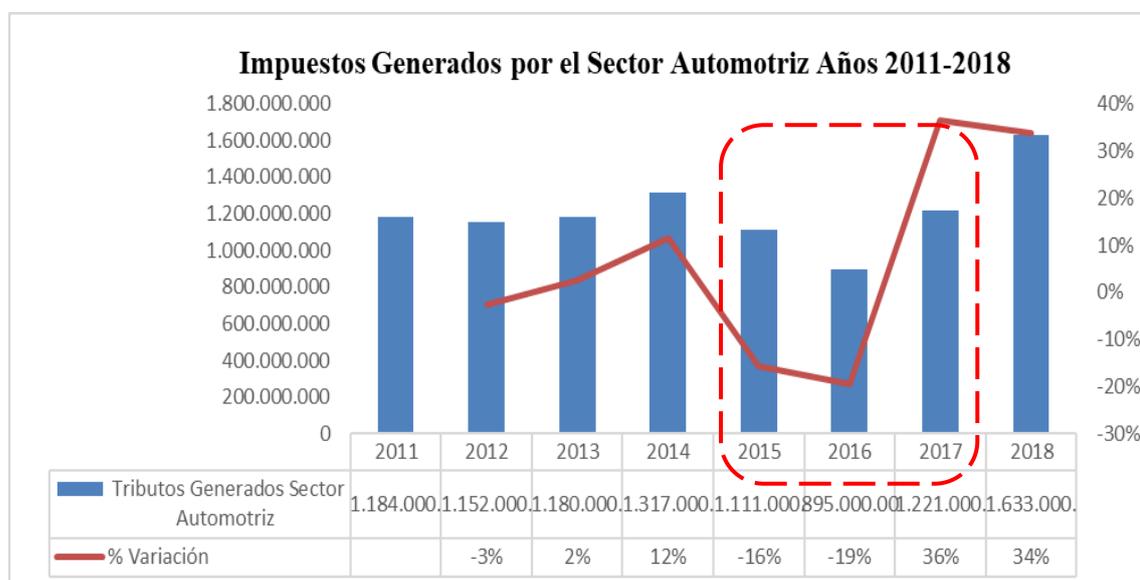


**Figura 8 Evolución del Comercio Exterior-Sector Automotriz-Número de Vehículos Años 2008-2017**  
Elaboración propia a partir de datos de Informe Anual Mercado Automotor en la Comunidad Andina 2008-2017.

### 3.2.6 Flujos de Ingresos Generados por el Sector Automotriz hacia el Sector Fiscal

Los ingresos generados al Sector Fiscal producto de las recaudaciones de impuestos; los cuales gravan las distintas etapas de producción y comercialización del sector automotriz ecuatoriano; muestran una disminución en el año 2015 del 16% en relación al año anterior; esta tendencia negativa se mantiene en el 2016 con una recaudación de 895 millones de dólares en

el 2016 y en el 2017 se obtiene que el valor aumenta a 1,221 millones que significa un aumento del 36% en función del año anterior **Figura 9**.

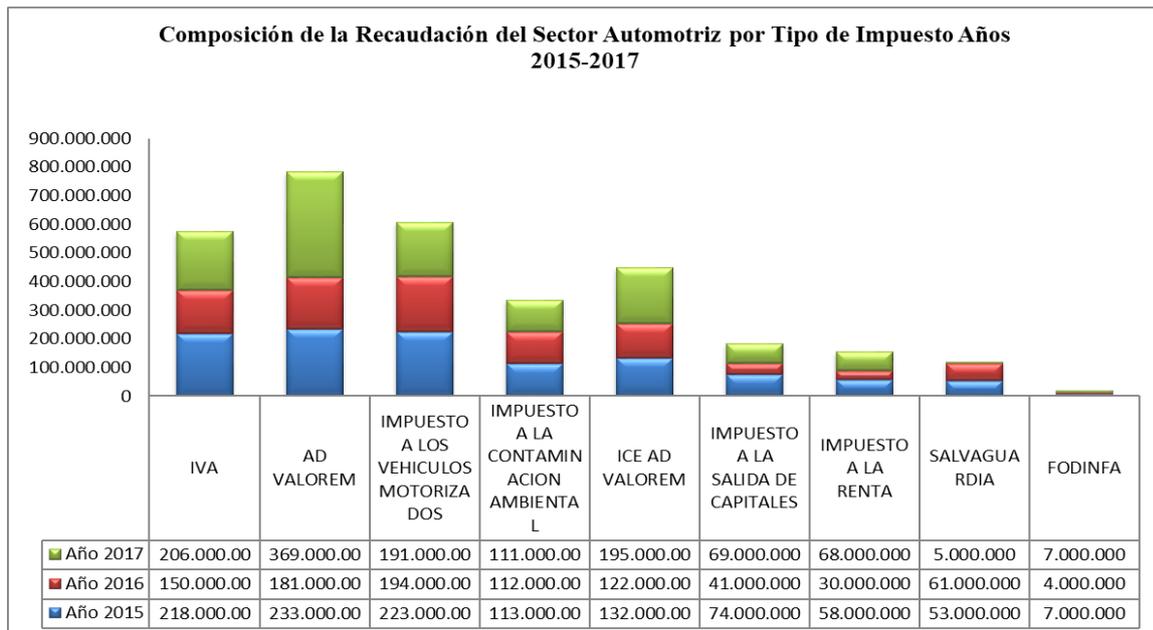


**Figura 9 Impuestos Generados por el Sector Automotriz Años 2011-2018**

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la AEADE Asociación de Empresas automotrices del Ecuador.

### 3.2.6.1 Composición de la Recaudación Automotriz por Tipo de Impuestos generados.

Podemos notar que para los años 2015 hasta el 2017 se registran ingresos por Salvaguardias que suman 119 millones de dólares; se puede notar también como los impuestos que tienen mayor contribución al total de Recaudación son: IVA; AD Valoren y el Impuesto a los Vehículos Motorizados; estos 3 representan en promedio el 61% de la recaudación total anual generada por el Sector **Figura 10**.



**Figura 10** Composición de la Recaudación de Impuestos generada por el Sector Automotriz durante los años 2015-2017

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la AEADE Asociación de Empresas automotrices del Ecuador.

## Capítulo 4

### DISCUSIÓN

#### 4.1 Contrastación empírica:

Al contrastar este estudio con trabajos de investigación realizados por otros autores; podemos resaltar lo siguiente:

En concordancia con lo que sostiene (Montesdeoca Calderon, 2020) indicando de que la medida de Salvaguardia logra el acometido del Gobierno al lograr contener el número de importaciones; también como resultado de este trabajo podemos indicar que existe una disminución en las importaciones en este sector; producto de la menor cantidad de unidades importadas; luego de levantar la medida se dispara nuevamente el número de unidades importadas.

Al contrario de lo planteado por Ochoa (2017) que afirma que la medida contribuye al crecimiento del Sector productivo nacional; los resultados obtenidos en este trabajo muestran que la producción medida en términos de unidades producidas no aumenta durante los años 2015 y 2016.

#### 4.2 Limitaciones:

El presente trabajo presenta algunas limitantes entre las que encontramos:

Al tratarse de una investigación documental de tipo transversal; toma un período de tiempo determinado; esto se lo realizó con el fin de entender cómo afecta el fenómeno investigado en ese tiempo que es donde genera el objeto del estudio.

Adicional otros factores para este efecto no se consideran cómo por ejemplo; niveles de empleo; tasas de rentabilidad del sector; indicadores de productividad del sector productor nacional.

#### **4.3 Líneas de investigación:**

La Línea de Investigación está ligada a la Rama de Historia y Coyuntura Económica; entendiendo que este tema es actual y es aplicable actualmente; adicional se encuentra comprendida en la Sublínea de investigación del análisis de la coyuntura económica nacional e internacional; atendiendo a que este trabajo abarca el comportamiento del Ecuador en el mercado internacional para un sector específico.

#### **4.4 Aspectos relevantes:**

Entre los temas más importantes encontrados dentro de este objeto de estudio podemos resumir que a pesar de que estas medidas restrictivas logran su objetivo principal; en este caso la implementación de salvaguardias logra su finalidad que es la de estabilizar la Balanza de Pagos; sin embargo encontramos que este efecto no se mantiene en el largo plazo.

## **Capítulo 5**

### **PROPUESTA**

La medida trae consigo efectos en distintos sectores del ámbito comercial nacional e internacional; de la producción y fiscal; en cambio parece que no se considerarán estudios de mercado en relación a los consumidores que son quienes pagan el precio final; entonces se nota que estas distorsiones de nivel microeconómico no se ven contempladas en el espectro del accionar macroeconómico.

En el Ecuador aún hay muchas oportunidades en el sector empresarial privado; y en el ámbito gubernamental; sería dificultoso comprender si las medidas adoptadas por el Gobierno buscan beneficiar a un determinado sector sin considerar las implicaciones reales que traen consigo estas medidas de orden comercial internacional.

Adicional a lo expuesto no existe información de fácil acceso en relación a lo que está realizando el sector privado para lograr aumentar esta productividad; con qué indicadores se mide; qué tecnología utilizan y si los conocimientos están siendo renovados; esto con la finalidad de que los procesos de evolución económica se realicen de manera sostenida y sustentable.

Debemos entender que si bien es cierto el Estado debe intervenir como un ente regulador en muchos casos; esta intervención debe ser excluyente de cualquier tipo de interés particular y de esta forma; impulsar esta competencia que nos permita ser más atractivos hacia los mercados internacionales y que se logró finalmente el crecimiento sustentado en eficiencia; empleo y mejores precios para los consumidores.

Si bien es cierto no existe una receta que pueda ser ajustadas a las Políticas Económicas que adopte un país y más cuando se trata de países en vías de desarrollo como el nuestro; hemos visto que existen casos de éxito; en el tema de la liberalización de sus comercios; eso sí con

políticas establecidas en función de lograr el crecimiento económico que será el que procurará el bienestar de la sociedad en su conjunto, como casos de éxito podemos nombrar los de Corea del Sur y Taiwan por ello hacemos referencia a un modelo de Orientaciones estratégicos para la implementación de Políticas Industriales; tomando como referencia estas economías. (Guarin, 2008)

**Tabla 10**  
*Orientaciones Estratégicas para la Política Industrial*

Tipo de Bienes	Mercados	
	Doméstico	Extranjero
Bienes de Consumo No Duraderos	<b>Etapa I</b> Sustitución de Importaciones	<b>Etapa I</b> Promoción de las Exportaciones
Bienes Intermedios	<b>Etapa II</b> Sustitución de Importaciones	<b>Etapa II</b> Promoción de las Exportaciones
Bienes de Capital	<b>Etapa II</b> Sustitución de Importaciones	<b>Etapa II</b> Promoción de las Exportaciones

*Fuente: Tomado de Guarín (2008)*

Este modelo plantea hacer énfasis en asegurar el desarrollo sostenible de la economía basado en las exportaciones; para ello no considerando variables exógenas; sino en atención al grado de desarrollo tecnológico; innovación y dinamismo de las industrias se debería contar con políticas tales como:

- Niveles arancelarios reducidos
- Suspensión de Cuotas de Importación
- Facilidades de Crédito para la Producción Nacional
- Incentivos a las Industrias
- Salarios basados en la productividad

## CONCLUSIONES

Como resultado del análisis efectuado para este trabajo a continuación se detallan las siguientes conclusiones:

Al analizar las importaciones y exportaciones del Sector Automotriz durante este período de tiempo; ya que este era uno de los objetivos específicos planteado al inicio del estudio; se observa que la Balanza Comercial en este sector ha sido de manera histórica negativo; se cumple la premisa de la reducción de las importaciones durante los años 2015 y 2016.

En cuanto a las exportaciones del Sector Automotriz durante estos años 2015-2017; se observa que no aumenta el número de unidades exportadas; en cambio se ha suscitado una tendencia decreciente desde el año 2015 hasta el año 2019; específicamente para los años 2015 al 2017 tienen disminuciones del 61%, 78% y 11% en relación a sus inmediatos años anteriores.

Las Ventas en el Sector Automotriz; las cuales medimos en función del número de unidades vendidas; también experimentan una contracción durante los años 2015 y 2016; tienen decrecimientos del 32% contrastado con el año 2014 y 22% en comparación al año 2015 respectivamente; volviendo a despuntar en el 2017; se estima como resultado del levantamiento de la medida.

Referente a la composición de las ventas en función de vehículos importados versus ensamblados en el Ecuador, sólo durante los años 2015 y 2016 la participación fue pareja en promedio del 50%, ya para los años siguientes desde el 2017 hasta el 2019; se aprecia

claramente una participación mayormente de vehículos importados, los cuales en promedio representan el 70% de las ventas.

La Producción Nacional de Vehículos; tiene una tendencia a la baja en general este segmento del Sector Automotriz denota decrecimiento si comparamos los últimos 10 años; el año 2016 es el que experimenta una mayor caída en este tiempo; en el año 2015 tiene una afectación del 22% versus el 2014; y en el 2016 la baja es del 45% versus el año anterior.

Adicional al observar el comportamiento de los impuestos generados por el sector notamos como los años 2015 y 2016 son los que generan menores recaudaciones dentro del período de tiempo comprendido entre los años 2011 y 2018; a pesar de que el sector fiscal cuenta con un valor recaudado de 119 millones de dólares por concepto de salvaguardias durante los años 2015 hasta el 2017; el año 2015 tiene una disminución en la recaudación generada del 16% versus el 2014.

En relación a los puntos descritos anteriormente encontramos que los efectos de las medidas tomadas por el gobierno central aunque cumplen su objetivo de equilibrar la Balanza de Pagos del Ecuador durante el año 2015; notamos que para este sector específico de la economía generan efectos negativos; ya que en términos generales disminuyen las ventas, decrecen las exportaciones de este sector y el sector productivo no logra los crecimientos alcanzados en la década anterior.

Es importante notar que pueden existir muchos otros factores que estén alterando los resultados del sector automotriz ecuatoriano; el nivel de ingresos, empleo; tasas de interés y demás; para efectos de este estudio esas otras variables quedan excluidas, esto como factor limitante de esta investigación.

## RECOMENDACIONES

Parecería ser que la naturaleza de la estructura oligopólica que tiene el Sector Automotriz Privado en el Ecuador; y las características que estos mercados representan estén ocasionando que el Sector no genere ese despunte económico que se espera.

El Sector Productor aparentemente aún no alcanza su nivel de producción óptimo; en el cual se deberían aprovechar las economías de escala; lograr que las sinergias de tecnología y mano de obra calificado converjan hacia encontrar la eficiencia; y que todo este engranaje pueda obtener como resultado una reducción en los costos de producción y en precios más competitivos; de tal forma que los consumidores locales y externos encuentren la oferta local más atractiva.

El Estado Ecuatoriano y el Sector Privado tienen aún grandes desafíos en esta área; el objetivo debe ser que tanto el Gobierno de turno como las asociaciones y gremios que son parte del ámbito empresarial privado puedan contar con información ordenada de manera científica; lo cual serviría como herramienta de apoyo para la toma de decisiones del Gobierno y el Sector Empresarial en el futuro; tanto en el orden de las medidas macroeconómicas a implementar los Gobiernos de turno como para los empresarios del Sector.

## BIBLIOGRAFIA

- AEADE Asociación de Empresas automotrices del Ecuador. (Marzo de 2017). *Sector Automotor en cifras*. Quito: [www.aeade.net](http://www.aeade.net). Obtenido de [www.aeade.net](http://www.aeade.net): <https://www.aeade.net/boletin-sector-automotor-en-cifras/>
- AEADE Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. (2017). *Sector Automotor en Cifras*. Quito: [www.aeade.net](http://www.aeade.net).
- Alvarado Sarango, P., & Flores Poveda, G. (24 de 09 de 2018). Estudio Cualitativo de la Incidencia de las Salvaguardias en el Sector Automotriz desde el año 2015 al 2017. *Estudio Cualitativo de la Incidencia de las Salvaguardias en el Sector Automotriz desde el año 2015 al 2017*. Guayaquil, Guayas, Ecuador: Repositorio de la Universidad Católica Santiago de Guayaquil.
- Andrade Vilela, J. (30 de Agosto de 2015). La aplicación de Salvaguardias Arancelarias y su impacto en el empleo del Sector Automotriz período 2009-2015. *La aplicación de Salvaguardias Arancelarias y su impacto en el empleo del Sector Automotriz período 2009-2015*. Guayaquil, Guayas, Ecuador: Repositorio de la Universidad de Guayaquil.
- Bajo, O. (1991). *Teorías del Comercio Internacional*. Barcelona: Antoni Bosch, editor, S.A.
- Cabello, M., & Cabello, J. (2004). *PROCEDIMIENTOS ADUANEROS I CONCEPTOS BASICOS*. Madrid: Grupo Taric.
- Cedillo Procel, C. (18 de Octubre de 2016). Análisis de la incidencia en la implantación de políticas restrictivas por Salvaguardias en la Importación del Sector Automotriz del Ecuador. *Análisis de la incidencia en la implantación de políticas restrictivas por Salvaguardias en la Importación del Sector Automotriz del Ecuador*. Machala, El Oro, Ecuador: Repositorio Universidad Técnica de Machala.
- Centro Europeo de Postgrado. (21 de Diciembre de 2018). *Comercio Exterior y Cooperación Comercial Internacional*. Obtenido de Comercio Exterior y Cooperación Comercial Internacional: <https://www.ceupe.com/blog/comercio-exterior-y-cooperacion-comercial-internacional.html>
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe CEPAL. (2014). *Fortalecimiento de las cadenas de valor como instrumento de la política industrial Metodología y experiencia de la Cepal en Centroamérica*. Santiago: Ramón Padilla Pérez, Editor.
- Comité de Comercio Exterior de la República del Ecuador. (06 de Marzo de 2015). RESOLUCION NO 011-2015. *RESOLUCION NO 011-2015 EL PLENO DEL COMITE DE COMERCIO EXTERIOR*. Quito, Pichincha, Ecuador: Comité de Comercio Exterior de la República del Ecuador.
- COMUNIDAD ANDINA CAN. (2018). *Mercado Automotor en la Comunidad Andina 2008-2017*. Lima: CAN en cifras.
- Cruz, J., & Herrera, P. (2011). El empleo en México Del modelo de sustitución de importaciones (ISI) al modelo de libre mercado. *Economía y Sociedad*, 49-63.
- Delpiano Lira, C. (2015). Medidas de salvaguardia y exclusiones regionales en la jurisprudencia de la Organización Muncial del Comercio. *Revista Chilena de Derecho*, 545-546.

- Efectos de las Salvaguardias en el Sector Automotriz Ecuatoriano en el Período 2011-2015. (8 de Marzo de 2017). *Efectos de las Salvaguardias en el Sector Automotriz Ecuatoriano en el Período 2011-2015*. Guayaquil, Guayas, Ecuador: Repositorio de la Universidad Católica de Guayaquil.
- Gomez, D., & Angarita, G. (2014). *Política Industrial: una propuesta política a la luz de la tensión entre fallas de mercado y fallas de gobierno*. Bogotá: Fedesarrollo.
- Grupo de Investigación Alteridad Latinoamericana y Caribeña GI-Alterlatino. (2015). *Algunos matices de investigación social*. Valencia-Venezuela: Felipe A. Bastidas T.
- Guarin, A. (2008). La Sustitución de Importaciones como medio para un desarrollo sostenible. *Revista Universidad EAFIT*, 56-67.
- Hernández, R. (2014). *Metodología de la Investigación*. México D.F.: Mc Graw Hill.
- Infoeconomía Instituto Nacional de Estadísticas y Censos INEC. (2012). *Análisis Sectorial Guayas y Pichincha lideran el mercado del sector automotriz en Ecuador*. Quito: INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICAS Y CENSOS.
- Krugman, P., & Obstfeld, M. (2006). *Economía Internacional Teoría y Política*. Madrid: Pearson Addison Wesley.
- Laguna, S., Caballero, C., Lewis, V., Mazuera, S., Salamanca, S., Daza, J., & Fourzall, A. (2001). *Consideraciones éticas en la publicación de investigaciones científicas*. Barranquilla: Universid del Norte.
- Lal Das, B. (2004). *La OMC y el sistema multilateral de comercio: pasado, presente y futuro*. Barcelona: Icaria Editorial S.A.
- Los cupos de importación de vehículos y su incidencia en el Mercado Automotriz 2012-2017. (06 de Abril de 2019). *Los cupos de importación de vehículos y su incidencia en el Mercado Automotriz 2012-2017*. Guayaquil, Guayas, Ecuador: Repositorio de la Universidad de Guayaquil.
- Lucio, P. (1999). *Cimas; Abismos y Tempestades de la Economía*. Quito: Pablo- Lucio Paredes.
- Moner, R. (1999). Subsidios a la Exportación y Delegación de Ventas. *ICE LA ECONOMIA INTERNACIONAL A DEBATE*, 57-58.
- Montesdeoca Calderon, A. (26 de Febrero de 2020). Análisis del impacto económico de las salvaguardias en el sector automotriz ecuatoriano 2014-2017. *Análisis del impacto económico de las salvaguardias en el sector automotriz ecuatoriano 2014-2017*. Guayaquil, Guayas, Ecuador: Repositorio Universidad Católica de Santiago de Guayaquil.
- Ochoa Hidalgo, G. (ocho de Marzo de 2017). Efectos de las Salvaguardias en el Sector Automotriz Ecuatoriano en el Período 2011-2015. *Efectos de las Salvaguardias en el Sector Automotriz Ecuatoriano en el Período 2011-2015*. Guayaquil, Guayas, Ecuador: Repositorio de la Universidad Católica Santiago de Guayquil.
- Páramo Bernal, P. (2017). *LA INVESTIGACION EN CIENCIAS SOCIALES Técnicas de recolección de información*. Bogotá: Universidad Piloto de Cololbia.
- Perdices De Blas, L., Fernández Delgado, R., & Ramos Gorostiza, J. (2006). *Escuelas de Pensamiento Económico*. Madrid: Ecobook-Editorial del Economista.

- PRO ECUADOR Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones. (2017). *ANALISIS SECTORIAL AUTOMOTRIZ*. Quito: Dirección de Inteligencia Comercial e Inversiones. Obtenido de [www.proecuador.gob.ec](http://www.proecuador.gob.ec).
- Reguant, M., & Martínez, F. (2014). *Operacionalización de Conceptos Variables*. Barcelona: Universidad de Barcelona.
- Rozas, P., & Sánchez, R. (2004). *Desarrollo de Infraestructura y crecimiento económico: revisión conceptual*. Santiago: División de Recursos Naturales e Infraestructura; Cepal.
- Solis Terán, H. (seis de Marzo de 2019). Los cupos de importación de vehículos y su incidencia en el mercado automotriz 2012-2017. *Los cupos de importación de vehículos y su incidencia en el mercado automotriz 2012-2017*. Guayaquil, Guayas, Ecuador: Repositorio de la Universidad de Guayaquil.
- Vasquez , M. (2017). Revisión del modelo de sustitución de importaciones: vigencia y algunas reconsideraciones. *Economía Informa*, 9-10.
- Vera, E. (Seis de Marzo de 2015). Ecuador aplicará salvaguardias al 32% de sus importaciones durante 15 meses. *EL UNIVERSO*, pág. Noticias.