

ESCUELA POLITÉCNICA NACIONAL

FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS

UNIDAD DE TITULACIÓN

**ANÁLISIS DE LA AFECTACIÓN ECONÓMICA GENERADA EN EL
MERCADO AUTOMOTRIZ POR LA APLICACIÓN DE LAS
RESTRICCIONES A LAS IMPORTACIONES DE VEHÍCULOS EN EL
PERÍODO 2012-2018**

**TRABAJO DE TITULACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL GRADO DE
MAGÍSTER EN ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS CON MENCIÓN EN
OPERACIONES DE SECTORES ESTRATÉGICOS**

EVELIN VANESSA TASIGCHANA AMANCHA

vanne_2201@hotmail.com

Director: Dr. Edwin Fernando Herrera García

edwin.herrera@epn.edu.ec

2020

APROBACIÓN DEL DIRECTOR

Como director del trabajo de titulación ANÁLISIS DE LA AFECTACIÓN ECONÓMICA GENERADA EN EL MERCADO AUTOMOTRIZ POR LA APLICACIÓN DE LAS RESTRICCIONES A LAS IMPORTACIONES DE VEHÍCULOS EN EL PERÍODO 2012-2018 desarrollado por Evelin Vanessa Tasigchana Amancha, estudiante de la Maestría en Administración de Empresas con mención en Operaciones de Sectores Estratégicos, habiendo supervisado la realización de este trabajo y realizado las correcciones correspondientes, doy por aprobada la redacción final del documento escrito para que prosiga con los trámites correspondientes a la sustentación de la Defensa oral.

Ing. Edwin Fernando Herrera García Ph.D

DIRECTOR

DECLARACIÓN DE AUTORÍA

Yo, Evelin Vanessa Tasigchana Amancha, declaro bajo juramento que el trabajo aquí descrito es de mi autoría; que no ha sido previamente presentada para ningún grado o calificación profesional; y, que he consultado las referencias bibliográficas que se incluyen en este documento.

La Escuela Politécnica Nacional puede hacer uso de los derechos correspondientes a este trabajo, según lo establecido por la Ley de Propiedad Intelectual, por su Reglamento y por la normatividad institucional vigente.

Evelin Vanessa Tasigchana Amancha

DEDICATORIA

Este trabajo de investigación lo dedico en primer lugar a Dios, padre todopoderoso, incondicional que con su luz de amor y verdad guía mi camino, sin soltar mi mano tanto en los buenos y malos momentos.

A mi familia, motor de mi vida y amor infinito.

A mi madre que incondicionalmente apoya todas las metas que trazo en mi vida y mi padre, que juntos son ejemplo de esfuerzo y perseverancia.

AGRADECIMIENTO

Agradezco a mi tutor Edwin Herrera por la confianza depositada hacia mi persona y a todas las personas e instituciones que hicieron posible la finalización a este trabajo de investigación: mi familia, Asociación de Empresas Automotrices (AEADE), Servicio de Rentas Internas (SRI), Escuela Politécnica Nacional (EPN).

ÍNDICE DE CONTENIDO

LISTA DE FIGURAS	i
LISTA DE TABLAS	ii
LISTA DE ANEXOS	iii
RESUMEN	iv
<i>ABSTRACT</i>	v
1. INTRODUCCIÓN	1
1.1. PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN	1
1.2. OBJETIVO GENERAL	3
1.3. OBJETIVOS ESPECÍFICOS	3
1.4. HIPÓTESIS	4
1.5. MARCO TEÓRICO	4
1.5.1. Oferta, Demanda y Mercado	4
1.5.1.1 Funcionamiento de los Mercados	6
1.5.1.2 Ley de la Demanda	7
1.5.1.3 Ley de la Oferta	8
1.5.2 Comercio Internacional	9
1.5.2.1 Política Comercial Internacional: Proteccionismo Económico	12
1.5.2.2 Barreras Arancelarias	12
1.5.2.3 Barreras no Arancelarias	16
1.5.2.4 Medidas de Defensa Comercial	19
1.5.3 Balanza de Pagos	22
1.5.3.1 Estructura de la Balanza de Pagos	23
1.5.3.2 Balanza Comercial	24
1.5.3.3 Déficit y Superávit de la Balanza Comercial	25
1.5.3.4 Balanza Comercial del Ecuador	26
1.5.4 Producto Interno Bruto	29
1.5.4.1 Medición del PIB	29
1.5.4.2 Componentes del PIB	31
1.5.5 Sector Automotriz del Ecuador	33

1.5.5.1	Antecedentes e Importancia del Sector Automotriz en el Ecuador.....	33
1.5.5.2	Producción de Vehículos	35
1.5.5.3	Importación de Vehículos	39
2	METODOLOGÍA.....	41
2.1	ALCANCE DEL PROYECTO DE INVESTIGACIÓN.....	42
2.2	DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN.....	42
2.3	HERRAMIENTAS DE ANÁLISIS DE DATOS	43
2.3.1	ESTADÍSTICA DESCRIPTIVA.....	43
2.4	CARACTERÍSTICAS DE LOS DATOS	43
2.4.1	RECOLECCIÓN DE DATOS	43
3	LEGISLACIÓN, ANÁLISIS, RESULTADOS Y DISCUSIONES.....	44
3.1	LEGISLACIÓN. RESOLUCIONES DEL CONSEJO DE COMERCIO EXTERIOR COMEX 2012 - 2017	44
3.1.1	Resolución No. 65 y No.66 – 2012	44
3.1.2	Resolución No. 101 – 2013.....	47
3.1.3	Resolución No. 49 – 2014	47
3.1.4	Resolución No. 51 – 2014	48
3.1.5	Resolución No. 003 – 2015.....	49
3.1.6	Resolución No. 008 – 2015.....	50
3.1.7	Resolución No. 011 – 2015.....	50
3.1.8	Resolución No. 019 - 2015.....	50
3.1.9	Resolución No. 026-2015.....	51
3.1.10	Resolución No.050-2015.....	51
3.1.11	Resolución No.006 - 2016.....	53
3.1.12	Resolución No. 42 - 2016.....	53
3.1.13	Resolución No. 006 - 2017.....	54
3.1.14	Resolución No. 020-2017	55
3.1.15	Resolución No. 017-2018.....	55
3.2	ANÁLISIS DE DATOS	56
3.3	RESULTADOS.....	75
3.3.1	Resultados obtenidos sobre el objetivo específico número 1:	76
3.3.2	Resultados obtenidos sobre el objetivo específico número 2:	78
3.3.3	Resultados obtenidos sobre el objetivo específico número 3:	80

3.4 DISCUSIÓN	87
4 CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	89
4.1 CONCLUSIONES.....	89
4.2 RECOMENDACIONES	91
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	92
ANEXOS	94

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Curva de la demanda de mercado.....	5
Figura 2 - Curva de la Oferta de mercado.....	6
Figura 3 - Desplazamientos de la demanda.....	8
Figura 4 - Desplazamientos de la oferta.....	9
Figura 5 - Efectos de un arancel en un país pequeño.....	15
Figura 6 - Efectos de las cuotas de importación.....	17
Figura 7 - Balanza Comercial Ecuador 2011 - 2018.....	27
Figura 8 - Tributos de empresas importadoras y ensambladoras automotrices 2018.....	34
Figura 9 - Producción y Exportación de Vehículos 2011 – 2017.....	36
Figura 10 - Destinos de compra de vehículos 2017.....	40
Figura 11 - Vehículos Importados 2011 – 2018.....	41
Figura 12 - Vehículos vendidos año 2011 – 2018.....	57
Figura 13 - Segmento más vendido desde 2011 – 2018.....	59
Figura 14 - Marcas más vendidas desde 2011 - 2018.....	60
Figura 15 - Unidades importadas y nacionales vendidas en el período 2011 - 2018	62
Figura 16 - Segmento automóviles importados y nacionales vendidos en el período 2011 - 2018.....	64
Figura 17 - Segmento SUV importados y nacionales vendidos en el período 2011 - 2018.....	66
Figura 18 - Segmento camionetas importadas y nacionales vendidas en el período 2011 – 2018.....	67
Figura 19 - Unidades importadas y nacionales vendidas por Chevrolet en el período 2011 – 2018.....	68
Figura 20 - Unidades importadas y nacionales vendidas por Kia en el período 2011 – 2018	69
Figura 21 - Unidades importadas y nacionales vendidas por Hyundai en el período 2011 - 2018.....	71
Figura 22 - Precios promedio de venta de automóviles en el período 2011 - 2018	72

Figura 23 - Precios promedio de venta de SUV en el período 2011 - 2018	73
Figura 24 - Precios promedio de venta de camionetas en el período 2011 - 2018	75
Figura 25 - Venta vehículos importados período 2012 - 2017	76
Figura 26 - Venta vehículos ensamblados período 2012 - 2017	77
Figura 27 - Venta unidades año 2005 - 2011.....	78
Figura 28 - Venta unidades importadas y nacionales año 2005 - 2011	79
Figura 29 - Venta vehículos a nivel nacional período 2011 - 2018	80
Figura 30 - Venta vehículos nacionales e importados a nivel nacional período 2011 - 2018.....	81
Figura 31 - Venta vehículos y precios promedios año 2011 - 2018.....	82
Figura 32 - Venta mensual de unidades 2011 - 2012.....	84
Figura 33 - Venta mensual del primer semestre año 2017 - 2018	85
Figura 34 - Venta vehículo Chevrolet Aveo Family ensamblado en Ecuador	86
Figura 35 - Venta vehículo Chevrolet Spark importado.....	87

LISTA DE TABLAS

Tabla 1 - Restricción Cuantitativa a la Importación de CKD por valor y unidades.	45
Tabla 2 - Restricción cuantitativa a la importación de CBU por valor y unidades.	46
Tabla 3 - Reforma al arancel de importaciones con respecto a CKD vehículos....	48
Tabla 4 - Cupo global de importación para la importación de CKD de vehículos..	51
Tabla 5 - Cupo global de importación de vehículos CKD y CBU.....	52
Tabla 6 - Cupo global de CKD por importador.....	52
Tabla 7 - Cronograma desmantelamiento de sobretasas arancelarias 2017	53
Tabla 8 - Arancel inicial de desgravamen para mercaderías de la Unión Europea	53
Tabla 9 - Detalle de sobretasa arancelaria para los 119 vehículos de transporte escolar.....	55
Tabla 10 - Unidades vendidas desde el año 2011 al 2018.....	56
Tabla 11 - Tipo de unidades más vendidas desde el 2011 al 2018.....	58
Tabla 12 - Marcas más vendidas desde el año 2011 al 2018.....	60
Tabla 13 - Unidades vendidas, nacionales e importadas, desde el año 2011 al 2018.....	61
Tabla 14 - Segmento automóviles importados y nacionales vendidos desde el año 2011 al 2018.....	64
Tabla 15 - <i>Segmento SUV importados y nacionales vendidos desde el año 2011 al 2018.....</i>	65
Tabla 16 - Segmento camionetas importadas y nacionales vendidas desde el año 2011 al 2018.....	67
Tabla 17 - Venta unidades importadas y nacionales Chevrolet desde el año 2011 al 2018.....	68
Tabla 18 - Venta unidades importadas y nacionales Kia desde el año 2011 al 2018.....	69
Tabla 19 - Venta unidades importadas y nacionales Hyundai desde el año 2011 al 2018.....	70
Tabla 20 - Precios segmento automóviles importados y nacionales desde el año 2011 al 2018.....	71

Tabla 21 - Precios segmento SUV importados y nacionales desde el año 2011 al 2018	73
Tabla 22 - <i>Precios segmento camionetas importadas y nacionales desde el año 2011 al 2018</i>	74

LISTA DE ANEXOS

Anexo I – Criterios de evaluación para el Documento Escrito del Trabajo de titulación.....	95
Anexo II – Acta de entrega productos comprometidos SRI	99

RESUMEN

Esta tesis de maestría tiene como objetivo general el análisis de la afectación económica generada en el mercado automotriz debido a la implementación y eliminación de las restricciones a las importaciones, para lo cual se realizó un análisis estadístico del universo de datos suministrados por el Servicio de Rentas Internas acerca de la venta de vehículos desde el año 2011 al año 2018, adicional a datos suministrados por entidades del sector automotor como la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE) y la Cámara de la Industria Automotriz del Ecuador (CINAE), donde se pueden encontrar datos de años anteriores acerca del comportamiento del mercado automotor. En el análisis generado se determinan comportamientos de la oferta y demanda del mercado tales como las preferencias del consumidor hacia la compra de vehículos ensamblados en Ecuador e importados, la progresión de ventas anuales de los diferentes segmentos de unidades y la variación en los precios.

Como resultado del análisis generado, se puede apreciar que el mercado automotriz experimentó contracción en sus ventas durante el tiempo en el que se encontraban vigentes las medias restrictivas, adicionalmente, los precios de las unidades aumentaron y el consumidor empezó a incrementar la preferencia hacia los vehículos ensamblados en el Ecuador.

Palabras clave: Restricciones a las importaciones, mercado automotor, oferta, demanda, ensamblados, importados.

ABSTRACT

This master's thesis has as a general objective the analysis of the economic impact generated in the automotive market due to the implementation and elimination of import restrictions, for which a statistical analysis of the universe of data provided by the Revenue Service was performed Internal to about the sale of vehicles from 2011 to 2018, additional to data provided by entities of the automotive sector such as the Association of automotive companies of Ecuador (AEADE) or the chamber of the automotive industry of Ecuador (CINAE) where You can find data from previous years about the behavior of the automotive market. In the analysis generated, market supply and demand behaviors such as consumer preferences towards the purchase of assembled and imported vehicles in Ecuador, the progression of annual sales of the different unit segments and the variation in prices are determined.

As a result of the analysis generated, it can be seen that the automotive market experienced contraction in its sales during the time in which the restrictive averages were in force, additional, the prices of the units increased and the consumer began to increase the preference towards vehicles assembled in Ecuador.

Keywords: Import restrictions, automotive market, supply, demand, assembled, imported.

1. INTRODUCCIÓN

Mochón (2006) indica que “el mercado es un mecanismo por medio del cual los compradores y los vendedores interactúan para fijar los precios e intercambian bienes y servicios” (p.9). Adicionalmente, también menciona que “en determinadas circunstancias el Estado puede y debe intervenir corrigiendo y complementando el libre funcionamiento de los mercados” (p.9).

Por lo antes mencionado, este trabajo de investigación busca ver la afectación económica en el mercado automotriz, debido a las restricciones establecidas por el Estado, a través del Comité de Comercio Exterior (COMEX), restricciones tanto cuantitativas en número de unidades y monto, e impositivas a las importaciones de vehículos completamente armados o CBU y piezas para ensamble o vehículos desarmados o CKD, mismas que se implementaron en el año 2012 hasta junio del año 2017.

Las medidas tomadas por el Estado con respecto al sector automotriz fueron justificadas, en primer lugar, por el incremento de la huella de carbono en un 110%. Después se aplazaron debido a un desequilibrio en la balanza comercial y, por último, se intensificaron debido al apoyo que genera el gobierno con respecto al aparato productivo nacional. Por ello se va a analizar cuál ha sido la respuesta del mercado automotriz con respecto a estas variaciones, el consumo anual generado, las preferencias del consumidor y la afectación en los precios.

Adicionalmente, este trabajo es de completo agrado para mi persona, debido a que busqué complementar mi carrera de Ingeniería Automotriz con la Maestría en Administración de Empresas, ya que he podido desenvolverme en el sector automotor y ha sido muy interesante generar el análisis de los datos para poder finalizar este proyecto.

1.1. Pregunta de investigación

En junio del año 2012 el Comité de Comercio Exterior (COMEX) dictaminó una serie de medidas restrictivas a la importación de vehículos, debido a la información proporcionada

por el Ministerio del Ambiente sobre el incremento de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en un 110% en los últimos años (COMEX,2012). Estas emisiones se deben, en parte, a las actividades relacionadas con el sector vehicular. En respuesta a ello se promulgó el Decreto Ejecutivo 1815, que declaró política de Estado la adaptación y mitigación del cambio climático, dictaminándose normativas, en la resolución No 66, para la generación e implementación de restricciones cuantitativas anuales para la importación de vehículos, fijadas por unidades y por valor (barreras no arancelarias), con el fin de limitar el acelerado crecimiento del parque automotor (COMEX, 2012). Hecho que impactó de manera directa a las empresas que conforman el sector automotriz.

La implementación de la normativa en el 2012 produjo variaciones en el parque automotor, tales como la disminución de vehículos vendidos en 19.000 unidades con respecto al año anterior y el decremento de importaciones de vehículos en un 21%. Esto según datos obtenidos por la Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana (CINAE, 2017). Como consecuencia de la medida adoptada se supone variación en precios, oferta y demanda del mercado automotriz.

En el año 2014 se estableció una prórroga de dichas restricciones, debido a que la economía del Ecuador se encontraba afectada por la reducción del precio del petróleo a nivel internacional y por el desequilibrio de la balanza comercial, que, según datos del Banco Central del Ecuador BCE (2014), presentaba un déficit de 1.075 millones de dólares al finalizar el año 2013 y de 723 millones al terminar el 2014, lo que impactó negativamente la situación del país.

El 4 de marzo del 2015, el Ministerio Coordinador de Política Económica justifica un desequilibrio de la balanza de pagos del Ecuador y recomienda la adopción de medidas sobre el nivel general de importaciones en un lapso de 15 meses, con lo que el Ministerio de Comercio Exterior e Inversiones resolvió establecer sobretasas arancelarias temporales del 45% a la importación de vehículos (barreras arancelarias), con el fin de regular el nivel de importaciones y salvaguardar el equilibrio de la balanza de pagos (COMEX, 2015).

El 30 de abril del 2016, mediante la resolución número 033-2016, se eliminó un 5% las sobretasas arancelarias y se decretó que la disminución del 1/3 de las tasas vigentes se efectivice en abril del 2017, y así mensualmente hasta llegar a la eliminación total de la medida impuesta para el mes de junio de 2017 (COMEX, 2016). Con este antecedente, en este trabajo de investigación se pretende analizar la afectación generada en el mercado automotriz al implementar y suspender este tipo de restricciones cuantitativas e impositivas en el sector, mediante la comparación de variables específicas de la industria para poder generar el análisis de la problemática.

El problema a investigar es de relevante importancia debido a la incidencia que podría presentarse en el empleo, ya que la industria automotriz es una de las que generan mayor dinamismo económico en el Ecuador y representa, un alto porcentaje de las fuentes de trabajo. Es decir, esta investigación es socialmente relevante.

En este sentido, la pregunta de investigación planteada es ¿Cuál es la afectación económica generada en el mercado automotriz debido a la implementación y eliminación de las restricciones a las importaciones de vehículos en el período 2012 - 2018?

1.2. Objetivo general

Analizar la afectación económica generada en el mercado automotriz debido a la implementación y eliminación de las restricciones a las importaciones.

1.3. Objetivos específicos

- Determinar la situación del mercado con restricciones a las importaciones de vehículos.
- Determinar la situación del mercado sin restricciones a las importaciones de vehículos.
- Realizar la comparación de datos obtenidos en el trabajo de investigación cuando la normativa estaba vigente y cuando no lo estaba.

1.4. Hipótesis

La implementación y eliminación de las restricciones a las importaciones de vehículos han generado afectación económica negativa al mercado automotriz, en relación con la variación en volúmenes de venta, precios y preferencias de consumo tanto local como externa.

1.5. Marco teórico

El desarrollo de la presente investigación se fundamenta en conceptos básicos como: el mercado y sus leyes de la oferta y demanda; el comercio internacional, sus políticas y medidas comerciales; la balanza de pagos; la balanza comercial y un breve detalle del sector automotriz en el Ecuador en materia de importaciones y exportaciones de vehículos.

1.5.1. Oferta, Demanda y Mercado

“El mercado es un mecanismo por medio del cual los compradores y los vendedores interactúan para fijar los precios e intercambian bienes y servicios”. (Mochón, 2006, p.9)

El grupo de compradores son los que determinan la demanda de bienes o servicios, mientras que los vendedores determinan la oferta. La cantidad que los consumidores van a desear adquirir de un bien o servicio específico está determinada por varios factores, aunque uno de los principales es el precio.

Parkin, Esquivel y Muñoz (2007) hacen referencia a que la demanda se define como la cantidad demandada de un bien o servicio que se encuentra en un mercado, la misma depende de los siguientes factores: el precio del bien, preferencias de consumidores, ingresos de consumidores, y precios de los demás bienes que pueden ser complementarios o sustitutos, entre otros. Cabe mencionar la diferencia entre demandar, como la disposición a comprar, y, comprar, como la consumación real de la adquisición.

Si se aplica la condición “*ceteris paribus*”, expresión en latín que indica que todo lo demás es constante; y asumiendo un precio establecido, la suma de las demandas individuales nos dará como resultado una demanda de mercado o demanda global (Parkin, Esquivel, & Muñoz, 2007).

La demanda del mercado es la suma de las demandas individuales y demuestran la cantidad del producto o servicio que están dispuestos a comprar los consumidores a los distintos precios. La curva de la demanda es una expresión gráfica de la cantidad demandada de un bien en relación a su precio (Mochón, 2006). Como se puede observar en la figura 1, la curva de la demanda es una pendiente negativa debido a la relación inversa que existe entre el precio del producto y la cantidad demandada.



Figura 1 - Curva de la demanda de mercado.
Elaborado por el autor basado en Mochón (2006)

A la oferta se le define como la cantidad de bienes y servicios que se encuentran en el mercado, disponibles para ser consumidos. Los elementos que afectan a los oferentes son: precio del bien, conjunto de costes de producción, impuestos, competencia, entre otros. Cabe mencionar que el término ofrecer se refiere a la intención o disponibilidad de vender por parte de los productores, mientras que el término vender es realizar la venta en sí (Mankiw, 2012).

Mochón (2016) indica: “La oferta global o de mercado se obtiene a partir de las ofertas individuales, sumando para cada precio las cantidades que todos los productores de ese mercado desean ofrecer” (p.23). La curva de la oferta del mercado figura la relación entre la cantidad ofrecida de un producto determinado y su precio. En la gráfica expuesta a continuación se puede apreciar que la pendiente de la oferta es positiva debido a que el incremento de precio también causa un incremento en la oferta.



Figura 2 - Curva de la Oferta de mercado
Elaborado por el autor basado en Mochón (2006)

1.5.1.1 Funcionamiento de los Mercados

La oferta y la demanda son dos factores que intervienen en el funcionamiento de las economías de los mercados, determinando la proporción a producirse de cada bien o servicio y el precio en el que estos deben negociarse. Al existir en los mercados un intercambio de bienes y servicios, se define como intercambio indirecto el cambio de un bien por dinero y, posteriormente, por otros bienes, diferenciándose así los compradores y vendedores en la transacción.

Los precios determinan las decisiones que toman los compradores y los vendedores, ya que debido a precios bajos se pueden incrementar el consumo y desanimar la producción, mientras que con precios altos se da la tendencia a reducir el consumo y estimula la producción. Parkin, Esquivel, & Muñoz (2007) hacen referencia a que el precio nominal o monetario de un producto es la cantidad de dinero que se entrega a cambio del mismo, mientras que el precio relativo es la proporción del precio nominal de un producto, con relación a otro. También conocido como costo de oportunidad, ya que es la proporción de un producto que se renuncia para poder obtener otro.

Mankiw (2012) menciona que “Un mercado perfectamente competitivo tiene dos características: 1) los bienes que se venden deben ser exactamente los mismos y 2) los compradores y vendedores deben ser tan numerosos que ninguno puede, por sí solo, influir en el precio del bien del mercado, convirtiéndose en tomadores de precio” (p.66). También

existen los mercados de *competencia imperfecta*, donde se puede apreciar un solo vendedor o muy pocos vendedores, los mismos que tienen grandes posibilidades de fijar los precios a su conveniencia.

Mochón (2016) indica otra tipología de mercados, definiendo como mercados libres a los que se encuentran sometidos a las fuerzas de la oferta y la demanda; y como mercados intervenidos cuando figuras externas al mercado, como las autoridades económicas, intervienen en la fijación de precios.

1.5.1.2 Ley de la Demanda

La ley de la demanda indica que la cantidad demandada de un bien o servicio se reduce si el aumenta y viceversa. Esto siempre y cuando todo lo demás permanezca constante. Cuando el precio de un bien incrementa, se pueden dar tres tipos de reacciones en los consumidores: 1) disminución de la cantidad de adquisición debido a que el aumento de precio disminuye la capacidad adquisitiva, esto conocido como efecto renta, 2) eliminar la adquisición del producto, y 3) buscar bienes sustitutos, produciéndose así el efecto de sustitución por otros bienes más baratos (Punga y Zambrano, 2009).

Mochón (2006) indica que en la curva de la demanda se representa gráficamente la relación entre el precio de un bien y la cantidad demandada, misma que tiene pendiente negativa. Esto, suponiendo se encuentran constantes todos los demás factores, a excepción del precio. La curva de la demanda tiende a desplazarse cuando existe algún cambio de una variable relevante, misma que no está expuesta en ninguno de los dos ejes de la gráfica. Estas variables pueden ser los ingresos, los precios de productos relacionados, las expectativas, los gustos, el número de compradores, entre otros. Se dice que se produce un incremento de la demanda cuando la curva se aleja del origen de las ordenadas, mientras que cuando se dirige hacia el origen, se puede afirmar que se produce una disminución de la demanda, tal como se aprecia en la figura 3.

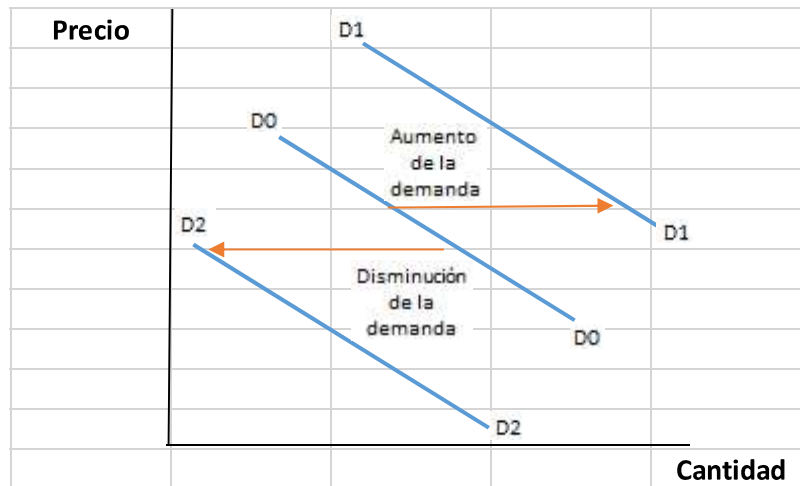


Figura 3 - Desplazamientos de la demanda.
Elaborado por el autor basado en Mochón (2006)

1.5.1.3 Ley de la Oferta

La ley de la oferta denota la relación que existe entre la cantidad ofrecida de un bien y su precio. La cantidad ofrecida incrementa cuando el precio del bien incrementa y viceversa. Esto es aplicable cuando todo lo demás es constante. Esta relación directa se fundamenta en que los productos y servicios son fabricados por empresas para la obtención de beneficios, siendo el precio un determinante para los mismos. Con lo mencionado deducimos que cuanto mayor es el precio de un bien, podría ser más beneficiosa su producción y mayor su oferta (Punga y Zambrano, 2009).

Mochón (2006) afirma que la curva de la oferta representa de manera gráfica la relación antes mencionada entre el precio y la cantidad ofrecida de un producto o servicio, tomando en cuenta que el resto de variables son constantes. Las variables distintas al precio, que generan desplazamientos en la curva de la oferta, pueden ser: cantidad de empresas oferentes, precio de factores productivos, tecnología aplicada, entre otros. Se dice que se produce un incremento de la oferta cuando la curva de la oferta se desplaza hacia la derecha. Esto debido al incremento de deseo de producción a un precio dado. En cambio, cuando la curva de la oferta se desplaza hacia la izquierda se dice que se genera un decremento de la oferta. Esto debido a la reducción de la cantidad que los vendedores desean producir. Lo mencionado se detalla en figura que antecede.

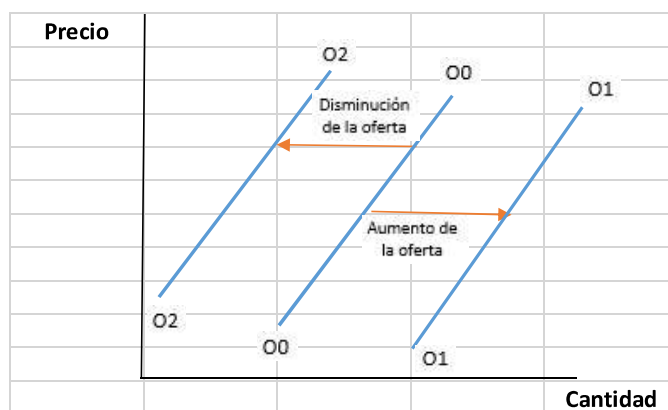


Figura 4 - Desplazamientos de la oferta
Elaborado por el autor basado en Mochón (2006)

1.5.2 Comercio Internacional

Desde el origen de la humanidad se ha realizado el intercambio de mercancías entre los diferentes pueblos o tribus, asegurando de esta manera su subsistencia. Este tipo de comercio se generaba mediante el intercambio de la variedad de productos que cada tribu poseía. La necesidad de la obtención de mayor variedad de productos origina que este tipo de intercambio o comercio se empiece a dar a larga distancia, atravesando mares y formando así redes mercantiles variadas y prósperas que generaban ganancias atractivas y un comercio más dinámico (Contreras, 2013).

La rama del comercio internacional se dedica al estudio de causas y leyes que rigen el intercambio de bienes y servicios entre los miembros de distintos países con el interés de satisfacer necesidades de bienes escasos. El intercambio de estos productos se los realiza atravesando las fronteras de un país, mismas que son controladas por las aduanas con el objeto de controlar el ingreso y salida de recursos (De La Hoz, 2014).

Los países realizan comercio internacional por dos razones básicas que aportan ganancias. En primer lugar, los países comercian porque son diferentes entre sí y se pueden beneficiar de esas disimilitudes mediante una relación en la que cada uno hace lo que sabe hacer relativamente bien, generándose así una ventaja comparativa. En segundo lugar, los países comercian para obtener economías a escala en la producción, logrando

que cada país produzca solo un limitado número de bienes a escala mayor y de manera más eficiente, en lugar de producir de todo (Krugman y Obstfeld, 1995).

La importancia del comercio internacional radica en el flujo que genera dentro de la economía local, regional y mundial, beneficiando así a varios sectores involucrados en la producción, comercialización, traslado, aseguramiento, nacionalización, entre otros actores implicados, generándose así un efecto cascada.

Cabe mencionar que la diferencia entre comercio internacional y comercio exterior radica en que el primero es un concepto amplio, debido a que abarca las relaciones comerciales internacionales. Es decir, flujos comerciales y financieros, y, en general, todo tipo de operación realizada entre naciones. En cambio, cuando nos referimos al comercio exterior netamente se hace referencia al intercambio comercial de un país con los demás, mediante la importación o exportación de bienes o servicios que son reguladas por los Estados.

La riqueza que se da a través de este tipo de comercio global se calcula mediante indicadores de producción de bienes y servicios que el país genera en el lapso de un año. El intercambio de bienes, servicios y conocimientos que se da a través de las naciones son base fundamental para el desarrollo económico de las mismas.

Con la globalización, la actividad de comercio internacional se realiza en cualquier país del mundo. Se denomina exportar cuando se vende un producto al exterior e importar cuando se compra a un país extranjero. La diferencia entre las exportaciones y las importaciones es un aspecto elemental para la economía de los países, logrando una balanza comercial positiva, siempre y cuando las exportaciones sean mayores que las importaciones.

El comercio internacional busca aprovechar las ventajas en la producción de un determinado bien o en la prestación de servicios que posee cada país sobre el resto. Por ello, cada país tratará de exportar los bienes y servicios donde posee ventajas e importará bienes y servicios donde no las posee.

Se dice que el comercio internacional se da cuando la zona de intercambio de bienes y servicios sobrepasa fronteras nacionales y por ende debe tener un ente regulador, mismo que es la Organización Mundial de Comercio (OMC), establecida en el año 1995 como sucesora del Acuerdo General de Tarifas y Comercio (GATT), que fue creado tras la segunda guerra mundial, en 1947, con el objetivo de fijar normas para el intercambio de productos industriales y la estimulación en la reducción de cuotas de importación y barreras arancelarias; planteando principios esenciales para un sistema abierto de comercio.

Los gobiernos de los países miembros de la Organización Mundial del Comercio (OMC) manejan un sistema comercial no discriminatorio con derechos y obligaciones explícitas y con garantía de que las exportaciones reciben un trato justo en los diferentes mercados, otorgando también flexibilidad en el cumplimiento de obligaciones a los países en desarrollo (Larraín y Sachs, 2002). Las excepciones a las disposiciones de trato igualitario se dan cuando los países se ponen de acuerdo y participan en zonas de libre comercio, como el NAFTA o el Tratado de Libre Comercio de América del Norte, cuyos integrantes son Canadá, México y Estados Unidos, eliminando mediante este tratado aranceles para el ingreso de mercaderías provenientes de los países mencionados.

Punga y Zambrano (2009) indican que “la Organización Mundial de Comercio fundamenta su accionar en tres principios generales:

1. No discriminación: cada país miembro debe tratar de manera equitativa al comercio de todos los demás países firmantes.
2. Mercados Abiertos: promovidos por la OMC a través del impedimento de todas las formas de protección, con excepción de los aranceles aduaneros.
3. Comercio equitativo: prohibiendo los subsidios a las exportaciones de productos manufacturados y limitando el uso de los subsidios de exportación sobre los productos primarios.

Principios que en la práctica no se dan debido a las trabas generadas por la imposición de barreras no arancelarias, protección de derechos sobre la propiedad intelectual, subsidios, entre otros” (p.318).

Aunque el sistema de comercio internacional ha contribuido al crecimiento de la economía mundial, existe una gran controversia, tanto en países desarrollados como en países en vías de desarrollo, debido a que los países más ricos desean ampliar la jurisdicción de la OMC en materias de control ambiental y laboral, mientras que los países en vías de desarrollo toman como amenaza dicha extensión de poderes por su posición débil en el escenario internacional, percibiéndolo como un sistema comercial que va en contra de sus intereses (Carbaugh, 2009).

1.5.2.1 Política Comercial Internacional: Proteccionismo Económico

La política comercial internacional es un conjunto de instrumentos que poseen los países para establecer o modificar las relaciones comerciales con el resto del mundo. Este sistema de política comercial es establecido por el gobierno y, al contrario de un libre comercio, busca defender la producción nacional frente a la extranjera.

Este proteccionismo económico busca favorecer a los productos o servicios nacionales, impidiendo o limitando las importaciones, mediante el emprendimiento de acciones y políticas por parte del gobierno. Esto con la finalidad de incrementar la competitividad de las industrias locales, al aumentar el precio, o restringir la cantidad de importaciones, a través de la imposición de aranceles o el establecimiento de cuotas (Carbaugh, 2009).

Existen varios instrumentos de política comercial tales como los aranceles, contingentes o cuotas, subsidios a la exportación y medidas no arancelarias, mismos que se detallarán a continuación.

1.5.2.2 Barreras Arancelarias

“Un arancel es un impuesto que el gobierno exige a los productos extranjeros con el objeto de elevar su precio de venta en el mercado interior, y, así proteger los productos

nacionales para que no sufran la competencia de bienes más baratos” (Mochón, 2006, pág. 245).

Históricamente, de las diversas medidas que integran la política comercial, los aranceles han tenido mayor importancia ya que han sido utilizados por los gobiernos nacionales como una fuente de ingreso para los estados. Es decir, es un instrumento de recaudación gubernamental.

Un arancel se puede establecer como proteccionista cuando su objetivo es la reducción de la cantidad de importaciones que ingresan a un país, protegiendo de esta manera a los productores al generar un aumento en la producción de fabricantes que compiten contra las importaciones. Se establece un arancel como mecanismo recaudatorio con el objetivo de generar ingresos fiscales tanto para las importaciones como para las exportaciones.

Carbaugh (2009) indica que los aranceles pueden clasificarse mediante su estructura tarifaria en arancel *ad valorem*, aranceles específicos y aranceles compuestos. Un arancel específico es una cantidad determinada de dinero por una unidad física del producto. Un arancel *ad valorem* es un porcentaje determinado del valor del producto importado. Un arancel compuesto es la combinación de los antes mencionados.

Arancel *ad valorem* se entiende como un porcentaje fijo del valor de la mercancía a intercambiarse, distinguiendo las pequeñas diferencias de calidad del producto mediante su precio. Este tipo de arancel logra mantener un grado constante de protección para los fabricantes nacionales. Adicionalmente, genera ingresos fiscales en proporción al valor de los bienes. Los aranceles *ad valorem* son más utilizados y comunes que los impuestos específicos debido a la protección relativa que ofrecen en todos los niveles de precios.

Arancel específico es un valor fijo que se aplica por unidad física de la mercancía intercambiada, fácil en su aplicación y administración. Proporciona a los productores nacionales más protección durante una recesión económica, cuando se adquieren productos más baratos, protegiendo de forma progresiva en contra de los competidores

extranjeros que reducen sus precios, debido a que cuando el valor de la mercancía es elevado es más atractivo introducirlo en el mercado mediante este tipo de arancel (Carbaugh, 2009).

Arancel compuesto es la combinación de un arancel *ad valorem* y un arancel específico. Es decir, consta de un gravamen sobre el valor y paralelamente otro respecto a la cantidad de la mercancía (Larrea, 2013).

Larrea (2013) indica que también se pueden clasificar a los aranceles según sus objetivos de política económica en: aranceles fiscalistas, proteccionistas y desarrollistas.

El arancel fiscalista tiene como objetivo la recaudación de recursos para la caja fiscal, siendo prioritario para la administración aduanera cumplir con metas de recaudación para financiar el presupuesto general del estado. Las tarifas tienden a acercarse al techo arancelario generando una sobreprotección a la industria nacional.

El arancel proteccionista tiende a generar protección arancelaria a un sector productivo específico, generando un incremento en los precios para el mercado interno y en ciertos casos tolerando ineficiencias productivas de las industrias protegidas. El límite del proteccionismo se da al declararse ciertas mercancías como importación prohibida, quedando el mercado a expensas de monopolios u oligopolios.

Un arancel desarrollista está en un punto intermedio entre los dos antes mencionados, buscando la optimización de beneficios para lograr el desarrollo económico de un estado, motivo por el cual no tiende a cumplir metas fiscales ni protege innecesariamente a actividades productivas, incentivando así a una competencia sana. Un ejemplo de este tipo de aranceles son las tarifas arancelarias diferenciadas, que son objeto de tratados de libre comercio o acuerdos comerciales.

Krugman y Obstfeld (1995) mencionan que la importancia de los aranceles ha declinado debido a que actualmente los estados prefieren, de manera general, proteger sus industrias nacionales mediante una variedad de barreras no arancelarias.

1.5.2.2.1 Los efectos de un arancel

La introducción de un arancel conduce a una diferencia de precios en el mercado nacional y mundial, haciendo que en el mercado nacional el precio aumente y en el mercado internacional decaiga, produciendo los siguientes efectos:

- Mayor oferta por parte de los productores nacionales
- Menor demanda de los consumidores nacionales
- Reducción de la oferta de los productores extranjeros, disminuyendo las exportaciones.
- Aumento de la demanda internacional

Ante lo mencionado, cabe indicar que cuando un país pequeño impone un arancel, la cuota del mercado que tiene en el exterior es de poca magnitud, por lo que la reducción de importaciones no afecta al exportador, siendo el país pequeño un tomador de precios pues no tiene la capacidad de influir en el precio externo del producto; pero nacionalmente se produce un incremento de precios del producto que es trasladado al consumidor, haciendo que la demanda nacional disminuya y se genere un aumento en la producción local (De La Hoz, 2014).

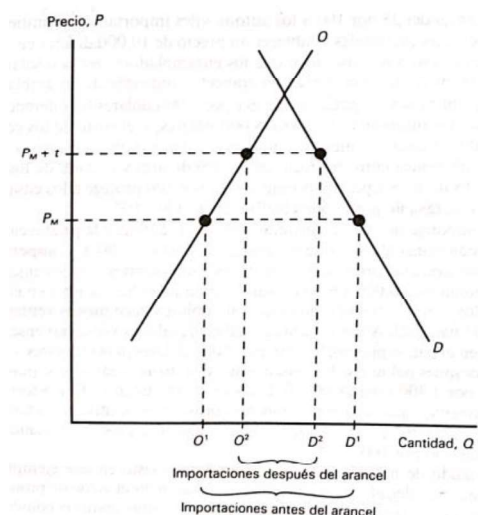


Figura 5 - Efectos de un arancel en un país pequeño (Krugman y Obstfeld, 1995)

Por ejemplo, en la figura detallada se puede observar que el arancel impuesto aumenta el precio del producto importado de PM a $PM + t$. La producción incrementa de Q^1 a Q^2 , mientras que el consumo disminuye de D^1 a D^2 .

1.5.2.3 Barreras no Arancelarias

Las barreras no arancelarias al comercio (BNA) han ido incrementando desde la década de 1970, tomando protagonismo en rondas de negociaciones de comercio internacional, Comprenden una diversidad de medidas con el objetivo de reducir las importaciones y beneficiar a los productores nacionales.

1.5.2.3.1 Contingentes o cuotas de importación

“Las cuotas de importación limitan la cantidad importada de un bien concreto, lo que aumenta el precio nacional, incrementando a su vez la producción nacional y creando un beneficio para aquellos que reciben la autorización de importar la cantidad asignada. Estos beneficios se denominan rentas de la cuota” (Feenstra y Taylor, 2011, p.298). Este tipo de restricción, por lo general, se impone mediante la concesión de licencias de importación a un grupo de individuos o empresas, especificando el volumen de importación permitido.

Al implementar estos contingentes, el Estado no percibe ingresos, mientras que los que poseen licencia pueden comprar los productos importados y volverlos a vender a un precio mayor en el mercado nacional, percibiendo las respectivas rentas de la cuota.

Existen dos formas de aplicar este tipo de limitaciones. En primer lugar, cuando se aplica una cuota global, se permite la importación de un número específico de productos cada año, sin detallar ni el lugar de embarque, ni las personas o empresas que tienen el permiso para realizar las compras. Al llegar al tope de la cuota se evita la importación de dicho bien durante el resto del año generando un manejo complicado debido a la premura por parte de los importadores nacionales y los exportadores extranjeros por embarcar los productos antes que se agote la cuota, haciendo que los que importen al principio obtengan los productos y los que importen después no los puedan conseguir por la llegada a tope en cantidad.

Para evitar lo mencionado, se puede aplicar una cuota selectiva, donde se pueden establecer cantidades para que cada importador obtenga la licencia correspondiente. Adicionalmente, se podría determinar cantidades específicas a importar por cada exportador extranjero.

(Punga & Zambrano, 2009) indican que el establecimiento de cuotas de importación puede darse para proteger a una determinada industria y por temas relacionados a la balanza de pagos, teniendo efectos como:

- Protección a productores nacionales
- Restringir la oferta en el mercado nacional
- Incremento de precios de importación
- Incremento de precios de productores nacionales
- Disminución de la demanda

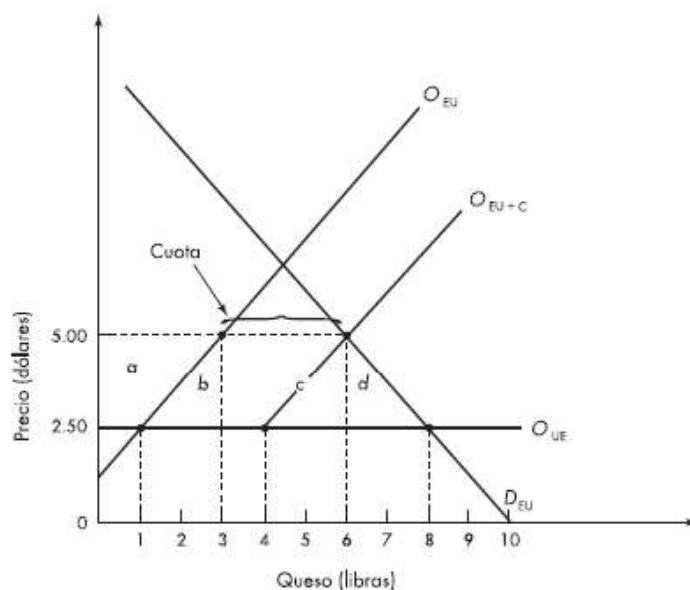


Figura 6 - Efectos de las cuotas de importación (Carbaugh, 2009)

Por ejemplo, en la figura 6 se puede apreciar que la cuota de importación hace que la oferta incremente de O_{EU} a O_{EU+C} . Las importaciones decremantan de 6 a 3 unidades, el precio incrementa de 2,50 a 5 y por último la cantidad demandada disminuye do 8 a 6 libras.

La consecuencia de la implementación de cuotas de importación pueden traducirse inmediatamente en una disminución de las importaciones y por ende del consumo, también se produce un incremento en precios y hay veces que se da un ascenso en la producción nacional. Por otro lado, cuando no hay cuotas fijadas para determinado producto, se da una competencia en cuestión de calidad entre los bienes nacionales e importados, esta competitividad puede disminuir al introducir las cuotas de importación respectivas, haciendo que el producto nacional desestime los avances técnicos, lo que se traduce en una posición perjudicial para los países menos desarrollados. El mayor impacto que se genera es en el incremento del costo para el consumidor generado por la limitación en el suministro de determinado bien, reduciendo su ingreso debido a la imposición de determinadas cuotas (Querol, 1977).

1.5.2.3.2 Limitación Voluntaria de las Exportaciones

Este instrumento de política comercial se utiliza para asegurar como prioridad el abastecimiento del mercado local y únicamente los excedentes destinarlos a la exportación (Larrea, 2014). Su implementación se da mediante la determinación de cupos a través de licencias de exportación o, en definitiva, la prohibición de exportación de determinados productos que el estado destine específicamente para mercado nacional.

1.5.2.3.3 Requisitos específicos de origen y componente nacional

Se refieren a la nacionalidad de la manufactura y el requisito indispensable de contar con un componente nacional o de la nacionalidad del importador, con lo que asegura el ingreso de los bienes al mercado protegido, generando un convenio de complementación productiva. Sus magnitudes se pueden definir mediante porcentajes del componente con respecto al producto terminado. (Carbaugh, 2009) menciona que en la industria automotriz han recibido mayor atención los requerimientos de contenido nacional, en especial los países en desarrollo utilizan con frecuencia este tipo de requerimientos con el objeto de fomentar la producción nacional de automóviles.

1.5.2.3.4 Barreras Técnicas al Comercio

Disposición que se emite en referencia a normas técnicas que deben cumplir los productos para que puedan ingresar a un determinado mercado. Este tipo de normas en ocasiones son de difícil cumplimiento y el gobierno se cierra con respecto a la competencia extranjera generando un mercado cautivo para la producción nacional. En este tipo de mecanismo se encuentran establecidas las regulaciones sanitarias para la producción y empaque higiénico de productos alimenticios importados, normativas de seguridad para automóviles y maquinaria eléctrica, registros de etiquetado, entre otros (Punga & Zambrano, 2009).

1.5.2.4 Medidas de Defensa Comercial

De acuerdo al Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI) se pueden aplicar medidas de defensa comercial como salvaguardias, medidas antidumping, derechos compensatorios, entre otros mecanismos para:

- Evitar o remediar el daño a la producción nacional mediante prácticas desleales de subvenciones y dumping.
- Regular las importaciones que incrementan sustancialmente y que causan daño o son potenciales a causar afectación grave a los productores nacionales similares o directamente competidores.
- En respuesta a medidas comerciales, monetarias, administrativas o financieras implementadas por un tercer país, afectando así los derechos e intereses comerciales del Estado, anulando de esa manera acuerdos internacionales.
- Restringir importaciones para la protección de la balanza comercial
- Contrarrestar afectaciones negativas a la producción nacional. Esto conforme a lo establecido en acuerdos internacionales.
- Restringir importaciones o exportaciones por afectación económica de abastecimiento local, estabilidad de precios internos o protección a la producción y consumidores nacionales.

Las medidas de defensa comercial se encuentran reguladas por leyes nacionales y por la Organización Mundial del Comercio (OMC) y son aplicadas después de una investigación previa que demuestre su necesidad.

En el Ecuador la Coordinación de Defensa Comercial es la autoridad investigadora en materia de defensa comercial, misma que es parte del Ministerio de Comercio Exterior y Aduanas. El objetivo principal es la protección de la producción nacional a través de mecanismos reconocidos y aceptados internacionalmente, mediante su aplicación se puede erradicar efectos de competencia desleal internacional y brindar a empresas nacionales la oportunidad de crecimiento dentro del país.

Las medidas de defensa comercial son las detalladas a continuación:

1.5.2.4.1 Salvaguardias

La salvaguardia es una restricción temporal o una medida de emergencia que brinda protección a una industria que se ve afectada negativamente por un incremento considerable en las importaciones. La aplicación de este tipo de medidas tiene el objetivo de brindar un respiro temporal a la industria, reduciendo la presión de importaciones y realizar acciones necesarias de reestructuración.

La medida se aplica a todas las importaciones, sin tomar en cuenta el país de procedencia, y puede imponerse por un período de 4 años, con posibilidad de ampliarla a 8 años. En la mayoría de casos este tipo de medidas han sido aplicadas durante 3 años y la investigación para su aplicación tiene una duración de 6 meses.

La restricción del volumen de importaciones se puede generar en forma de cuota a través del establecimiento de un techo al número de importaciones, o con un contingente arancelario mediante el pago de un derecho adicional. Las restricciones mencionadas pueden ser aplicadas a la par.

En un país dolarizado como el Ecuador, estas medidas se aplican también con el objeto de evitar la salida de divisas, ya que en países con monedas locales los ajustes se realizan mediante depreciación de la moneda, logrando así incrementar el costo a las

importaciones y disminuir el gasto. En una economía dolarizada, el mecanismo mencionado (depreciación) no se puede aplicar, generando un potencial problema ya que al eliminar estas medidas de salvaguardias, las importaciones son más baratas, se genera mayor abastecimiento por parte de las empresas y mayor consumo por parte del cliente, lo que conlleva a salida de dólares de la economía, escenario perjudicial para el Ecuador (Jalil, 2017).

1.5.2.4.2 Medidas Antidumping

“Dumping es la exportación de una mercancía por debajo de sus costos, o también, la venta de la mercancía a precio inferior en el exterior, respecto al precio del mercado doméstico” (Punga y Zambrano, 2009, p.625).

A este tipo de práctica se lo denomina *dumping* esporádico cuando una empresa tiene excesos en sus inventarios en mercados extranjeros y los venden a precios inferiores que en el mercado local, generando beneficio para los consumidores si ocurre una baja en los precios, pero una situación inquietante para los productores locales por la caída de sus ventas.

Se habla de *dumping* depredador cuando un productor reduce de manera temporal los precios en el mercado extranjero, incluso en una cifra más baja que sus costos, con el objetivo de sacar del mercado a competidores y posteriormente aumentar nuevamente el precio para obtener ganancias monopólicas. Es conocido como una práctica de competencia desleal y es la forma más dañina de dumping.

Para frenar el ingreso de este tipo de productos al mercado nacional, los gobiernos crean fuertes gravámenes mediante tarifas arancelarias, que pueden estar reforzadas por cupos o contingentes de importación, con el objetivo de parar este tipo de prácticas que perjudican la producción y competencia tanto nacional como internacional.

1.5.2.4.3 Derechos Compensatorios

Son utilizados para compensar subsidios o ayudas establecidas por el gobierno del país exportador a la producción de un bien, lo que puede causar daño o amenazar a un sector de la producción nacional.

Un país puede dar inicio a investigación y aplicación de aranceles especiales a las importaciones subvencionadas comprobándose la causa de perjuicio a productores nacionales. La medida a aplicarse debe ser suficiente para anular el daño, mismo que debe ser igual o menor a la subvención recibida.

1.5.3 Balanza de Pagos

La balanza de pagos es un documento contable en el que se registran de manera sistemática los intercambios económicos de un país con el resto del mundo dentro de un lapso determinado. En el mismo se detalla toda la información acerca de las transacciones económicas que pueden ser de bienes, servicios o financieras (Puga y Zambrano, 2009).

El objetivo principal de la balanza de pagos es dar a conocer al gobierno su posición internacionalmente y, con lo detallado, dar paso a la elaboración de políticas monetarias, comerciales y fiscales.

Al recogerse en la balanza de pagos todas las transacciones económicas internacionales, se deben contabilizar los ingresos o entrada de moneda extranjera y los pagos o salida de moneda extranjera. En los ingresos se detallan las transacciones que generan divisas al país, como las exportaciones de bienes o las entradas de capital. Estas transacciones se incorporan en la balanza de pagos con signo positivo como un crédito. En los pagos se detallan transacciones que implican salidas de divisas como las importaciones de bienes o inversiones en el extranjero. Estas transacciones se incorporan en la balanza de pagos con signo negativo como un débito.

La diferencia entre los ingresos y los pagos, nos da como resultado el saldo de la balanza de pagos.

1.5.3.1 Estructura de la Balanza de Pagos

Parkin, Esquivel y Muñoz (2007) mencionan que las cuentas de la balanza de pagos de un país registran el comercio, el endeudamiento y los préstamos internacionales.

Adicionalmente, esta contiene cuatro componentes: cuenta corriente, cuenta de capital, cuenta oficial de pagos y por último errores y omisiones.

La cuenta corriente está compuesta por cuatro grupos operacionales:

1. La balanza comercial o de mercancías: que registra la transacción de productos entre países. Es decir, las importaciones o pagos y exportaciones o ingresos, sin tomar en cuenta seguros y fletes. El saldo de este grupo operacional se da mediante la diferencia existente entre las exportaciones e importaciones.
2. La cuenta de servicios: detalla las transacciones de exportaciones o ingresos e importaciones o pagos de servicios como el turismo, seguros, entre otros.
3. La cuenta de rentas: plasma las rentas de capital financiero e ingresos de trabajo obtenidos en un país que no es de residencia del propietario o trabajador, respectivamente. En la columna de ingresos se plasma el importe de rentas que son obtenidas en el exterior por residentes nacionales y en la columna de pagos van detalladas las rentas obtenidas en el territorio nacional por residentes en el extranjero.
4. La cuenta de transferencias corrientes: recoge operaciones sin contrapartida como las remesas, transferencias, donaciones, entre otros.

El saldo de la cuenta corriente está confirmado por los saldos de las cuentas antes mencionadas, al presentarse superávit comercial. Es decir, cuando los ingresos son mayores que los egresos incrementan los activos frente al exterior y la economía nacional se encuentra prestando al resto del mundo. En cambio, al presentarse un déficit ocurre lo contrario dando a notar que la economía toma prestado del resto del mundo.

La cuenta de capital registra la inversión extranjera y préstamos que recibe un país, excepto la inversión en el extranjero. Los ingresos de capital externo se registran con signo positivo y las salidas de capital se registran consigo negativo como egresos.

En la cuenta de reservas oficiales se registra la posesión de oro de las autoridades monetarias del país (oro físico), derechos especiales de giro (DEG), la posesión de reservas del país en el FMI y las tenencias de monedas extranjeras oficiales por partes del país. En esta cuenta se mide el cambio en los activos de reserva oficial de un país en el exterior y la variación de los activos oficiales extranjeros en el país, generalmente durante un año. El signo negativo en esta cuenta significa tener un superávit en la balanza de pagos, debido a que no es necesario recurrir al financiamiento de déficits con activos oficiales del país (Punga y Zambrano, 2009).

Los errores y omisiones son el ajuste de diferencias halladas entre el total de ingresos y pagos. Es decir, es la partida de cierre de la balanza de pagos que agrupa los valores de todas las operaciones no registradas por varios motivos y que no permiten que sea igual a cero la suma de todos los saldos.

La balanza de pagos contablemente se encuentra equilibrada debido a que todas las operaciones se anotan dos veces haciendo que el saldo sea nulo debido a que la columna de la derecha (pagos) es igual a la columna izquierda (ingresos). Por lo mencionado, el equilibrio contable de la balanza de pagos no significa un equilibrio económico. Para la distinción entre equilibrio y desequilibrio se debe analizar cada una de las cuentas que constituyen la balanza de pagos.

1.5.3.2 Balanza Comercial

Jiménez (2012) explica que la balanza comercial es una parte de la balanza de pagos de un país, en donde se registran y contabilizan las importaciones y exportaciones de mercancías que realiza una nación. Se habla de un equilibrio cuando la diferencia entre importaciones y exportaciones es cercana a cero. Caso contrario, existe un desequilibrio,

denominándose superávit cuando el saldo es mayor y déficit cuando el saldo es inferior a cero.

Es de importancia el análisis del estado de la balanza comercial debido a que puede indicar la capacidad productiva y competitiva de un país. Adicionalmente, sirve para demostrar el origen de la salida de divisas del país a través de las compras de productos del exterior y la medición de las relaciones comerciales con los diferentes estados.

Se puede también realizar mediciones que puedan incluir o excluir grupos de productos, presentándose la balanza comercial no petrolera, que indica el comportamiento de todos los productos que no sean petroleros, originando así un análisis de los sectores productivos sin la distorsión que provoca las variaciones constantes del precio del petróleo.

Las exportaciones representan las ventas al exterior de los bienes que son producidos en el país y representan la demanda de productos en el exterior, mientras que las importaciones son bienes comprados por un país y representan la demanda de bienes producidos en el extranjero. El gasto en importaciones tiene dependencia con el nivel de renta, debido a que el aumento de la misma incrementa el consumo de las economías domésticas y por ende se genera un alza en las compras de bienes extranjeros.

1.5.3.3 Déficit y Superávit de la Balanza Comercial

El superávit comercial se define como el resultado positivo de la balanza comercial y se calcula sumando todos los ingresos provenientes de las exportaciones de un país menos todos los gastos por importaciones (Blanchard, Amighini, & Giavazzi, 2012).

Entonces:

$$\text{Superávit Comercial} = \text{Exportaciones} - \text{Importaciones}$$

Cuando:

$$\text{Exportaciones} > \text{Importaciones}$$

El superávit comercial puede provenir de políticas proteccionistas o de diversas situaciones que hacen que la economía de un país se vea favorecida en el intercambio

comercial, tales como: mayor eficiencia, mayor competitividad o mejores términos de intercambio.

El déficit comercial se refiere a la diferencia negativa entre las exportaciones (ventas al exterior) menos las importaciones (compras al exterior) de un país. Es un indicador muy importante en la rama de comercio exterior y la relación económica con el exterior (Blanchard, Amighini, & Giavazzi, 2012).

Entonces:

$$\text{Superávit Comercial} = \text{Exportaciones} - \text{Importaciones}$$

Cuando:

$$\text{Exportaciones} < \text{Importaciones}$$

En general, es un término negativo, adicionalmente, el término déficit resulta en que la economía no es capaz de autoabastecerse y el saldo con respecto a lo que produce es inferior. Afecta a la actividad económica de un país y puede originar grandes desequilibrios macroeconómicos.

1.5.3.4 Balanza Comercial del Ecuador

La balanza comercial se encuentra representada mediante gráficos compuestos por exportaciones, importaciones y el saldo comercial para un período determinado, información que se encuentra presentada por valores, en millones de dólares americanos.

El Banco Central del Ecuador (BCE) clasifica la balanza comercial en productos exportables petroleros y no petroleros. En los productos exportables petroleros se toma en cuenta el valor FOB y se refiere al petróleo, crudo y otros derivados; mientras que en los productos exportables no petroleros se encuentran bienes tradicionales como el café, banano, camarón, cacao, atún y otros no tradicionales. A estos últimos se los clasifica en bienes de consumo, materias primas y bienes de capital.

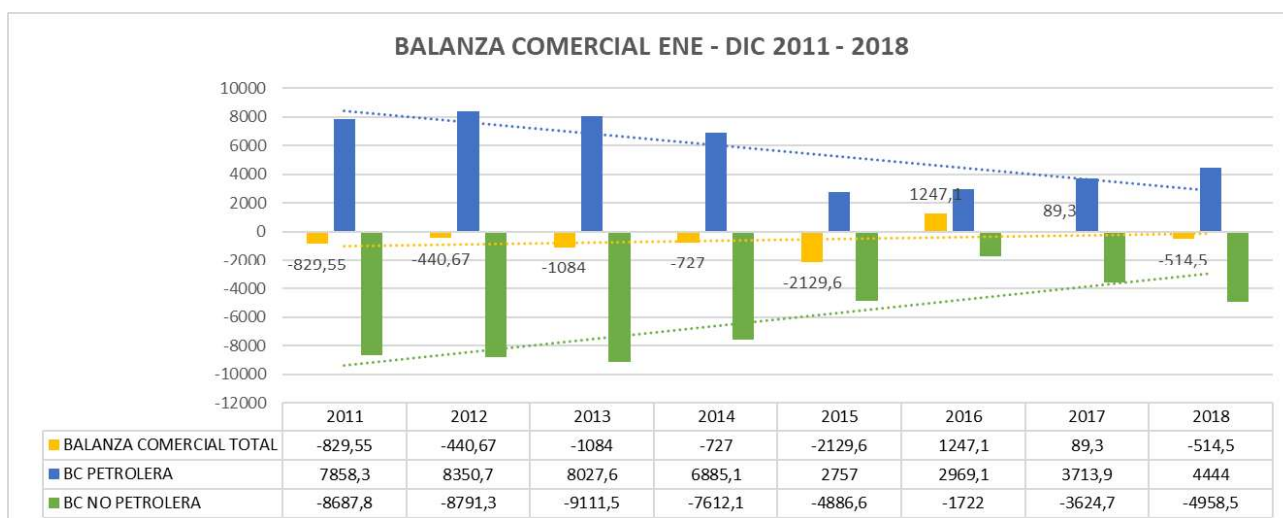


Figura 7 - Balanza Comercial Ecuador 2011 - 2018
Elaborado por autor en base a datos del BCE

En el año 2012 la balanza comercial cerró con un déficit de USD -440,67 millones, lo que significa que hubo una recuperación comercial de aproximadamente 50% con respecto al año anterior. La balanza petrolera presentó un saldo favorable de aproximadamente 6% mayor al año anterior, mientras que la balanza comercial no petrolera registra una disminución en su déficit de 0.6 %.

En el 2013 la balanza comercial cerró con un déficit de USD -1,084 millones, que comparado con el año anterior muestra un incremento de déficit de aproximadamente un 60%. Se puede apreciar que la balanza comercial petrolera presentó un saldo favorable de USD 8,027.6 millones, mismo que es menor con respecto al año pasado en 3,9%. Se presume que el hecho es debido a la caída del valor unitario promedio del barril del petróleo en 2,6% y por el incremento en las importaciones de combustibles y lubricantes. Con respecto a la balanza comercial no petrolera registró un incremento en su déficit de 3,6%.

En el año 2014 la balanza comercial cerró con un déficit de USD -727 millones, demostrando una recuperación del 30%, si se lo compara con el saldo comercial del año anterior. La balanza comercial petrolera mostró un saldo favorable de USD 6,885.1 millones, que con respecto al año anterior es un 16% menor. Se puede justificar a esta caída debido a la disminución en 12% del valor unitario promedio del barril de petróleo, mientras que la

balanza comercial no petrolera disminuyó su déficit en 18% frente a los resultados obtenidos el año anterior.

En el año 2015 se registra un déficit de USD -2,129.6 millones en la balanza comercial total debido principalmente a la disminución en las exportaciones petroleras. La balanza comercial petrolera dio como resultado un saldo favorable de USD 2,757 millones, superávit menor al año anterior que se asume por disminución del valor unitario promedio del barril exportado de crudo. Por otro lado, la balanza no petrolera disminuyó su déficit en aproximadamente un 36 % con respecto al año anterior.

En el año 2016 la balanza comercial dio como resultado un superávit de USD 1,247 millones, que se deriva de manera principal a la disminución de las importaciones. La balanza comercial petrolera indicó un superávit de USD 2,969 millones, mayor al año anterior, como resultado del decremento de importaciones petroleras, y a pesar de la caída del valor unitario promedio del barril de crudo. Por su parte, la balanza comercial no petrolera tuvo una disminución de su déficit de 64,8 % con respecto al año 2015.

En el año 2017 la balanza comercial total mostró un superávit de USD 89.3 millones como consecuencia de una recuperación en el valor FOB de las exportaciones. La balanza comercial petrolera dio como resultado favorable un incremento en aproximadamente 40% con respecto al año anterior a consecuencia del incremento en el valor unitario promedio del barril exportado de crudo. Por otro lado, la balanza comercial no petrolera incrementó su déficit en 110% en referencia al año 2016.

En el 2018 la balanza comercial total dio como resultado un déficit de USD -514.5 millones, desalentando el superávit obtenido el año anterior. La balanza comercial petrolera mostró un saldo favorable de USD 4,444 millones a consecuencia del incremento del valor unitario promedio del barril de crudo exportado, incrementando un 20% con respecto al año anterior. La balanza comercial no petrolera presentó un déficit de 36,8% más que el año 2017.

1.5.4 Producto Interno Bruto

“El producto interno bruto es el valor total de la producción corriente de bienes y servicios finales dentro de un territorio nacional, durante un período dado, normalmente un trimestre o un año” (Larraín y Sachs, 2002, p.24).

Desglosando la definición del producto interno bruto obtenemos:

La producción corriente refiere a la producción de bienes y servicios finales que son valorados a precios de mercado, sin tomar en cuenta la reventa de artículos producidos en períodos anteriores.

Cuando se habla de bienes finales, se refiere que en esta variable económica no se toman en cuenta materias primas o bienes intermedios utilizados para la elaboración de otros bienes, evitando así doble contabilización.

Al mencionar al territorio nacional surge la diferencia entre el PIB y PNB (Producto Nacional Bruto), debido a que el primero solo toma en cuenta la producción de bienes y servicios finales dentro del país, mientras que el segundo registra el ingreso o renta adquirido por los residentes nacionales en el exterior menos el ingreso o renta obtenido por residentes extranjeros en el interior del país.

Se utiliza el precio de mercado y la moneda en curso. En ese caso el dólar. Cabe mencionar que algunos bienes y servicios no se venden en transacciones de mercado, por lo tanto, el precio de mercado no está disponible. En estos casos, como los servicios de gobierno, sistema judicial, ejército y policía se utiliza el costo de producción o lo que el gobierno gastó por los mismos. También existen bienes y servicios que no forman parte del PIB debido a la no información clara de su costo o debido a que no se transan en el mercado como la labor de las amas de casa o las huertas familiares de consumo particular. (Blanchard, Amighini, y Giavazzi, 2012).

1.5.4.1 Medición del PIB

De acuerdo a lo mencionado por Larraín & Sachs (2002), existen tres métodos para realizar el cálculo del producto interno bruto o PIB, mismos que se detallan a continuación:

1.5.4.1.1 Método del Gasto

Se suman todas las compras finales de bienes y servicios en la economía, dentro de un período determinado. Las áreas de gastos son cuatro: consumo de familias (C), inversión (I), consumo del gobierno (G) y ventas netas a extranjeros (NX). Las ventas netas resultan de la diferencia entre las exportaciones y las importaciones (X-M)

1.5.4.1.2 Método del Valor Agregado

Como valor agregado se refiere al valor de mercado de un bien en cada ciclo de su producción, excluyendo los insumos utilizados para la obtención del producto final. Expresándolo de otra manera, el valor agregado es el resultado de la diferencia de las ventas del producto final menos los insumos, materias primas y otros bienes intermedios utilizados para la fabricación del mismo. Este cálculo se lo realiza mediante la suma del valor agregado producido en cada sector de la economía (agricultura, minería, construcción, entre otros).

1.5.4.1.3 Método del Ingreso

Es el resultado de la suma de todos los ingresos de los factores de producción (trabajo y capital) en la economía. De acuerdo a lo plasmado en el Banco Central del Ecuador, los componentes del PIB por el enfoque del ingreso son:

- Remuneraciones (Re): se refiere a la renta que perciben los trabajadores como salarios, compensaciones extra salariales y cotizaciones de las empresas a la seguridad social.
- Impuestos netos: son impuestos gravados sobre la producción e importaciones, menos subvenciones, que las unidades institucionales hacen a las unidades gubernamentales.
- Excedente Bruto de Explotación (EBE): corresponde al pago al capital. Es decir, las ganancias de las empresas constituidas en sociedad.
- Ingreso Mixto (Ym): Es el excedente de las empresas no constituidas en sociedad. Es decir, el ingreso de cuenta propia que no diferencia lo que pertenece al trabajo y al capital o activos que intervienen en el proceso productivo.

Entonces, mediante el enfoque al ingreso, el PIB se calcula:

$$\text{PIB} = \text{Re} + \text{Imp}_2 + \text{EBE} + \text{Ym}$$

Donde:

Re= Remuneraciones

Imp₂= Impuestos netos

EBE= Excedente bruto de explotación

Ym= Ingreso mixto

Los tres métodos indicados nos deben conducir al mismo resultado de PIB total, aunque se pueden presentar pequeñas diferencias causadas por errores en los datos.

1.5.4.2 Componentes del PIB

El producto interno bruto calcula el gasto total de una economía en bienes y servicios recién producidos, y la ganancia total de la producción de esos bienes y servicios.

Con enfoque en el gasto, el PIB presenta cuatro componentes: consumo, inversión, compras de gobierno y exportaciones netas (Mochón, 2006).

Entonces:

$$Y = C + I + G + NX$$

Donde:

C= consumo

I= Inversión

G= Gasto del gobierno

NX= Exportaciones netas

1.5.4.2.1 Consumo

Gasto en bienes y servicios generados por los hogares, a excepción de la compra de viviendas nuevas. Cuando se habla de bienes se refiere a bienes duraderos como son los vehículos y electrodomésticos, y a bienes no duraderos como son los alimentos y ropa. En referencia a servicios puede incluir cuidados médicos, belleza, educación, entre otros.

1.5.4.2.2 Inversión

Es la compra de más bienes para ser utilizados en un futuro en la producción de más bienes y servicios. Están incluidos las compras de equipo de capital, inventarios y estructuras. También se incluyen las compras de viviendas que son nuevas en el ámbito de estructuras.

1.5.4.2.3 Compras del Gobierno

Refiere al gasto en bienes y servicios de gobiernos locales, estatales y federales, incluyendo el salario de los trabajadores del gobierno y también el gasto en obras públicas. Cabe mencionar que los pagos por transferencias no están incluidos aquí, ya que al pagar el beneficio de seguridad social no se está haciendo un cambio de un bien o servicio producido recientemente, alterando el ingreso de los hogares sin reflejar producción en la economía.

1.5.4.2.4 Exportaciones Netas

Se refiere al gasto que realizan los extranjeros en bienes producidos nacionalmente (exportaciones) detallándolas con signo negativo, menos el gasto que realizan los residentes nacionales en bienes extranjeros (importaciones) detallándolas con signo positivo.

El PIB calcula el gasto total de bienes y servicios de los diferentes mercados en la economía; si se genera un aumento en el gasto de un año para el otro, debe suceder lo siguiente:

- La economía se encuentra produciendo mayor cantidad de bienes y servicios.
- Los bienes y servicios se venden a precios más elevados.

Para eliminar los dos efectos mencionados y solo enfocarse en la medición del valor total de bienes y servicios que está produciendo la economía, se utiliza la medida llamada PIB Real que evalúa la producción actual mediante la utilización de precios en años anteriores o constantes, analizando de esta manera la producción total de bienes y servicios cambiantes en el tiempo. La medida de PIB Nominal mide la fabricación de bienes y servicios valorados a precios actuales (Mankiw, 2012).

El término PIB per cápita, o también nombrado como renta o ingreso per cápita, es una relación entre el producto interno bruto y la cantidad de habitantes que tiene un país determinado. Este indicador mide la capacidad de compra de los habitantes de la región. Su cálculo se determina dividiendo el PIB del país entre su población.

Cabe mencionar que una recesión económica se entiende cuando se produce una disminución generalizada de la actividad o flujo económico de un país o una región. Técnicamente se puede considerar como recesión cuando la tasa intertrimestral del PIB real se vuelve negativa durante al menos dos trimestres seguidos.

1.5.5 Sector Automotriz del Ecuador

1.5.5.1 Antecedentes e Importancia del Sector Automotriz en el Ecuador

Según la Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana (CINAE), la producción del sector automotriz tiene inicio en la década de 1950 con la fabricación de carrocerías, asientos para buses, partes y piezas por parte de los sectores metalmecánico y textil.

En la década de 1970 empieza la fabricación de vehículos con la empresa Autos y Máquinas del Ecuador (AYMESA), que en 1973 ensambla su primer vehículo "El Andino". Posteriormente, inicia operaciones Ómnibus BB Transportes con la fabricación de buses de la firma Blue Bird. En 1976 se fortalece el sector con el nacimiento de la tercera ensambladora Manufacturas, Armadurías y Repuestos Ecuatorianos S.A. (Maresa) y su fabricación de camiones Mack. Durante ésta década, la producción total sobrepasó las 5.000 unidades.

En lo 1980 las ensambladoras diversificaron su producción, fabricando nuevos modelos para el mercado ecuatoriano, generándose así para el año 1988 un incremento en la producción vehicular debido al lanzamiento del Plan de Vehículo Popular. En 1991 inicia sus operaciones la Corporación Ensambladora Automotriz Nacional (Coenanza) en la ciudad de Manta con la producción de vehículos Fiat, misma que tiempo después cerró.

En el año 1992 la Zona de Libre Comercio abre las importaciones y exportaciones de automotores entre Colombia, Ecuador y Venezuela, generando mayor dinamismo en el

sector. En 1993 se genera un impulso sustancial en el desarrollo de la industria, esto debido a la firma del primer Convenio de Complementación en el Sector Automotriz, dicho convenio fue cambiado en 1999, direccionándolo hacia los compromisos de la OMC.

En el año 2013 hace su aparición Ciudad del Auto (Ciauto) en la ciudad de Ambato, dedicando sus operaciones a la producción de vehículos y partes a través de la alianza comercial con la empresa China Great Wall.

El sector automotriz presenta un rol importante en la economía ecuatoriana, debido a que sus encadenamientos productivos impulsan el crecimiento de otras industrias como la textil, metalmecánica, vidrio, electrónica, caucho y la proveeduría de servicios logísticos y tecnológicos. Adicionalmente, tiene gran impacto porque aporta impuestos y genera empleo en cada una de sus actividades, desde el ensamble hasta la venta de repuestos, accesorios y automotores.

De acuerdo con los datos obtenidos en el informe del sector automotor número 31, realizado por la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE), en el 2018 existían 68.115 plazas de empleos ocupadas en dicha industria. Adicionalmente, se generó un aporte de USD 1.633 millones en tributos, tanto de las empresas importadoras como ensambladoras, tal como se muestra en la figura que antecede.

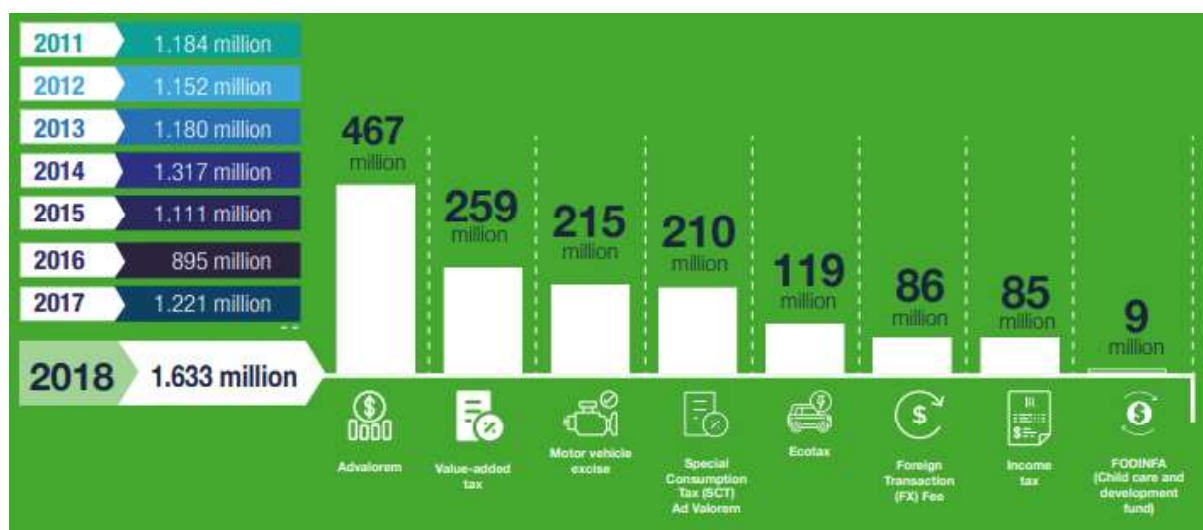


Figura 8 - Tributos de empresas importadoras y ensambladoras automotrices 2018 (AEADE, 2019, p.2)

En la actualidad, el sector automotriz se encuentra conformado por:

- 3 empresas ensambladoras
- 92 firmas autopartistas
- 1408 comercializadoras e importadoras
- 81 empresas de carrocerías
- 3126 empresas dedicadas a otras actividades como mantenimiento, venta de partes, seguros, etc.

Con respecto al ámbito netamente de vehículos, para su respectiva importación, ensamble y comercialización se denotan los siguientes segmentos:

- Vehículo pesado
- Automóvil
- Camioneta
- SUV

1.5.5.2 Producción de Vehículos

La producción de vehículos en el Ecuador se da mediante el ensamblaje de los modelos *Completely Knock Down* (CKD), mismos que son armados con facilidad ya que proporcionan todas las piezas y el manual para el ensamble de vehículos. Esta modalidad cancela un aproximado del 35% al 15% por concepto de arancel. Esto dependiendo del porcentaje de componente nacional que se incorpore al mismo.

En específico, el CKD es la importación del kit de partes y piezas de un vehículo que es ensamblado localmente. Por lo general, los aranceles son más bajos comparado con la importación de un *Completely Built Up* (CBU) o unidad completamente terminada, pero la desventaja de esta modalidad es el tiempo desde que sale el modelo nuevo de un vehículo determinado hasta que tengan listos los CKD para su comercialización y ensamblaje.

En la figura 9 se detalla la producción o ensamble de vehículos en el Ecuador y la exportación anual de los mismos desde el año 2011 hasta el año 2017, siendo los primeros dos años donde existió mayor cantidad de unidades exportadas, con aproximadamente un

31% respecto a las unidades ensambladas, pero en los años siguientes, la exportación de unidades decrece de manera acelerada.



Figura 9 - Producción y Exportación de Vehículos 2011 – 2017
Elaborado por el autor, basado en CINAE 2018

En la actualidad, se producen alrededor de 35 modelos de automotores en el Ecuador y las plantas donde se ensamblan los mismos se encuentran ubicadas en las ciudades de Quito y Ambato, mismas que se detallan a continuación:

1.5.5.2.1 Automóviles del Ecuador S.A. AYMESA

CINAE (2019) detalla que Aymesa es la primera ensambladora del Ecuador y está ubicada en la ciudad de Quito. Inició sus actividades en el año 1970 dedicándose al montaje, ensamblaje y construcción de automotores, convirtiéndose en pionera en el mercado ecuatoriano. El primer vehículo producido fue el Andino en el año de 1972, logrando una exportación de 1000 unidades y haciendo historia en la industria.

Aymesa continúa su producción en 1975 con el vehículo Cóndor y a partir de 1981 empieza con la fabricación del Chevrolet San Remo y marcas como Suzuki, GM y Datsun. Desde 1999 inicia su relación con el fabricante Kia Motors y en el 2011 crea una nueva línea de ensamble para la producción exclusiva de camiones marca Hyundai.

Para el año 2016 se genera convenio con dos nuevos actores en la producción de vehículos en las instalaciones de Aymesa. Fisum con el ensamblaje de la Amarok, que se

produjo a finales del 2016, con una meta de producción de 1920 unidades al año, generando aproximadamente 300 nuevas plazas directas de empleo y Armacar con el proyecto de producción del modelo SUV JAC S3 y con el objetivo de 500 unidades de producción anual, contemplando así un aproximado de 200 plazas de trabajo en el sector

La empresa basa su servicio de ensamblaje de vehículos de clase mundial mediante tres fortalezas principales que son: calidad, confianza y capacidad de respuesta, buscando exceder las expectativas de sus clientes y proveedores mediante la flexibilidad de procesos, alto desempeño y profundo compromiso del personal hacen que AYMESA responda a las exigentes demandas del mercado automotriz.

1.5.5.2.2 GM OBB del Ecuador

De acuerdo a la información proporcionada en la página de General Motors (2019), se puede indicar que GM OBB es una compañía fundada en 1975 por el húngaro Bela Botar, visionario que evolucionó el mercado automotriz ecuatoriano en un pequeño taller llamado Provedora Automotriz, ubicado en el norte de Quito, sector Kennedy y mediante la colaboración de 18 personas. Inició operaciones en 1976 con la fabricación del autobús Blue Bird Botar que da una transformación al transporte público en el país. En específico, se fabricaba únicamente un vehículo diario, mientras que durante el segundo año se incrementó a 5 vehículos al día.

En el año 1979 comenzó la construcción de la planta para vehículos livianos con capacidad de producción anual de 6.000 unidades con un solo turno de trabajo. Se produjeron vehículos como la Chevrolet Blazer, Trooper, Silverado, entre otros. En 1985 la empresa ganó prestigio mediante la fabricación de la camioneta Luv, modelo con excelentes prestaciones, que representó el 40% de la producción total a la fecha y da inicio a las exportaciones hacia países como Colombia y Venezuela. En el año 1993 inició operaciones en el ámbito de posventa, implementándose concesionarios que brindan atención personalizada y venta de una alta gama de repuestos. Con el transcurso de los años, la empresa ha invertido en innovación e infraestructura, mediante la implementación de

nuevas áreas y tecnologías para el incremento de la calidad en su producción y un compromiso férreo con el medio ambiente

En la actualidad, con 40 años aproximados de participación en el mercado, los vehículos ensamblados por GM-OBB son el Chevrolet Aveo, Grand Vitara, Sail, Grand Vitara SZ y la camioneta D-MAX, generando empleo directo para más de 1.600 personas. Chevrolet cuenta con la red de concesionarios más amplia del Ecuador, con 55 puntos de venta y 60 talleres autorizados.

1.5.5.2.3 La Ciudad del Auto CIAUTO

De acuerdo a información obtenida en el Anuario de la Industria Automotriz Ecuatoriana 2018, realizado por La Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana (CINAE), se puede mencionar que CIAUTO es la ensambladora de vehículos que, mediante una alianza comercial con China, a través de uno de los mayores fabricantes de vehículos asiáticos. Ensambla en el centro del país la prestigiosa marca Great Wall. Se encuentra ubicada en la ciudad de Ambato e inició sus operaciones en el año 2013. Actualmente, genera trabajo para alrededor de 600 personas y ha fabricado cerca de 10.000 unidades desde el inicio de su operación.

En la página oficial de Ambacar, se puede apreciar que el objetivo principal de Great Wall es brindar a los ecuatorianos autos con alto grado de confort, diseño vanguardista, equipamiento de lujo y alta seguridad, buscando así entregar garantía real y valor agregado en el servicio.

En el año 2019 empieza a exportar sus vehículos a Colombia y Costa Rica. Los modelos exportados fueron el jeep Haval M4 y la camioneta Wingle 2.0 diesel turbo alimentado, los mismos que contienen un 24% de componentes nacionales, generando de esta manera empleo y dinamizando la industria.

Pietro Pilo País, Gerente General de Ciauto, menciona en el Comercio, que en sus seis años de operaciones se ha ensamblado más de 10.000 vehículos y es la empresa que

utiliza mayor porcentaje de componente ecuatoriano en toda la historia automotriz, llegando a un 28% con un objetivo claro de alcanzar el 40% (Moreta,2019).

1.5.5.3 Importación de Vehículos

El *Completely Knock Down* (CKD) es el instrumento para la producción de vehículos ensamblados en el Ecuador. En específico, hace referencia a la consolidación de todas las piezas necesarias para armar un producto funcional. En el período analizado, se pagaba hasta un 40% de arancel por un vehículo terminado o CBU y un arancel de 35% al 15% para el CKD.

Importar “es la acción de ingresar mercancías extranjeras al país cumpliendo con las formalidades y obligaciones aduaneras, dependiendo del Régimen de Importación al que haya sido declarado” (Aduana del Ecuador, 2019).

De acuerdo a lo detallado en la página oficial de la Aduana del Ecuador (2019), los regímenes de importación son los siguientes:

- Importación para el consumo
- Admisión temporal para reexportación en el mismo estado
- Admisión temporal para perfeccionamiento activo
- Reposición de mercancías con franquicia arancelaria
- Transformación bajo costo aduanero
- Depósito aduanero
- Reimportación en el mismo estado

La importación de vehículos estuvo afectada por el incremento de tarifas arancelarias y la imposición de cupos de importación, cupos que no se asignaron por empresa. Por el contrario, se fijó un cupo global trimestral bajo la modalidad primer llegado, primer servido. Sistema que generó impulso para que todas las empresas busquen nacionalizar la mayor

cantidad de vehículos dentro el período establecido, distorsionando el mercado de las importaciones (Cinae, 2017).

En materia de importación, el incremento arancelario del sector busca fortalecer el desarrollo de la matriz productiva, reduciendo así la cantidad de importaciones. El Ecuador importa CBU principalmente de los siguientes países: Corea del Sur, Colombia, China, Japón, México y la Unión Europea, información que se detalla en la figura número 10.



Figura 10 - Destinos de compra de vehículos 2017
Elaborado por el autor, basado en El Comercio 2018

La paulatina eliminación de salvaguardias y la eliminación de cupos de importación dieron la posibilidad de una mayor oferta de modelos y precios más económicos, dinamizando así el sector.

De acuerdo con los datos obtenidos por el Ministerio de Industrias y Productividad, existen alrededor de 38 empresas importadoras de vehículos, entre las cuales podemos mencionar: Automotores y Anexos, Neohyundai, General Motors del Ecuador, Toyota del Ecuador, Quito Motors, Mosumi, Recordmotors, Autosharecorp, Maresa, Mavesa, Toyocosta, Importadora Tomebamba, Starmotors, Corporación Carrera, Autofrancia, Teojama Comercial, Casabaca, Automotriz Noboa, Aekia, entre otros. La figura 11 detalla el número de unidades importadas desde el año 2011 a 2018, mismas que han ido decayendo

en los años que se aplicaban las diferentes restricciones a las importaciones, al eliminar la normativa, el número de importación crece, superando así a las importaciones del año 2011.



Figura 11 - Vehículos Importados 2011 – 2018
Elaborado por el autor, basado en CINAE 2019

2 METODOLOGÍA

De acuerdo a lo mencionado por Sampieri, Fernandez y Baptista (2014) el siguiente estudio es de tipo cuantitativo ya que “utiliza la recolección de datos para probar hipótesis con base en la medición numérica y el análisis estadístico, con el fin de establecer pautas de comportamiento y probar teorías” (p.36).

Lo que se busca es generar una investigación de forma estructurada para la correcta elaboración del marco teórico, recolección de datos obtenidos a través de organismos gubernamentales e informes sectoriales, análisis de los mismos y presentación de resultados y conclusiones.

A continuación, se explica cómo se obtuvo y se procesó la información para poder alcanzar los objetivos planteados en este trabajo de investigación.

2.1 Alcance del proyecto de investigación

La presente investigación se enfocará en describir la afectación económica generada en el mercado automotriz debido a la presencia de las restricciones a las importaciones establecidas desde el año 2012. El alcance de la investigación es descriptiva, que de acuerdo a lo mencionado por Sampieri, Fernandez, y Baptista (2014), tiene por objeto la especificación de propiedades y características importantes del fenómeno específico.

Adicionalmente, se realizará la comparación de datos para poder evaluar la situación del mercado automotriz antes y después de la implementación de salvaguardias y cupos arancelarios, lo que da paso a la generación de un alcance correlacional definido por Sampieri, Fernandez, y Baptista (2014) como la asociación de variables mediante un patrón predecible para un grupo o población.

2.2 Diseño de la investigación

Según Sampieri, Fernandez y Baptista (2014) en una investigación no experimental se observan fenómenos tal como se desarrollan en su contexto natural. De acuerdo a lo descrito, el presente trabajo se realizará mediante el diseño de investigación mencionado, debido a que sus variables no pueden ser manipuladas (restricción a las importaciones) y se describirán los efectos desarrollados en el mercado automotriz en su contexto natural.

Adicionalmente, la investigación se realizará al momento de la implementación y eliminación de la normativa arancelaria, dando como resultado un diseño transeccional, catalogado por Sampieri, Fernandez, y Baptista (2014) como modelos de investigación que buscan recopilar datos en un momento único.

2.3 Herramientas de análisis de datos

2.3.1 Estadística Descriptiva

Sampieri (2014) indica que la estadística descriptiva nos permite describir los datos, valores o puntuaciones obtenidos para cada variable. Esta es la metodología a utilizarse en este trabajo de investigación, ya que se realizará la recolección, presentación y caracterización de datos sobre las tendencias del consumidor, volúmenes de ventas de la industria, incremento o decremento de precios, entre otros datos fundamentales para alcanzar los objetivos planteados.

2.4 Características de los datos

El presente trabajo se va a analizar con el universo de datos que fueron obtenidos a través del Servicio de Rentas Internas (SRI), como archivos planos de todos los vehículos matriculados desde el 2011 hasta el 2018. Además, estos fueron cotejados con informes sectoriales realizados por entidades como la AEADE y CINAE.

Los datos mencionados han sido recolectarlos a través SRI, debido a que la institución maneja a nivel nacional el tema de pago de impuestos para proceder a generar la respectiva matriculación vehicular en la Agencia Nacional de Tránsito (ANT). Adicionalmente, posee toda la información relevante que se necesita para la elaboración de este proyecto y para poder comprobar las hipótesis planteadas. La información clave obtenida fue: el valor de venta de los vehículos, fecha de ingreso al sistema, procedencia del automotor, entre otros.

2.4.1 Recolección de datos

La recolección de datos cuantitativos se realiza mediante instrumentos que se transfieren en una matriz o base de datos para un óptimo análisis de los mismos. En este caso el análisis del universo de datos se realizó mediante las opciones de tablas dinámicas y gráficos generadas en el programa Excel. Previo a lo mencionado, se realizó una correcta revisión de la calidad de los datos y veracidad de los mismos.

3 LEGISLACIÓN, ANÁLISIS, RESULTADOS Y DISCUSIONES

3.1 Legislación. Resoluciones del Consejo de Comercio Exterior

COMEX 2012 - 2017

En esta sección se detallarán todas las resoluciones emitidas por el Consejo de Comercio Exterior desde el año 2012, cuando empezaron a dictaminarse las diferentes restricciones a las importaciones de vehículos hasta el año 2017, cuando se eliminaron las mismas. El objetivo que se pretende es tener las bases técnicas para poder generar un análisis de datos más profundo.

3.1.1 Resolución No. 65 y No.66 – 2012

Esta resolución fue adoptada el 11 de junio del 2012 y tuvo vigencia hasta el 31 de diciembre del 2014. Como antecedente a la proclamación de esta resolución, se menciona que el Ministro de Ambiente generó un análisis que indica que las emisiones de gases efecto invernadero habían incrementado en un 110% por las actividades ligadas con el sector vehicular (COMEX, 2012). Adicionalmente, se da a conocer que el Estado tiene el compromiso de regular la producción, importación, distribución, uso y disposición final de materiales peligrosos para las personas. Por lo antes mencionado el COMEX (2012) resuelve:

- Establecer una restricción cuantitativa de importación para CKD de vehículos, fijada por unidades y por valor, debiendo respetar los dos parámetros de forma conjunta para la nacionalización de las mercancías.
- El porcentaje de arancel correspondiente para los CKD podrá disminuir a la medida que le porcentaje del producto ecuatoriano incorporado (PEI) sea mayor. Es decir, del 35 % al 45% de arancel, podrán bajar hasta el 5 % o al 4,38% según sea el porcentaje de producto ecuatoriano incorporado. Con respecto a los vehículos híbridos, el porcentaje de arancel es del 10%.

Tabla 1 - Restricción Cuantitativa a la Importación de CKD por valor y unidades.

CONSIGNATARIO	PARTIDA ARANCELARIA	DESCRIPCIÓN	ARANCEL AD-VALOREM	CUOTA ANUAL FOB	CUPO ANUAL UNIDADES
MOTOSUR CIA. LTDA.	8703210080	Motor de émbolo y encendido por chispa. Cilindrada inferior o igual a 1000 cm3	15%	\$ 402.561,00	361,00
AYMESA S.A.	8703229080	Motor de émbolo y encendido por chispa. Cilindrada superior a 1000 cm3 pero inferior o igual a 1500. Con tracción a las 4 ruedas.	15%	\$ 14.194.766,34	2700,00
AYMESA S.A.	8703239080	Motor de émbolo y encendido por chispa. Cilindrada superior a 1500 cm3 pero inferior o igual a 3000. Con tracción a las 4 ruedas.	14,38%	\$ 30.964.045,96	3852,00
OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A.	8703229080	Motor de émbolo y encendido por chispa. Cilindrada superior a 1000 cm3 pero inferior o igual a 1500. Con tracción a las 4 ruedas.	14,38%	\$ 48.609.035,89	10914,00
OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A.	8703231080	Motor de émbolo y encendido por chispa. Cilindrada superior a 1500 cm3 pero inferior o igual a 3000. Con tracción a las 4 ruedas.	14,38%	\$ 32.310.536,10	3229,00
OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A.	8703239080	Motor de émbolo y encendido por chispa. Cilindrada superior a 1500 cm3 pero inferior o igual a 3000. Con tracción a las 4 ruedas.	14,38%	\$ 164.212.515,92	21001,00
OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A.	8704211080	Motor de émbolo, de encendido por compresión (Diesel). Peso total con carga máxima inferior o igual a 5t.	15%	\$ 61.885.438,88	9062,00
OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A.	8704311080	Motor de émbolo, de encendido por chispa. De peso total con carga máxima inferior o igual a 5t.	15%	\$ 25.988.041,55	5846,00
MARESA	8704211080	Motor de émbolo, de encendido por compresión (Diesel). Peso total con carga máxima inferior o igual a 5t.	15%	\$ 18.130.497,11	3240,00
MARESA	8704311080	Motor de émbolo, de encendido por chispa. De peso total con carga máxima inferior o igual a 5t.	15%	\$ 51.131.312,36	15392,00
UNNOMOTORS CIA. LTDA.	8703210080	Vehículos con motor de émbolo alternativo, de encendido por chispa. Cilindrada inferior o igual a 1000cm3.	15%	\$ 338.323,50	510,00
			TOTAL	\$ 448.167.074,61	76107,00

Elaborado por el autor, modificado de la Resolución del Comex No. 65 y el Arancel 2012 quinta enmienda.

En la tabla se detallan las empresas ensambladoras existentes en el Ecuador al año 2012 y el monto máximo que pueden importar, tanto en términos monetarios como en número de unidades. De ello se deriva:

- Establecer restricción cuantitativa anual a la importación de vehículos CBU, restricción implantada por unidades y por valor, haciendo que los importadores respeten los dos parámetros descritos de manera conjunta para poder nacionalizar las mercaderías. Se exceptúan a esta medida las importaciones de vehículos para discapacitados, diplomáticos y funcionarios sujetos a la Ley de Inmidades, Privilegios y Franquicias Diplomáticas, las que realice el Estado y sus instituciones, así como los vehículos que forman parte del Plan Renova, que consiste en generar

incentivos económicos para la adquisición de vehículos comerciales y transporte público que se han sometido al proceso de chatarización con antiguas unidades.

Tabla 2 - Restricción cuantitativa a la importación de CBU por valor y unidades.

CONSIGNATARIO	FOB	UNIDADES
AEKIA S.A.	\$ 13.725.741,40	2412,00
ALMACENES JUAN ELJURI CIA. LTDA.	\$ 266.433,30	71,00
ALVAREZ BARA S.A.	\$ 68.625,12	2,00
AMBACAR CIA. LTDA.	\$ 506.834,02	107,00
AUTOFRANCIA C.A.	\$ 342.612,90	35,00
AUTOSHARECORP S.A.	\$ 273.388,50	19,00
AYASA	\$ 7.684.759,60	979,00
CAMC TRUCK CIA. LTDA.	\$ 15.750,00	2,00
CASABACA S.A.	\$ 9.826.507,39	283,00
CETIVEHICULOS S.A.	\$ 468.179,60	46,00
CHRYSLER - JEEP AUTOMOTRIZ DEL ECUADOR S.A.	\$ 162.838,90	10,00
CINASCAR DEL ECUADOR S.A.	\$ 984.754,72	259,00
CORPORACIÓN CARRERA S.A.	\$ 29.540,00	1,00
DAIJAUTO S.A.	\$ 205.365,50	4,00
DIVESA	\$ 133.896,00	25,00
EUROVEHICULOS S.A.	\$ 101.225,60	22,00
FISUM S.A.	\$ 7.639.237,20	896,00
GENERAL MOTORS DEL ECUADOR S.A.	\$ 13.299.466,43	2781,00
GERMANMOTORS S.A.	\$ 32.810,40	2,00
GOTELLI S.A.	\$ 794.054,80	17,00
IMPORTADORA TOMBAMBAMBA S.A,	\$ 17.500,00	1,00
ITRANS ECUADOR S.A.	\$ 739.786,60	38,00
MARESA	\$ 5.523.210,63	456,00
MAVESA	\$ 156.625,00	14,00
MECANOSOLVERS S.A.	\$ 505.575,00	123,00
MOSUMI S.A.	\$ 312.843,25	15,00
NEOHYUNDAI S.A.	\$ 29.982.016,40	5297,00
OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A.	\$ 13.444,20	1,00
PIEDRAMUNDO S.A.	\$ 406.247,92	6,00
QUITO MOTORS S.A.	\$ 658.157,50	46,00
RECORDMOTOR S.A.	\$ 275.703,65	13,00
SANCHEZ ROSAS EYMI JE ZAEL	\$ 483.388,50	8,00
STARMOTORS S.A.	\$ 74.519,20	2,00
TEOJAMA COMERCIAL S.A.	\$ 267.340,48	20,00
TERAN CAICEDO LUIS RAMIRO	\$ 76.650,00	2,00
TOYOCOSTA S.A.	\$ 9.723.901,81	301,00
TOYOTA DEL ECUADOR S.A.	\$ 1.637.243,86	191,00

VIZCAINO TERAN PAUL ANDRES	\$ 14.805,00	1,00
Total general	\$ 529.382.274,56	48179,00

Elaborado por el autor, modificado de la Resolución del Comex No. 66.

En la tabla 2 se detallan todas las importadoras de vehículos que existen en el Ecuador en el año 2012 y se especifica la cantidad en términos monetarios y en número de unidades o CBU que tienen permitido por ley importar.

3.1.2 Resolución No. 101 – 2013

Esta resolución fue adoptada el 7 de enero del 2013 y tuvo vigencia hasta el 31 de diciembre del 2014, la misma ratifica las cuotas fijadas en la Resolución No. 66 del COMEX para ser aplicadas anualmente mientras se encuentre vigente la restricción cuantitativa de importación de vehículos, incrementado 23.112.088,14 dólares y 1024 unidades CBU como cupo de importación. Esta norma determina que el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador pueda renovar de manera automática las cuotas establecidas en la presente Resolución, el 1 de enero de cada año, durante el lapso en que se encuentre vigente la referida restricción.

3.1.3 Resolución No. 49 – 2014

Esta resolución fue adoptada el 7 de enero del 2014 y tuvo vigencia hasta el 31 de diciembre del 2015. Especifica que la economía del Ecuador se encuentra afectada por la disminución de los precios del petróleo a nivel internacional. Este hecho impacta a la situación interna del país y resuelve extender hasta el 31 de diciembre del 2015 la vigencia de las Resoluciones número 065 y 066 del año 2012. Esto de acuerdo con los cupos en dólares FOB y en unidades CBU de 264.211.713,99 dólares y 22.277 vehículos. Estos valores se reducen en un 52% aproximadamente con los establecidos en el año 2013.

Adicionalmente, se otorga un cupo extra para la importación de vehículos eléctricos equivalente a 1000 unidades o 25 millones FOB, lo que suceda primero.

Con respecto a los CKD, se reducen los cupos en valor FOB en 347.564.892,70. Es decir, en un 22% menos con respecto al año 2012.

3.1.4 Resolución No. 51 – 2014

Esta resolución fue adoptada el 29 de diciembre del 2014 y entró en vigencia el 12 de enero del 2015. En esta normativa se indica que, de acuerdo con los objetivos de la política comercial del Ecuador, que son desarrollar, fortalecer y dinamizar los mercados internos mediante la regulación, promoción y ejecución de acciones para impulsar la inserción estratégica del país en la economía mundial, y con el objeto de fortalecer el aparato productivo y la producción nacional. Se resuelve reformar el Arancel Nacional de importaciones en conformidad a la tabla que se muestra a continuación. Esto de acuerdo a un estudio realizado donde se concluyó que las subpartidas analizadas generan una salida de divisas del país, las cuales podrían transformarse en inversión para la economía ecuatoriana. Por lo mencionado, se incrementa el porcentaje mínimo de arancel *ad valorem* del 4,38% - 5% al 14,38% al 15,25% cuando tengan el 20% o más de producto nacional incorporado.

Tabla 3 - Reforma al arancel de importaciones con respecto a CKD vehículos.

SUBPARTIDA	DESIGNACIÓN DE MERCADERÍA	TARIFA ARANCELARIA	OBSERVACIONES
8701100000	Motocultores	5	
8701200090	Los demás	5	
8701300000	Tractores de Orugas	5	
8701900000	Los demás	5	
8702109080	En CKD	13	
8703210080	En CKD	40	Reducción al arancel en base al porcentaje ecuatoriano importado (PEI). Mínimo arancel 15,0%
8703221080	En CKD	40	Reducción al arancel en base al porcentaje ecuatoriano importado (PEI). Mínimo arancel 15,0%
8703229080	En CKD	40	Reducción al arancel en base al porcentaje ecuatoriano importado (PEI). Mínimo arancel 15,0%
8703231080	En CKD	35	Reducción al arancel en base al porcentaje ecuatoriano importado (PEI). Mínimo arancel 14,38%
8703239080	En CKD	35	Reducción al arancel en base al porcentaje ecuatoriano importado (PEI). Mínimo arancel 14,38%
8703241080	En CKD	35	Reducción al arancel en base al porcentaje ecuatoriano importado (PEI). Mínimo arancel 14,38%
8703249080	En CKD	35	Reducción al arancel en base al porcentaje ecuatoriano importado (PEI). Mínimo arancel 14,38%

8703311080	En CKD	40	Reducción al arancel en base al porcentaje ecuatoriano importado (PEI). Mínimo arancel 15,0%
8703319080	En CKD	40	Reducción al arancel en base al porcentaje ecuatoriano importado (PEI). Mínimo arancel 15,0%
8703321080	En CKD	40	Reducción al arancel en base al porcentaje ecuatoriano importado (PEI). Mínimo arancel 15,0%
8703329080	En CKD	40	Reducción al arancel en base al porcentaje ecuatoriano importado (PEI). Mínimo arancel 15,0%
8703331080	En CKD	40	Reducción al arancel en base al porcentaje ecuatoriano importado (PEI). Mínimo arancel 15,0%
8703339080	En CKD	40	Reducción al arancel en base al porcentaje ecuatoriano importado (PEI). Mínimo arancel 15,0%
8703900080	En CKD	40	Reducción al arancel en base al porcentaje ecuatoriano importado (PEI). Mínimo arancel 15,0%
8704211080	En CKD	40	Reducción al arancel en base al porcentaje ecuatoriano importado (PEI). Mínimo arancel 15,0%
8704311080	En CKD	40	Reducción al arancel en base al porcentaje ecuatoriano importado (PEI). Mínimo arancel 15,0%
8706009180	En CKD	40	Reducción al arancel en base al porcentaje ecuatoriano importado (PEI). Mínimo arancel 15,0%
8711200010	En CKD	30	Reducción al arancel en base al porcentaje ecuatoriano importado (PEI). Mínimo arancel 15,25%
8711300010	En CKD	30	Reducción al arancel en base al porcentaje ecuatoriano importado (PEI). Mínimo arancel 15,25%
8711400010	En CKD	30	Reducción al arancel en base al porcentaje ecuatoriano importado (PEI). Mínimo arancel 15,25%
8711500010	En CKD	30	Reducción al arancel en base al porcentaje ecuatoriano importado (PEI). Mínimo arancel 15,25%
8711900010	En CKD	30	Reducción al arancel en base al porcentaje ecuatoriano importado (PEI). Mínimo arancel 15,25%

Elaborado por el autor, modificado de la Resolución del Comex No. 051 – 2014.

En la tabla se detalla el porcentaje de arancel que se aplicó para la importación de CKD y el porcentaje mínimo que se pagó de acuerdo al porcentaje ecuatoriano incorporado (PEI).

3.1.5 Resolución No. 003 – 2015

Esta resolución fue adoptada el 3 de febrero 2015 y estuvo en vigencia hasta el 31 de diciembre del 2015. En el documento se menciona que, de acuerdo con la audiencia otorgada por el Pleno del Comex a representantes del sector automotriz que solicitaron un

nuevo análisis del cálculo de cupos de vehículos 2015, se resolvió sustituir el anexo 1 de la Resolución No. 049 – 2014, respecto a las cuotas de importación de vehículos CBU para el año 2015. Se incrementaron los cupos de importación de vehículos aproximadamente en un 13% de valor FOB permitido, en 299.881.193,33 dólares y en 2.617 unidades.

3.1.6 Resolución No. 008 – 2015

Esta resolución fue adoptada el 11 de febrero del 2015 e implementó una reforma a ciertas subpartidas del Arancel del Ecuador, debido al informe técnico No. MCPEC-SEGEI-001, realizado el 5 de febrero del 2015 y aprobado por el pleno del COMEX, mismo que recomendó excluir todo tipo de restricción para los vehículos eléctricos, siempre que cumplan con todas las normativas ecuatorianas vigentes a la fecha, con el objeto de promover su uso y adaptabilidad en el mercado ecuatoriano.

3.1.7 Resolución No. 011 – 2015

Esta resolución fue adoptada el 6 de marzo del 2015 y entró en vigencia el 11 de marzo del 2015. La misma se promulgó, ya que el Ministerio Coordinador de Política Económica demostró la existencia de un desequilibrio de la Balanza de Pagos del Ecuador y recomendó adoptar medidas que incidan en el nivel general de las importaciones por un lapso de 15 meses.

Por lo mencionado, se establecieron sobretasas arancelarias de carácter temporal y no discriminatorio del 5%, 15%, 25% y 45%, con el objeto de regular el nivel de importaciones y salvaguardar el equilibrio de la balanza de pagos, mismas que incrementaron la imposición arancelaria en la importación de vehículos tipo CKD en un 15% y CBU en un 45%.

3.1.8 Resolución No. 019 - 2015

Esta resolución fue adoptada el 5 de mayo del 2015 y menciona que: de acuerdo a la Resolución del Pleno del Comex No. 49 – 2014, adoptada el 29 de diciembre del 2014, se extendió la vigencia de las resoluciones 65 y 66 y sus reformas, con nuevos anexos que

disminuyeron los cupos asignados en un 42% para CBU y en un 20 % para CKD de vehículos, reducción establecida sobre las importaciones reales del año 2013.

Conforme al informe técnico No. MCE-CCOMEX -2015-010-IT, con fecha 8 de abril del 2015, se recomendó eliminar el detalle de subpartidas de los anexos de la Resolución No. 049-2014, aplicando un cupo global en valor FOB y un número de unidades por importador, detallado en la tabla siguiente:

Tabla 4 - Cupo global de importación para la importación de CKD de vehículos

CONSIGNATARIO	FOB	CANTIDAD
SUDAMERICANA DE MOTORES MOTSUR CIA. LTDA.	\$ 181.440,00	204,00
AYMESA S.A.	\$ 36.108.608,97	5234,00
OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A.	\$261.180.951,56	40033,00
MARESA	\$ 42.218.371,34	10736,00
UNNOMOTORS CIA. LTDA.	\$ 250.245,60	328,00
CIUDAD DEL AUTO CIA. LTDA.	\$ 7.625.275,23	1281,00
TOTAL	\$347.564.892,70	57816,00

Elaborado por el autor, modificado de la Resolución del Comex No. 019 – 2015.

En la tabla se detalla el cupo global entregado a cada ensamblador por un valor de 347.564.892,70 dólares y por un número de unidades de 57.816 CKD.

3.1.9 Resolución No. 026-2015

Esta resolución fue adoptada el 5 de junio del 2015. En el documento se reforma el anexo 2 de la Resolución 049 del Pleno del Comex, incrementando el cupo anual de importación de CKD para el importador Ciudad del Auto, otorgando un valor FOB de 15.861.026,55 dólares y 1403 unidades, mismas que tuvieron vigencia hasta el 31 de diciembre del 2015. De acuerdo al cupo modificado para CIAUTO, el cupo global total para la importación de CKD correspondió a 355.800.644,02 dólares en valor FOB o 57.938 unidades.

3.1.10 Resolución No.050-2015

Esta resolución fue adoptada el 30 de diciembre del 2015 y entró en vigencia el 1 de enero del 2016, en la misma se determinó una cuota global para la importación de vehículos

equivalente a 655.680.927,37 dólares en valor FOB, que no podrá superar un total de 84.555 unidades físicas distribuidas según el detalle de las tablas presentadas a continuación.

Tabla 5 - Cupo global de importación de vehículos CKD y CBU

RESOLUCIÓN 050	USD	UNIDADES	OBSERVACIONES
Cuota Global	\$ 655.680.927,37	84555,00	Vigencia desde 1 de enero hasta el 31 de diciembre 2016
CBU	\$ 280.680.927,37	23285,60	Ningún importador (personas jurídicas) podrá superar mensualmente 349 unidades o USD 4.210.213,91 de valor FOB. Adicional la cuota global establecida será distribuida en 4 cupos iguales y trimestrales con saldos no acumulables.
CKD	\$ 359.138.973,45	58867,00	Valor FOB y número de unidades serán divididos de acuerdo a las empresas registradas.
CKD de chasis	\$ 15.861.026,55	2403,00	

Elaborado por el autor, modificado de la Resolución del Comex No. 050 – 2015

En la tabla detallada se puede verificar el cupo global otorgado por el COMEX para la importación del CBU y CKD de vehículos.

Tabla 6 - Cupo global de CKD por importador.

IMPORTADOR	DÓLARES		UNIDADES	
	CKD	CKD chasis	CKD	CKD Chasis
AYMESA S.A.	\$ 47.931.719,32		6948,00	
OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A.	\$ 243.000.000,00		37246,00	
MARESA	\$ 42.218.371,34		10736,00	
CIAUTO	\$ 25.988.882,78	\$ 15.861.026,55	3937,00	2403,00

Elaborado por el autor, modificado de la Resolución del Comex No. 050 – 2015

En la tabla se especifica el cupo global para la importación de CKD, tanto en valor como en número de unidades. También cabe mencionar que a esta disposición se exceptúa las importaciones de vehículos para personas discapacitadas, diplomáticos y funcionarios sujetos a la Ley de Inmidades, Privilegios y Franquicias Diplomáticas, las que realice el Estado y sus instituciones, también se exceptúan los vehículos que pertenecen a planes o

programas que impulse el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO) como parte de incentivos para la producción, donaciones y vehículos que formen parte de menaje de casa.

3.1.11 Resolución No.006 - 2016

Esta resolución fue adoptada el 29 de abril del 2016 y que entró en vigencia el 30 de abril del 2016. En la normativa se menciona que se ejecutará paulatinamente el programa de desmantelamiento de la medida de salvaguardia por la balanza de pagos, previsto en el mes de abril 2016, eliminando únicamente el 5% de sobretasa arancelaria de acuerdo al cronograma detallado en la siguiente tabla desde el mes de abril del 2017.

Tabla 7 - Cronograma desmantelamiento de sobretasas arancelarias 2017

AÑO 2017			
Sobretasa	ABRIL	MAYO	JUNIO
15%	10,0%	5,0%	0,0%
25%	16,7%	8,3%	0,0%
40%	26,7%	13,3%	0,0%

Resolución Comex No. 006 – 2016

En la tabla detallada se aprecia el porcentaje paulatino con el que se realizó la eliminación total de las sobretasas arancelarias, mismas que concluyeron en junio 2017.

3.1.12 Resolución No. 42 - 2016

Esta resolución fue adoptada el 29 de diciembre del 2016. La normativa determina el arancel inicial de desgravación a aplicarse el 1 de enero del 2017, de acuerdo al cronograma de eliminación arancelaria del Ecuador para mercancías provenientes de la Unión Europea, correspondientes al capítulo 87 y relacionadas a las subpartidas de CKD, lo que se define en la siguiente tabla:

Tabla 8 - Arancel inicial de desgravamen para mercaderías de la Unión Europea

NANDINA 2007	DESCRIPCIÓN	Arancel Inicial de Desgravación
8703210080	--- En CKD	10%
8703221080	---- En CKD	10%
8703229080	---- En CKD	10%
8703231080	---- En CKD	14%
8703239080	---- En CKD	14%
8703241080	---- En CKD	18%
8703249080	---- En CKD	18%
8703311080	---- En CKD	10%
8703319080	---- En CKD	10%
8703321080	---- En CKD	14%
8703329080	---- En CKD	14%
8703331080	---- En CKD	18%
8703339080	---- En CKD	18%
8703900080	-- CKD	18%
8703900092	---- Vehículos híbridos CKD	18%
8704211080	---- En CKD	9%
8704311080	---- En CKD	9%
8704900092	--- Vehículos híbridos CKD	18%
8706009180	--- En CKD	40%

Resolución Comex No. 042 - 2016.

En el cuadro se detallan las diferentes partidas arancelarias que graban la importación de vehículos provenientes de la Unión Europea, con sus respectivos porcentajes de arancel *ad valorem*.

3.1.13 Resolución No. 006 - 2017

Esta resolución fue adoptada el 23 de febrero 2017 y establece la importación de 119 vehículos destinados al transporte escolar e institucional financiado con crédito y al 0% de sobretasa arancelaria. Esto de acuerdo a la aprobación del informe técnico IT No. 001 BOP AI 2017 del 22 de febrero del 2017.

Tabla 9 - Detalle de sobretasa arancelaria para los 119 vehículos de transporte escolar.

CÓDIGO	DESIGNACIÓN DE LA MERCANCÍA	SOBRETASA ARANCELARIA	OBSERVACIONES A LA SOBRETASA ARANCELARIA
8702.10.90.90	--- Los demás	35%	0% para las importaciones de vehículos para transporte escolar e institucional que constan en el listado de importadores autorizado por el MTOP de conformidad con la Resolución del COMEX No. 006-2017, adoptada el 23 de febrero de 2017 de 2017.

Resolución Comex No. 006-2017.

En el cuadro se aprecia la partida en la que se van a incluir los 119 vehículos, la sobretasa arancelaria y la nota explicativa sobre la modificación al 0%.

3.1.14 Resolución No. 020-2017

Esta resolución fue adoptada el 15 de junio del 2017 y resolvió reformar íntegramente el Sistema Armonizado de Nomenclatura Arancelaria expedido con Resolución No.59 y adoptado por el Pleno del COMEX el 17 de mayo del 2012, y, publicado en el Suplemento del Registro Oficial No. 859 del 28 de diciembre del 2012. En el capítulo 87 referente a vehículos se adopta una tarifa arancelaria *ad-valorem* del 40% tanto para la mayoría de vehículos CUB y CKD, con excepción a los vehículos híbridos y eléctricos.

3.1.15 Resolución No. 017-2018

Esta resolución se adoptó el 27 de septiembre del 2018, la misma resolvió reformar el Sistema Armonizado de Nomenclatura Arancelaria expedido con Resolución No. 020-2017 y adoptado por el Pleno del COMEX el 15 de junio del 2017, al tenor siguiente: para los vehículos equipados para la propulsión con motor de émbolo (pistón) alternativo, de encendido por chispa y con motor eléctrico, que se puedan cargar mediante conexión a una

fuentes externa de alimentación eléctrica, tendrán un arancel *ad-valorem* del 35%, mediante las siguientes observaciones.

0% solamente a vehículos de 0 a 2000cc

10% solamente a vehículos de 2001cc a 3000cc

20% de 3001cc a 4000cc

35% mayor a 4000cc

3.2 Análisis de Datos

En la base de datos obtenida a través del SRI se presentan todos los vehículos y motos matriculados, sean nuevos o usados. Por lo mencionado, se procedió a descartar vehículos que no han sido vendidos en el mismo año analizado y las motos debido a que ese segmento no es objeto de análisis en este trabajo de investigación.

Con respecto a la primera hipótesis generada sobre la cantidad de vehículos vendidos desde el 2012 al 2018 se han obtenido los siguientes datos:

Tabla 10 - Unidades vendidas desde el año 2011 al 2018.

NÚMERO DE UNIDADES VENDIDAS	
AÑO	UNIDADES
2011	140931
2012	121685
2013	114027
2014	122185
2015	82511
2016	64168
2017	103241
2018	134001

Elaborado por el autor, basado en datos obtenidos del SRI.

En la tabla 10 se puede apreciar que los años 2014 y 2015 fueron cuando más se contrajo el mercado en la venta de vehículos a nivel nacional. Un análisis más profundo lo vamos a realizar con la gráfica que antecede.

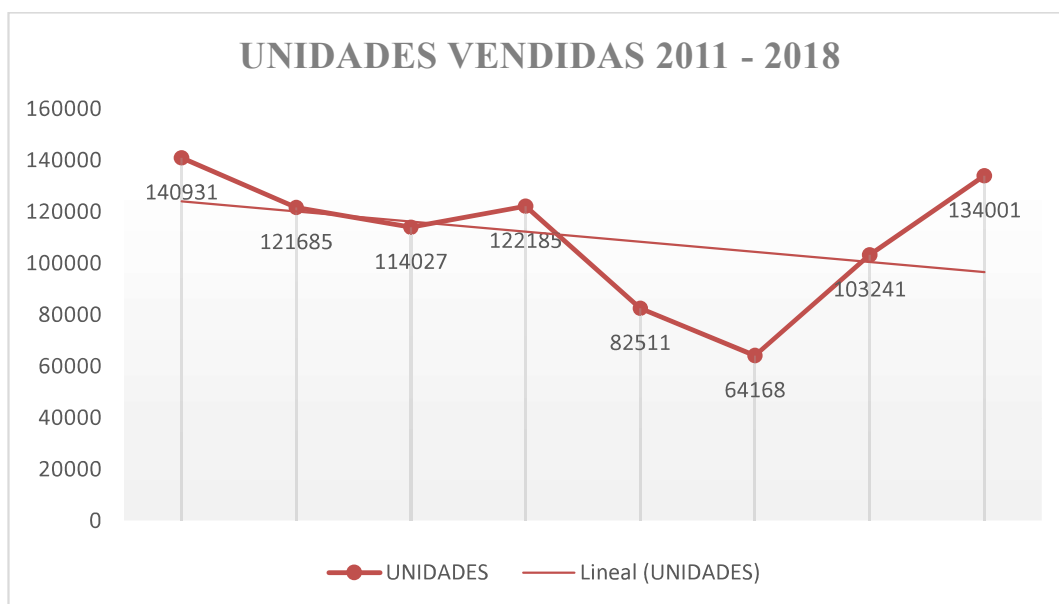


Figura 12 - Vehículos vendidos año 2011 – 2018.
Elaborado por el autor, basado en datos obtenidos del SRI.

Las restricciones cuantitativas tanto para la importación de CKD y CBU fueron implementadas en el año 2012 y se eliminaron por completo en junio del año 2017. Un detalle anual de la venta de vehículos se muestra en la figura 12.

Entre el año 2011 y el año 2012 se dio una disminución de 13,66% en la venta de vehículos, debido a que en el último año mencionado, se implementaron las restricciones cuantitativas tanto para importadoras como para ensambladoras de vehículos.

Del año 2012 al año 2013 se puede apreciar una disminución del 6,29 % en la venta de vehículos, ya que sigue en pie las resoluciones 65 y 66 del COMEX.

Del año 2013 al 2014 se aprecia un incremento del 7,15 %, debido a la participación de una nueva ensambladora de vehículos chinos: Ciudad del Auto o CIAUTO, misma que solicitó cupo para importación y fue aprobado por el Pleno del COMEX.

Del año 2014 al 2015 existe una disminución en ventas de vehículos del 32,47%, debido a la generación de una prórroga a estas medidas cuantitativas y una contracción del cupo de importación tanto para los importadores como fabricantes de vehículos en 82.715 unidades.

Del año 2015 al 2016 se denota una disminución en la venta de unidades. Esto debido a la implementación de sobretasas arancelarias en un 15% para la importación de CKD y en un 45% para la importación de CBU, esto a parte de la restricción cuantitativa ya establecida. Lo mencionado trajo como consecuencia una contracción del mercado en un 22,23%.

Del año 2016 al 2017 existe un incremento en ventas del 60,89%, debido a los convenios generados con la Unión Europea con aranceles para la importación de CKD desde el 10% hasta el 40% de arancel *ad valorem* y por la eliminación paulatina de las sobretasas arancelarias en los meses de abril, mayo y junio del año 2017.

Del año 2017 al año 2018 se incrementan las ventas de vehículos en un 29,79%. Esto debido a la eliminación completa de las restricciones cuantitativas e impositivas para la importación de CKD y CBU, y a pesar que el arancel se había reformado, colocando el 40% para la mayoría de vehículos CBU y CKD, a excepción de los híbridos y eléctricos, que es donde el gobierno desea impulsar la comercialización para una movilización sin contaminación ambiental.

Tabla 11 - Tipo de unidades más vendidas desde el 2011 al 2018.

LIVIANOS	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
AUTOMOVIL	63166	53245	47809	53598	32262	29048	49669	63889
CAMIONETA	33234	28623	26695	28522	19146	13283	17695	23262
SUV	31786	27017	26357	26273	20268	16165	28778	3787

Elaborada por el autor con datos obtenidos por el SRI.

En la tabla 11 se detalla el tipo de unidades más vendidas desde el año 2011 hasta el año 2018.

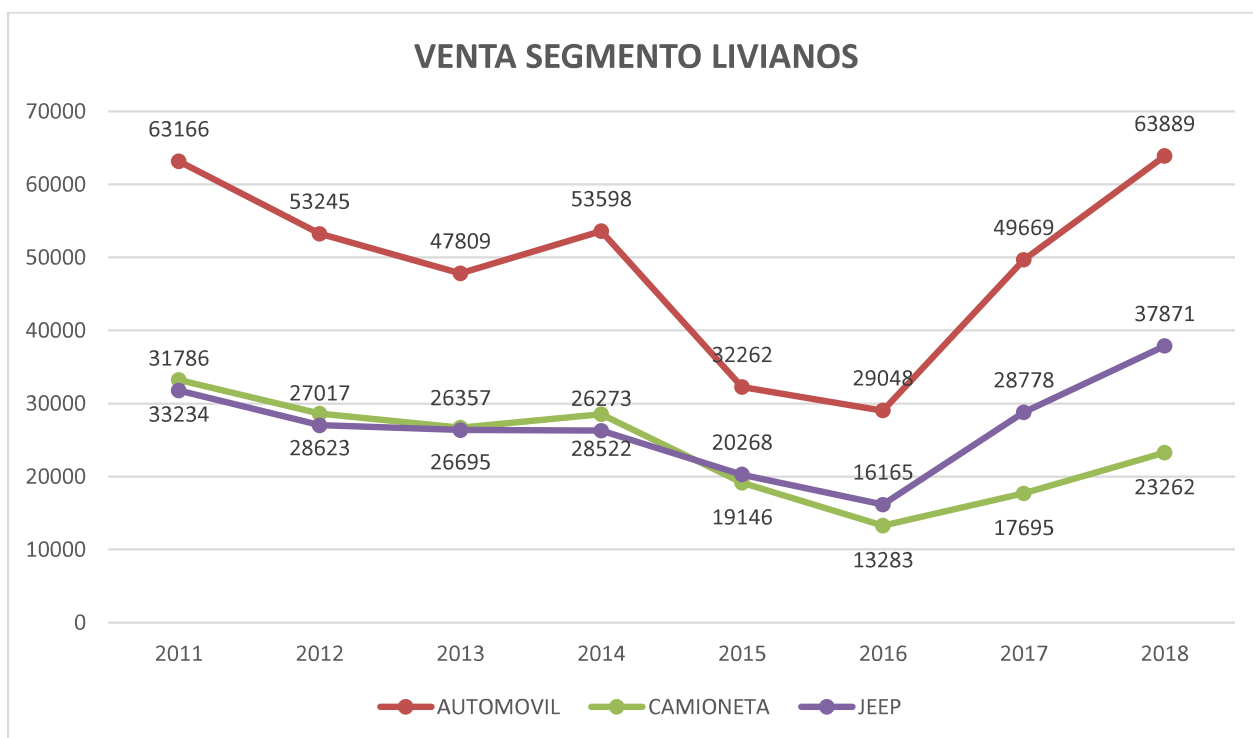


Figura 13 - Segmento más vendido desde 2011 – 2018.
Elaborado por el autor, basado en datos obtenidos del SRI

En la figura 13 se detalla ventas anuales del segmento livianos, donde se encuentran las categorías de automóvil, SUV y camioneta. De lo antes mencionado, los automóviles son las unidades más vendidas, mismas que superan ampliamente a la categoría de camionetas y SUV, estando casi a la par en ventas estos dos últimos.

En los tres tipos de unidades se aprecia que desde el 2012 hasta el año 2016 las ventas tienden a disminuir de manera considerable. Esto por las restricciones cuantitativas y sobretasas arancelarias generadas por el COMEX. Desde el año 2017 hasta el año 2018, las ventas sufren un considerable aumento debido a la eliminación de las restricciones antes mencionadas, en específico desde junio del año 2017.

Tanto en el segmento automóviles como en el de SUV, las ventas en el 2018 superan en un 1,14% y 19,14%, respectivamente, a las ventas realizadas en el año 2011.

El segmento de camionetas, en el 2018 no pudo superar la venta con respecto al año 2011, mostrando una disminución del 30%.

Tabla 12 - Marcas más vendidas desde el año 2011 al 2018

MARCA	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
CHEVROLET	53277	51208	46962	49125	34911	24909	35614	40282
HYUNDAI	15064	12172	9592	10566	5758	4883	8973	12533
KIA	11952	9926	12013	11928	7148	7913	17660	21371

Elaborado por el autor, basado en datos obtenidos del SRI.

En la tabla se detallan las ventas anuales de vehículos o unidades de las tres marcas más vendidas desde el año 2011 hasta el año 2018.

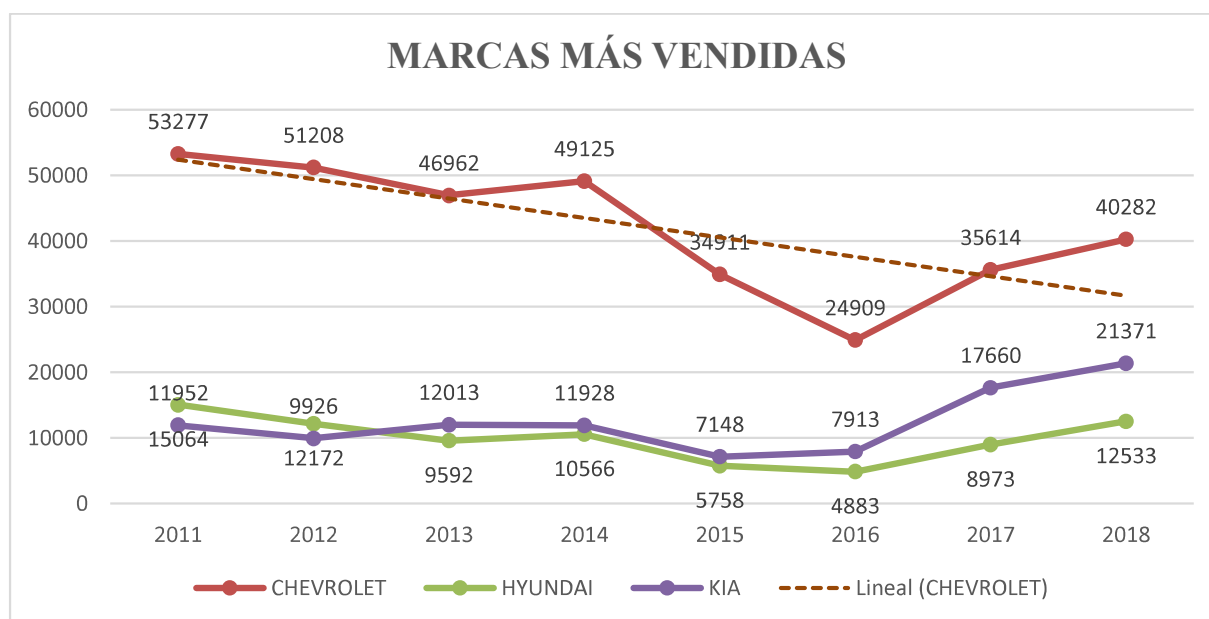


Figura 14 - Marcas más vendidas desde 2011 - 2018
Elaborado por el autor, basado en datos obtenidos del SRI

De acuerdo con los datos obtenidos de la figura 14, las tres marcas más vendidas en el Ecuador son: Chevrolet, Hyundai y Kia. Se puede indicar que la marca con mayor presencia en nuestro país es Chevrolet, con una venta de 336.288 unidades desde el año 2011 hasta el 2018. Esta marca genera dos tipos de negocios, tanto el ensamble de vehículos como la importación de los mismos, proporcionando un gran abanico de modelos para los gustos de todo tipo de consumidor.

En segundo lugar, está la marca Kia con una venta de 99.911 unidades desde el año 2011 al 2018. Esta marca también realiza tanto importación como fabricación de vehículos

en su planta de ensamble AYMESA, donde se ensamblan modelos como el Sportage, Preggio, Cerato, entre otros.

En tercer lugar, se encuentra la marca Hyundai con 79.541 unidades vendidas en los años ya mencionados. Esta marca, en aproximadamente un 90%, genera netamente importación de vehículos o CBU.

En referencia a la segunda hipótesis, donde menciono que la preferencia del consumidor cambia hacia los vehículos nacionales después de adoptar estas medidas, tenemos los siguientes datos:

Tabla 13 - Unidades vendidas, nacionales e importadas, desde el año 2011 al 2018.

NÚMERO DE UNIDADES VENDIDAS		
AÑO	IMPORTADO	NACIONAL
2011	84769	56162
2012	66933	54752
2013	58319	55708
2014	61774	60411
2015	38566	43945
2016	31967	32201
2017	63168	40073
2018	96915	37086

Elaborada por el autor, basado en datos obtenidos del SRI.

En la tabla número 13 se detallan la venta de unidades importadas y nacionales desde el año 2011 hasta el año 2018.

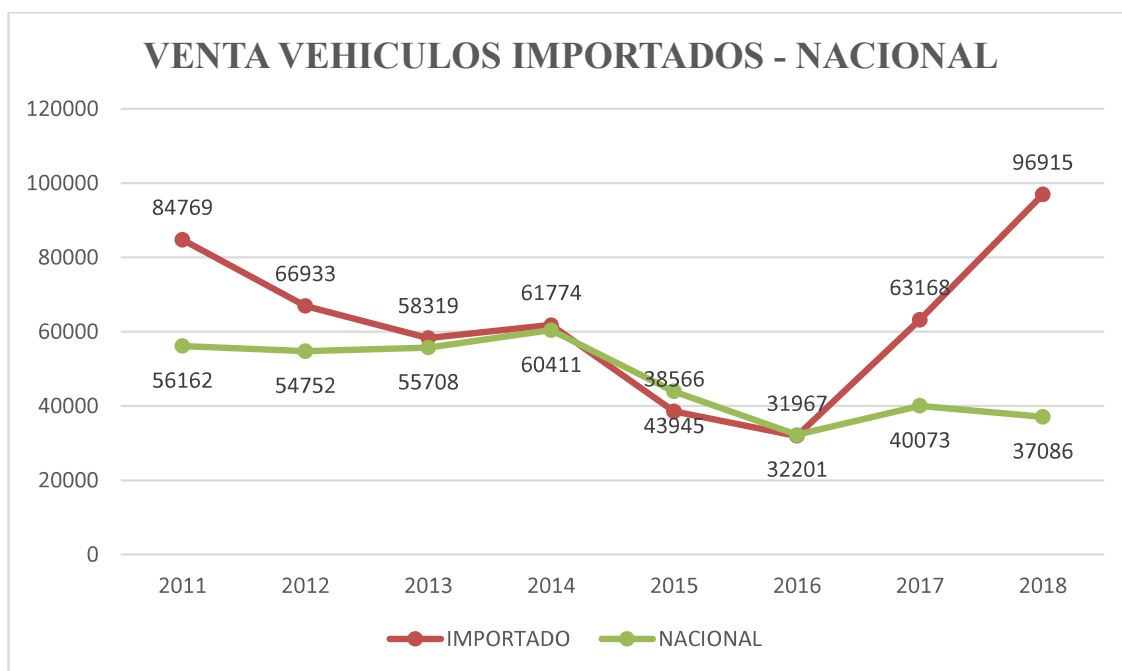


Figura 15 - Unidades importadas y nacionales vendidas en el período 2011 - 2018
Elaborado por el autor, basado en datos obtenidos del SRI

En el año 2011 donde no existía ninguna restricción a las importaciones, se puede apreciar que la venta de unidades importadas supera en un 33,74% a venta de unidades ensambladas en el Ecuador o nacionales.

En el año 2012 se denota una contracción en las ventas de unidades importadas, pero prácticamente las unidades ensambladas permanecen constantes. El número de unidades importadas siguen superando en 22,25 % con respecto a las nacionales. Cabe mencionar que en este año se establecen las restricciones cuantitativas tanto para CKD como para CBU.

En el año 2013 las ventas de vehículos importados tienden a generar una contracción del 12,87% con respecto al año 2012, pero las nacionales prácticamente se encuentran constantes. El número de unidades importadas siguen superando en 4,47% a la venta de unidades nacionales. En este año se mantienen las restricciones cuantitativas en la importación de unidades tanto de CBU como de CKD. También aparece un nuevo integrante o empresa ensambladora CIAUTO.

En el año 2014 tanto la venta de unidades importadas como nacionales generan un incremento del 5,92% y 8,44% respectivamente. Pero, prácticamente se venden a la par.

La empresa CIAUTO, ensambladora de vehículos chinos, solicita un incremento tanto de valor FOB como de número de CKD, mismo que es aprobado por el Pleno del COMEX. También es importante mencionar que en este año se incrementó el porcentaje mínimo de arancel *ad valorem* para los PEI del 4,38% - 5% al 14,38% al 15,25%.

En el año 2015 tanto la venta de unidades importadas como nacionales disminuyeron en un 37,57% y 27,26% respectivamente, esto con respecto al año anterior. La venta de vehículos nacionales superó en un 13,94% a la venta de vehículos importados. Esto se pudo deber a la imposición de sobretasas arancelarias del 45% para los CBU y del 15% para CKD. También al incremento de unidades de CKD que fue concedido por el Pleno del Comex para el ensamblador CIAUTO.

En el año 2016 se presenta una disminución en la venta de vehículos importados como nacionales, de 17,11% y 26,72% respectivamente. Esto con respecto al año anterior. Pero, prácticamente se venden el mismo número de unidades en los dos segmentos. Cabe mencionar que en diciembre de este año se elimina la restricción cuantitativa.

En el año 2017 el número de vehículos importados incrementa un 97,60 % con respecto al año anterior y el número de vehículos ensamblados también presenta un incremento del 25,45%. Este incremento se debe a la eliminación total de sobretasas arancelarias realizada en junio 2017 y eliminación de las restricciones cuantitativas terminadas en diciembre 2016. La venta de vehículos importados supera en un 36,56% a la venta de vehículos nacionales.

En el año 2018 la venta de unidades importadas incrementa en un 53,42% con respecto al año anterior, mientras que la venta de unidades ensambladas disminuye en un 7,45%.

La venta de vehículos importados supera en un 61,73% a la venta de vehículos nacionales.

Tabla 14 - Segmento automóviles importados y nacionales vendidos desde el año 2011 al 2018

AUTOMÓVIL	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
IMPORTADO	39397	26694	19952	24235	12926	13766	30439	48256
NACIONAL	23769	26551	27857	29363	19336	15282	19230	15633

Elaborado por el autor, basado en datos obtenidos del SRI

En la tabla 14 se detallan los datos del segmento automóviles vendidos, tanto importados como nacionales, desde el año 2011 a 2018.

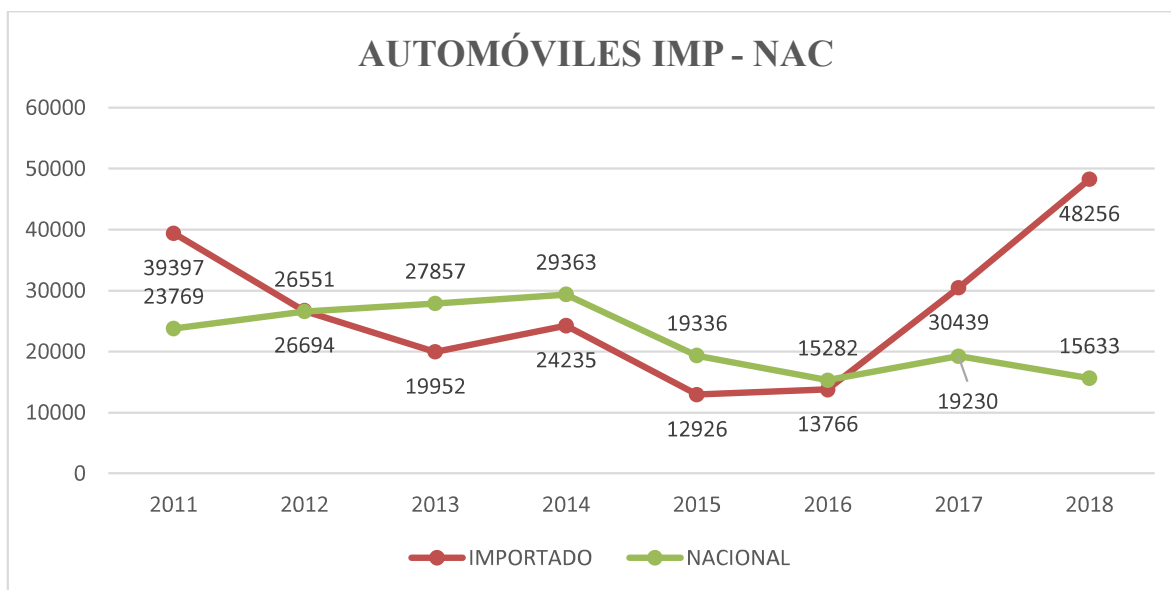


Figura 16 - Segmento automóviles importados y nacionales vendidos en el período 2011 - 2018

Elaborado por el autor, basado en datos obtenidos del SRI

Se puede apreciar en la figura 16 que: en el año 2011, cuando no había ningún tipo de restricción tanto para la importación de CBU y CKD, la venta de vehículos importados superó en un 65,75% a la venta de vehículos ensamblados o nacionales.

En el año 2012 al implementarse las restricciones cuantitativas, prácticamente se vendieron el mismo número de vehículos tanto importados como nacionales.

En los años 2013, 2014 y 2015, la venta de vehículos nacionales superó en 39,62%, 21,16% y 49,59%, respectivamente, a la venta de vehículos importados. Esto a pesar de

que los dos segmentos hayan sufrido una caída en ventas en el año 2015 por las sobretasas arancelarias aplicadas, en un 15% para CKD y un 45% para CBU.

En el año 2016 se contrae el mercado para la venta de vehículos en un 9,96% con respecto al año anterior. La venta de vehículos importados se incrementó en un 18,23%, mientras que la venta de vehículos nacionales disminuyó en un 20,97%.

En el año 2017, año donde terminan las sobretasas arancelarias y ya no existen las restricciones cuantitativas, el mercado incrementa en un 72% con respecto al año anterior, de 29.048 vehículos vendidos a 49.669. La venta de vehículos importados se disparó con un incremento del 121,12% y la venta de vehículos nacionales tuvo un incremento del 25,83% con respecto al año 2016.

En el año 2018 el mercado de venta de vehículos incrementó en un 28,63 % con respecto al año anterior. La venta de vehículos importados aumentó en un 58,53%, superando la venta realizada en el año 2011. La venta de vehículos nacionales disminuyó en un 18.71%, valor que no supera las ventas realizadas en el año 2011.

Tabla 15 - Segmento SUV importados y nacionales vendidos desde el año 2011 al 2018.

SUV	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
IMPORTADO	15776	14389	14924	14095	8033	8205	17645	27962
NACIONAL	16010	12628	11433	12178	12235	7960	11133	9909

Elaborado por el autor, basado en datos obtenidos del SRI

En la tabla 15 se detallan las unidades tipo SUV vendidas desde el año 2011 hasta el año 2018. Cabe mencionar que este tipo de unidades están en la segunda posición de las más cotizadas en el mercado ecuatoriano.

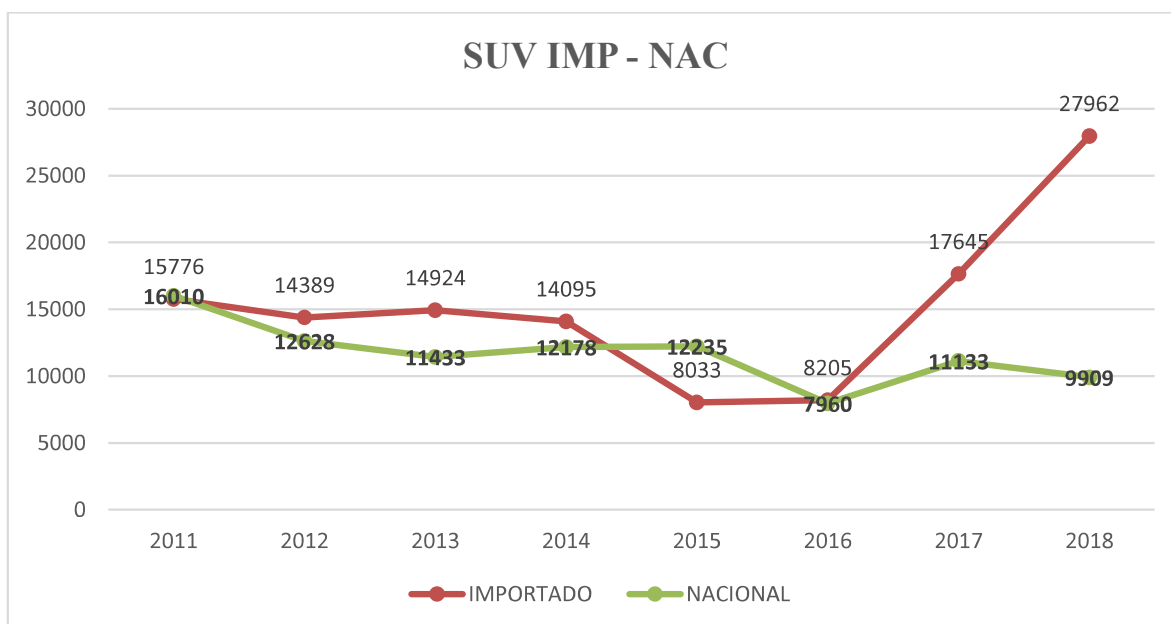


Figura 17 - Segmento SUV importados y nacionales vendidos en el período 2011 - 2018
Elaborado por el autor, basado en datos obtenidos del SRI

En el año 2011 las ventas, tanto de SUV importados como nacionales, son aproximadamente las mismas. En los años 2012, 2013 y 2014, las ventas de SUV importados superan en 13,95%, 30,53%, 15,74% respectivamente, a la venta de SUV ensamblados en el Ecuador.

Para el año 2016 el mercado se contrae en un 0,24% y la venta tanto de SUV importados como nacionales es prácticamente la misma.

Para el año 2017 cuando a mediados de año se eliminan las sobretasas arancelarias y ya no existen restricciones cuantitativas, el mercado crece en 73,94%, incrementándose la venta de SUV importados en 115% y la venta de SUV nacionales en 38,86%.

En el año 2018 el mercado crece en un 31,60% con respecto al año anterior para este segmento, pasando de vender 28.778 unidades a 37.871 unidades. La venta de unidades importadas presenta un crecimiento drástico de 58,47%, duplicando aproximadamente la venta con respecto al año 2011, mientras que la venta de unidades nacionales disminuye en 11%, notándose una baja drástica con respecto a la realizada en el año 2011.

Tabla 16 - Segmento camionetas importadas y nacionales vendidas desde el año 2011 al 2018.

CAMIONETA	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
IMPORTADO	16859	13220	10473	10091	6986	4447	8161	11994
NACIONAL	16375	15403	16222	18431	12160	8836	9534	11268

Elaborado por el autor, basado en datos obtenidos del SRI.

En la tabla 16 se especifican las ventas anuales realizadas de camionetas desde el año 2011 hasta el año 2018, segmento o tipo de unidad preferida en tercer lugar por los consumidores.

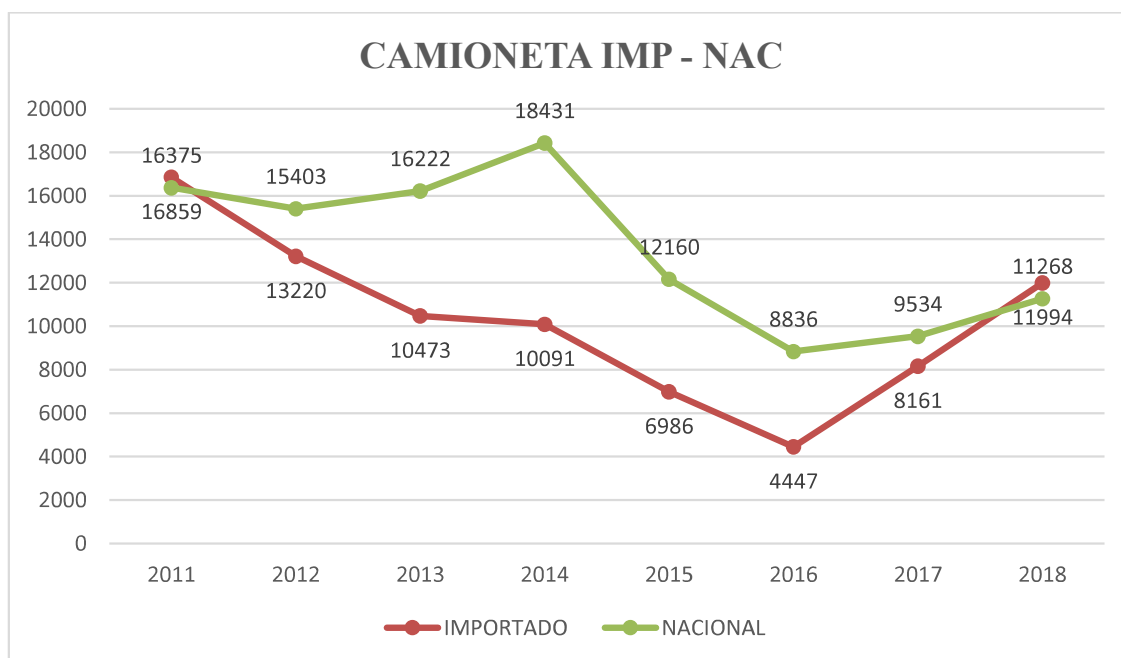


Figura 18 - Segmento camionetas importadas y nacionales vendidas en el período 2011 – 2018.

Elaborado por el autor, basado en datos obtenidos del SRI

En el año 2011 la venta de camionetas, tanto importadas como nacionales, es aproximadamente la misma. Para los años 2012, 2013, 2014, 2015 y 2016 donde se establecen las restricciones tanto cuantitativas como impositivas para la importación de CKD y CBU, las ventas de camionetas ensambladas en el Ecuador superan en 16,51%, 54,89%, 82,65%, 74,06%, respectivamente, a las ventas de camionetas importadas. Se observa así una tendencia del consumidor a la compra de estas unidades nacionales.

Para el año 2017 año donde ya se eliminan las sobretasas arancelarias y las restricciones cuantitativas no existen, se incrementa el mercado en 5,7%, generando un salto cuantioso en la venta de camionetas importadas en 83,52% y también se observa un incremento menor en la venta de camionetas nacionales en un 7,90%.

En el año 2018, el mercado crece en 29,49 %, la venta de camionetas nacionales crece en 25,80%, mientras que las camionetas importadas continúan con un gran crecimiento de 38,07%.

Tabla 17 - Venta unidades importadas y nacionales Chevrolet desde el año 2011 al 2018.

CHEVROLET	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
IMPORTADO	14680	10318	8802	8529	6129	4344	9383	16863
NACIONAL	38597	40890	38160	40596	28782	20565	26231	23419

Elaborado por el autor, basado en datos obtenidos del SRI.

En la tabla se detallan todas las unidades vendidas de la marca Chevrolet, tanto importadas como nacionales desde el año 2011 hasta el año 2018.

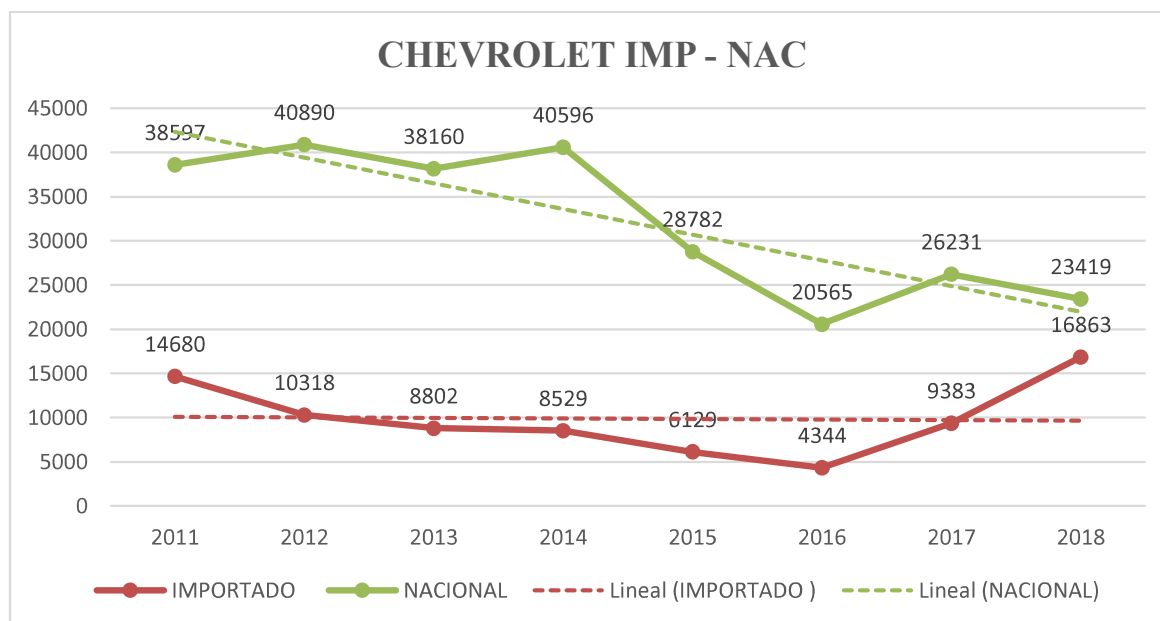


Figura 19 - Unidades importadas y nacionales vendidas por Chevrolet en el período 2011 – 2018.

Elaborado por el autor, basado en datos obtenidos del SRI

Chevrolet es la marca más vendida en el Ecuador. Su giro de negocio está en ensamblar unidades y también en la importación de las mismas.

Se puede apreciar en la figura 19, que desde el año 2011 hasta el año 2018, la venta de vehículos Chevrolet ensamblados en el Ecuador supera la venta de vehículos importados de la misma marca en un 225%, con ventas de todos los años mencionados de 79.048 unidades importadas y de 257.240 unidades nacionales.

En el año 2017 la venta de vehículos nacionales crece el 25,55%, mientras que la venta de unidades importadas crece de manera exponencial en 116%. En este año ya se eliminaron las sobretasas arancelarias y las restricciones cuantitativas ya no existían.

En el año 2018 la venta de vehículos nacionales disminuyó en un 10,72%, mientras que la venta de vehículos importados sigue su crecimiento a gran escala en 79,72%, mismas que superaron en 14,87% a las realizadas en el año 2011.

Tabla 18 - Venta unidades importadas y nacionales Kia desde el año 2011 al 2018.

KIA	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
IMPORTADO	7292	4698	4357	5059	2898	4450	11319	16402
NACIONAL	4660	5228	7656	6869	4250	3463	6341	4969

Elaborado por el autor, basado en datos obtenidos del SRI.

En la tabla se detallan todas las unidades vendidas de la marca Kia, tanto importadas como nacionales, desde el año 2011 hasta el año 2018.

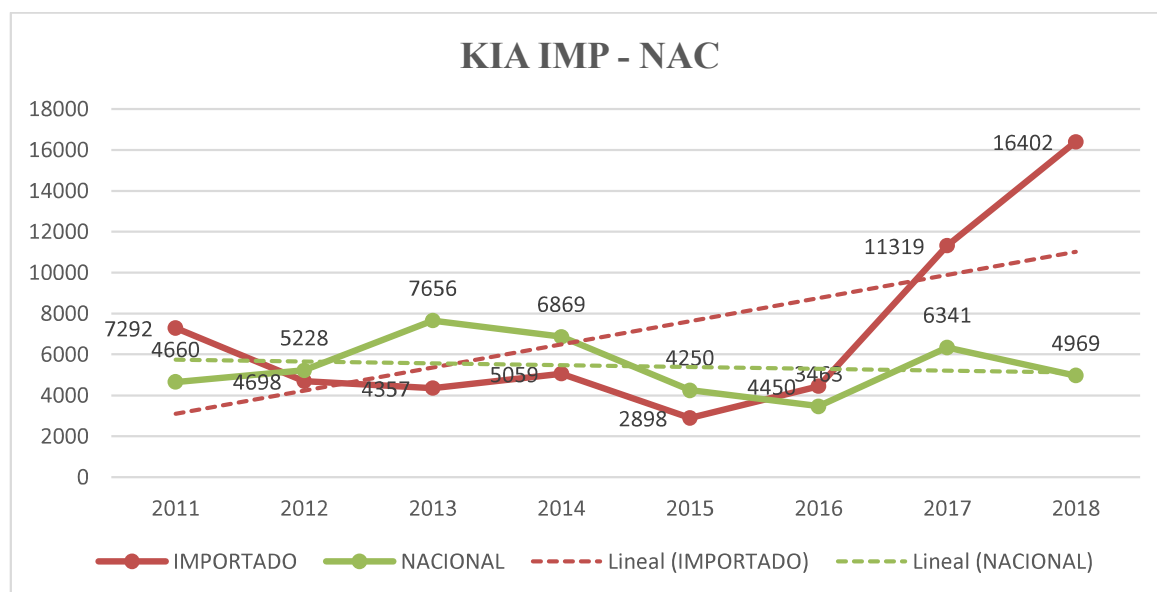


Figura 20 - Unidades importadas y nacionales vendidas por Kia en el período 2011 – 2018
Elaborado por el autor, basado en datos obtenidos del SRI

En la figura 20 se observa que, en el año 2011, la venta de unidades importadas de la marca Kia supera en un 56,48% a la venta de unidades ensambladas en el Ecuador. En el año 2012, cuando se establecen las restricciones a las importaciones, tanto la venta de unidades importadas como nacionales van igualándose.

En los años 2013, 2014 y 2015, las ventas de unidades nacionales cobran protagonismo debido a una mayor demanda, con respecto a la venta de vehículos importados en 75,71%, 35,78% y 46,65% respectivamente.

Para el año 2016 la venta de unidades importadas Kia incrementa en 53,55%, mientras que la venta de unidades nacionales disminuye en 18,52%.

En el año 2017 se denota un incremento en el mercado de la marca Kia en 123,18%, cuando la venta de vehículos importados crece exponencialmente en 154,36% con respecto al año anterior, mientras que la venta de unidades nacionales también genera un crecimiento de 83,11%.

Para el año 2018 existe un incremento del mercado del 21,01%, cuando la venta de unidades importadas presenta un crecimiento del 44,91%, mientras que la venta de unidades ensambladas decae en 21,64%, con respecto al año anterior. El número de unidades importadas vendidas en el año 2018 supera en 125% al número de unidades vendidas en el 2011.

Tabla 19 - Venta unidades importadas y nacionales Hyundai desde el año 2011 al 2018.

HYUNDAI	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
IMPORTADO	15064	12005	9513	10231	5617	4768	8800	12261
NACIONAL		167	79	335	141	115	173	272

Elaborado por el autor, basado en datos obtenidos del SRI.

En la tabla se detallan todas las unidades vendidas de la marca Hyundai, tanto importadas como nacionales, desde el año 2011 hasta el año 2018.

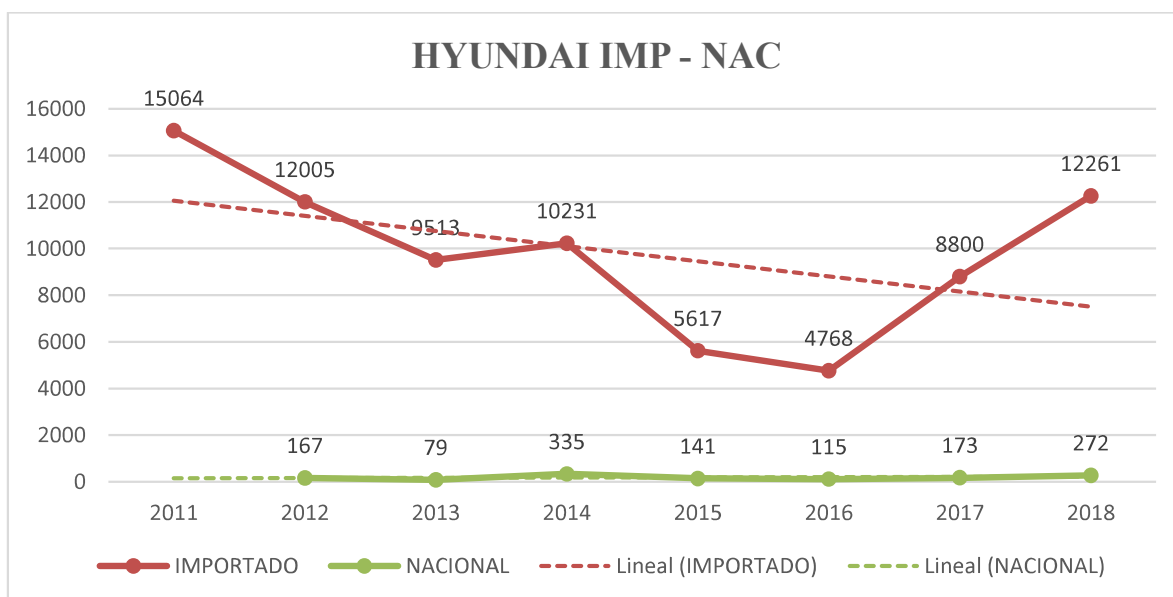


Figura 21 - Unidades importadas y nacionales vendidas por Hyundai en el período 2011 - 2018

Elaborado por el autor, basado en datos obtenidos del SRI

En la figura 21 se puede verificar que prácticamente Hyundai se dedica netamente a la importación de vehículos, excepto por mínimas unidades que ha empezado a ensamblar desde el año 2012.

Desde la implementación de las restricciones a las importaciones la venta de unidades de esta marca ha ido descendiendo anualmente desde el año 2012 hasta el año 2016. En el año 2017 se puede apreciar un incremento en la venta de sus unidades de 84,56% En el año 2018 también se aprecia un incremento del 39,33% mismo que no supera a las ventas generadas en el año 2011.

Respecto a la tercera hipótesis, donde menciono que los precios presentan incremento después de adoptar estas medidas, tenemos los siguientes datos:

Tabla 20 - Precios segmento automóviles importados y nacionales desde el año 2011 al 2018.

AUTOMOVIL	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
IMPORTADO	19718	20648	20195	24697	26849	24680	22293	20497
NACIONAL	14391	15588	16593	18013	18357	19258	18838	18346

Elaborado por el autor, basado en datos obtenidos del SRI.

En la tabla 20 se detallan los precios promedios del segmento automóviles desde el año 2011 hasta el año 2018 en dólares americanos.

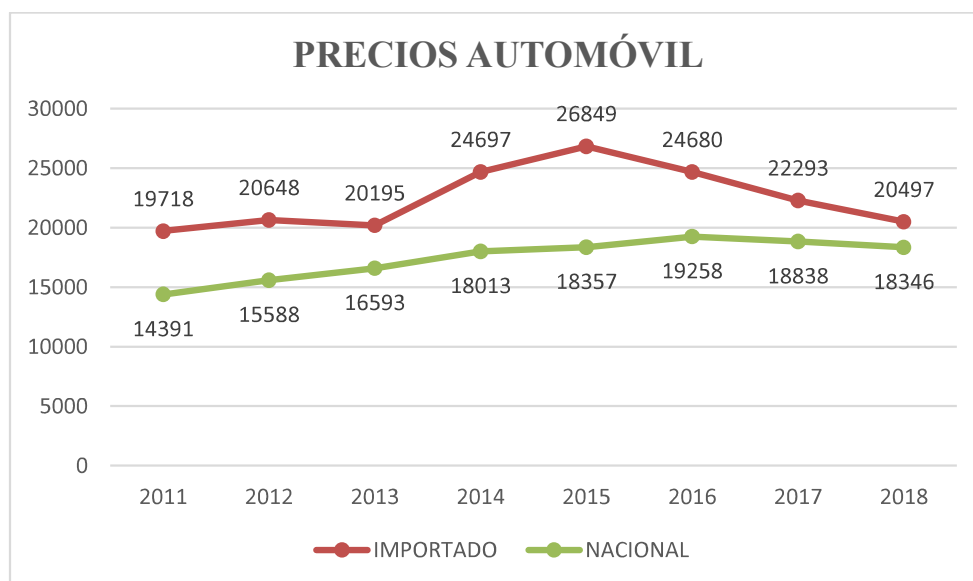


Figura 22 - Precios promedio de venta de automóviles en el período 2011 - 2018
Elaborado por el autor, basado en datos obtenidos del SRI

Desde el año 2012, cuando se implementaron las restricciones cuantitativas, el precio promedio del segmento automóvil, tanto en unidades importadas como nacionales, ha ido incrementando hasta el año 2016. Los picos más prominentes se pueden identificar en el año 2014 y 2015, años donde se genera reducciones en el número de unidades permitidas a importar del 22% en CKD y del 52% en CBU. Adicionalmente, esta época es cuando se implementa las sobretasas arancelarias del 15% para CKD y del 45% para CBU.

En el año 2016 se generó una disminución del 9,67% en vehículos importados y un incremento en el precio promedio del 4,90% en vehículos nacionales. Esto se puede dar por el incentivo del gobierno a la compra de vehículos híbridos o eléctricos con aranceles preferentes del 10% al 0%, también por el convenio generado con la Unión Europea con aranceles preferentes para la importación de CBU y CKD.

En el año 2017 hubo disminución de precios tanto de automóviles importados como nacionales en 9,67% y 2,18%, respectivamente. Esto debido a que en este año se eliminaron las sobretasas arancelarias y ya no se aplicaban las restricciones cuantitativas.

Para el año 2018 el precio de los vehículos importados y nacionales disminuyó en promedio de 8,06% y 2,61%, respectivamente. Se podría asumir que no existe un cambio drástico de precios debido a que a mediados del año 2017 se modificó el arancel con un nuevo porcentaje impositivo *ad valorem* del 40%, tanto para la mayoría de vehículos importados como CKD.

Tabla 21 - Precios segmento SUV importados y nacionales desde el año 2011 al 2018

SUV	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
IMPORTADO	34741	36157	39952	46918	52791	52403	40778	37045
NACIONAL	23541	25140	25861	26917	27995	28225	27837	26477

Elaborado por el autor, basado en datos obtenidos del SRI

En la tabla 21 se detallan los precios promedios del segmento SUV desde el año 2011 hasta el año 2018 en dólares americanos.

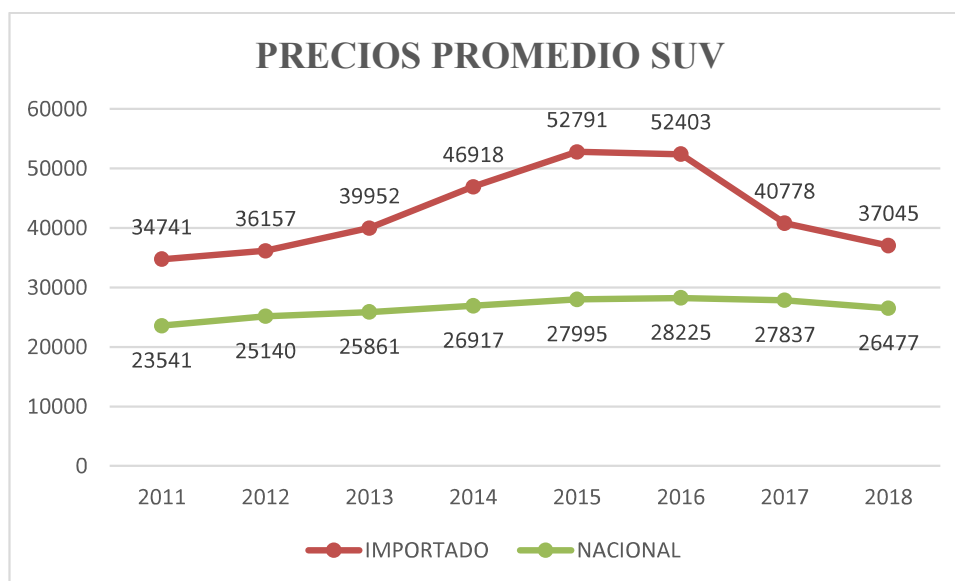


Figura 23 - Precios promedio de venta de SUV en el período 2011 - 2018
Elaborado por el autor, basado en datos obtenidos del SRI

En la figura 23 se puede apreciar que los precios promedio de SUV nacionales no sufren picos de incremento prominentes, los que sí tienen picos sobresalientes son los precios promedios de unidades importadas. Adicionalmente, se detalla que el precio

promedio de unidades tipo SUV nacionales son mucho más convenientes que las importadas.

En el año 2013 se presenta un incremento del 10,5% en los precios promedio de las unidades importadas, mientras que en las unidades ensambladas en el Ecuador se origina apenas un incremento del 2,86%.

En el año 2014 el incremento del precio promedio de las unidades importadas es del 17,44%, mientras que en las unidades nacionales es del 4,08%.

En el año 2015 se verifica otro incremento en los precios tanto en unidades importadas y nacionales en 12,51% y 4%, respectivamente. Esto debido a las sobretasas arancelarias implementadas el 6 de marzo del 2015.

En el 2016, los precios promedios tienden a mantenerse.

En el año 2017 existe una caída en el precio de SUV importados del 22,18%, debido a la eliminación de restricciones cuantitativas e impositivas a mediados de este año.

En el año 2018 siguen disminuyendo los precios promedio, tanto de unidades importadas como nacionales, en un 9,15% y 4,85%, respectivamente. Generándose así una tendencia a disminuir los precios de los CBU importados y CKD. Esto a pesar de que en el año 2017 se dictaminó un arancel del 40% para aproximadamente todas las partidas de CBU y CKD.

Tabla 22 - Precios segmento camionetas importadas y nacionales desde el año 2011 al 2018.

CAMIONETA	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
IMPORTADO	26485	27342	28471	28788	28030	36402	34722	32922
NACIONAL	25655	29218	29864	31110	31698	32564	32932	32181

Elaborado por el autor, basado en datos obtenidos del SRI

En la tabla 22 se detallan los precios promedios del segmento camioneta, desde el año 2011 hasta el año 2018, en dólares americanos.

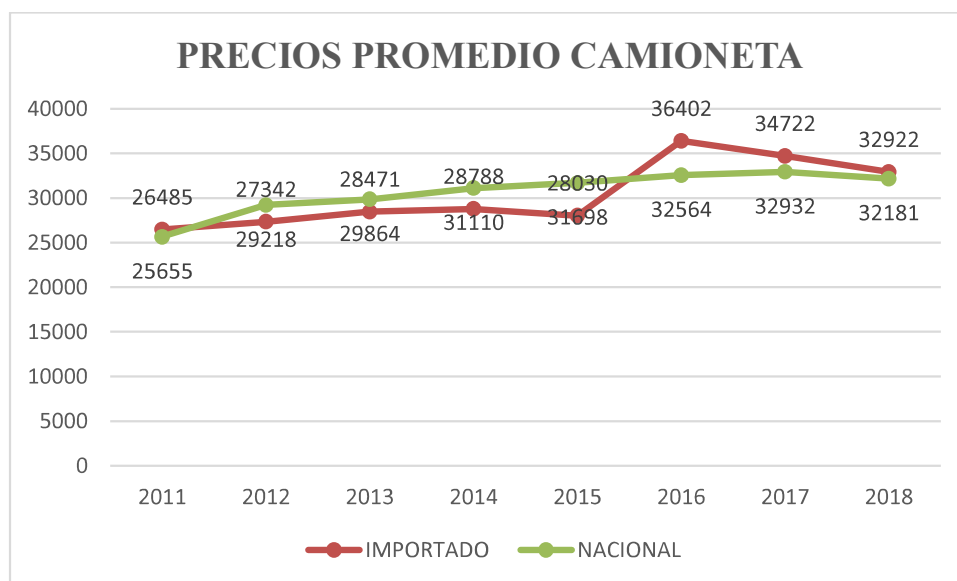


Figura 24 - Precios promedio de venta de camionetas en el período 2011 - 2018
Elaborado por el autor, basado en datos obtenidos del SRI

En este segmento se puede apreciar que no existen variaciones bien marcadas entre los precios promedio de camionetas procedentes de importación y fabricadas en el Ecuador.

Los precios promedio, tanto para las unidades importadas como para las unidades ensambladas tienden a incrementar. Esto debido a las restricciones cuantitativas e impositivas.

El pico más sobresaliente es el presentado en el precio promedio de las importaciones del 2016. Ello debido a un incremento significativo del 81,74%, que asumo se debe tanto a las restricciones cuantitativas como a las sobretasas arancelarias del 45% para este segmento.

Para el año 2018 los precios tanto de unidades importadas como nacionales es aproximadamente el mismo.

3.3 Resultados

De acuerdo al análisis generado en el capítulo anterior, con la data suministrada por el Servicio de Rentas Internas, en este acápite se detallan los resultados obtenidos y la

discusión respectiva, mencionados en orden a los objetivos específicos establecidos para el presente trabajo de investigación.

3.3.1 Resultados obtenidos sobre el objetivo específico número 1:

“Determinar la situación del mercado con restricciones a las importaciones de vehículos”

Debido a que las restricciones a las importaciones de vehículos se implementaron en el año 2012 y se eliminaron a mediados del año 2017, en primer lugar, se detallarán los resultados obtenidos en la venta de CBU o vehículos armados en las fechas indicadas. En segundo lugar, se indicarán los resultados obtenidos en las ventas de vehículos ensamblados en el Ecuador.

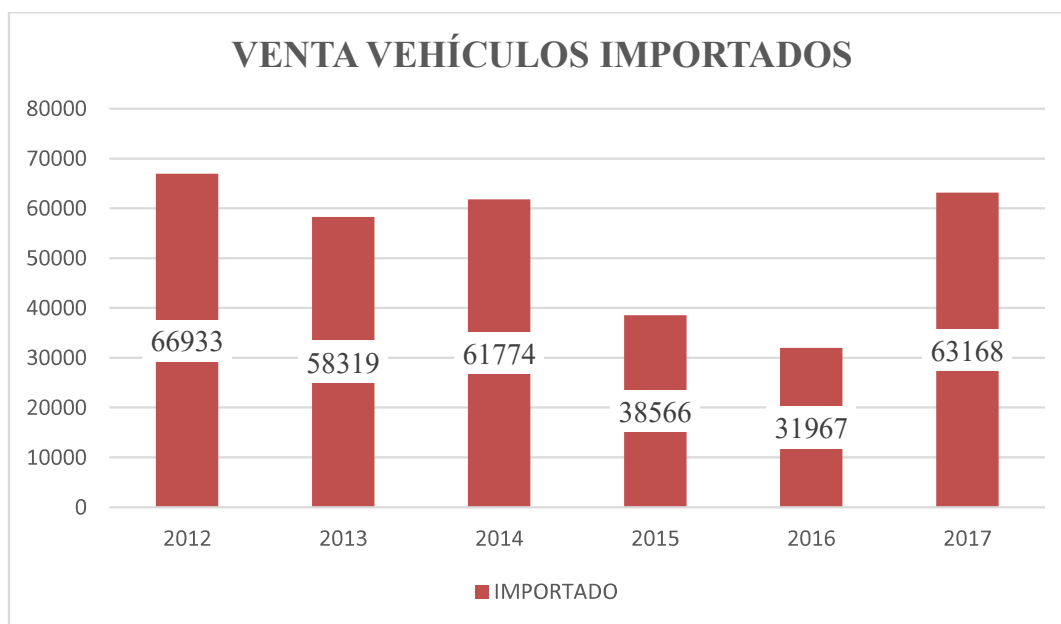


Figura 25 - Venta vehículos importados período 2012 - 2017
Elaborado por el autor, basado en datos obtenidos del SRI

En la figura 25 se puede apreciar que, a partir del año 2012, la venta de vehículos importados decae debido a las restricciones cuantitativas por número de unidades y valor impuestas por el COMEX en el año en mención. Para el año 2013 las ventas disminuyen en 12,87%. En el año 2014 se genera un incremento de 5,92%, se presume debido a que el COMEX decretó un leve incremento en el cupo de importación de unidades para cada uno

de los 50 importadores existentes en el país. Del cupo de 48.179 unidades, se incrementó a 49.203 unidades.

En el año 2015 se contrajo el mercado en 37,57%, debido a que el COMEX redujo el número de unidades a importar de 49.203 a 22.277 unidades o de 552.494.362,70 a 264.211.713,99 millones de dólares. Adicionalmente, se implementaron sobretasas arancelarias del 45% en la importación de vehículos, hecho que afectó la venta de unidades para el año 2016, generando una contracción del 17.11%.

Para el año 2017 se suprimió las restricciones cuantitativas y a mediados del mismo año se eliminó las sobretasas arancelarias, hecho que impulsó la venta de vehículos y generó un crecimiento del 97.60% en este segmento del parque automotor.



Figura 26 - Venta vehículos ensamblados período 2012 - 2017
Elaborado por el autor, basado en datos obtenidos del SRI

Para el año 2012 se implementaron restricciones a las importaciones de CKD por unidad y por valor para los cuatro ensambladores (Maresa, Aymesa, Omnibus BB y Unimotors) en 76.107 unidades o 448.167.074,61 millones de dólares, lo que se cumplió primero. Adicionalmente, de acuerdo al porcentaje de producto ecuatoriano PEI que contengan las unidades, se aprobó una disminución del arancel de importación hasta el 4,38% al 5% cuando el PEI es mayor al 20% en cada unidad.

En la venta de unidades nacionales se puede apreciar que para el año 2013 existió un incremento del 1.74% en las ventas. De igual manera, para el año 2014 se dio un incremento del 8.44% en la venta de vehículos nacionales.

En el año 2015 se experimenta una disminución en ventas de vehículos ensamblados del 27.26%, que se presume obedeció a la disminución de la cuota global para la importación de CKD en 57.816 unidades o 347.564.892,70 millones de dólares. Adicionalmente, cambiaron los porcentajes mínimos de arancel *ad valorem* para la importación de CKD con respecto a la implementación de porcentaje de producto ecuatoriano PEI del 4,38% y 5% al 14.38% y 15% respectivamente. Por último en este año, se estableció sobretasas arancelarias del 15% para la importación de CKD.

Para el año 2016 se impuso la cuota de importación de 61.270 CKD o 327.840.463,69 millones de dólares para las cuatro ensambladoras (Aymesa, Omnibus BB, Maresa y Ciauto). En este año se generó una disminución del 26.72% en la venta de vehículos nacionales. Esto a pesar que la nueva disposición de cuota sea mayor a la del año 2015.

3.3.2 Resultados obtenidos sobre el objetivo específico número 2:

“Determinar la situación del mercado sin restricciones a las importaciones”

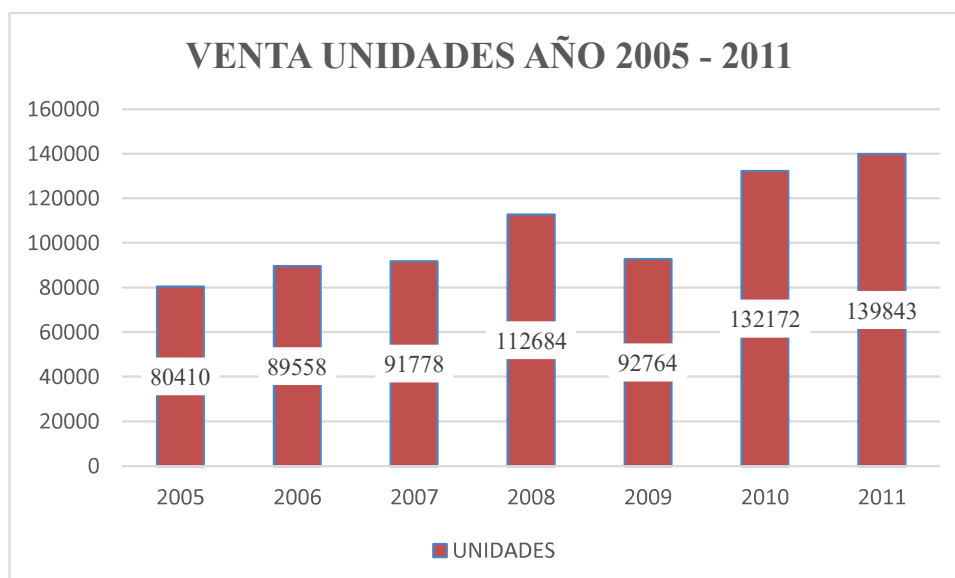


Figura 27 - Venta unidades año 2005 - 2011
Elaborado por el autor, basado en datos obtenidos del SRI

Para poder determinar la situación del mercado en el sector automotor sin restricciones a las importaciones se va a generar un análisis de la venta de vehículos desde el año 2005 hasta el año 2011.

Desde el año 2005 hasta el año 2007 se puede observar un incremento del 11.38% y 2.48% en ventas, respectivamente. Para el año 2008 el mercado automotor incrementa en 22.78%, incremento que para el año 2009 disminuyó en 17.68%.

Los años 2010 y 2011 experimentan subidas de 42.48% y 5.80%, respectivamente, en referencia a sus años anteriores.

En general, desde el año 2005 hasta el año 2011 el sector experimentó incrementos importantes en las ventas de unidades.



Figura 28 - Venta unidades importadas y nacionales año 2005 - 2011
Elaborado por el autor, basado en datos obtenidos del SRI

Desde el año 2005 hasta el año 2011 la tendencia de mayor consumo es para los vehículos importados. Se puede apreciar que en ninguno de los años la venta de vehículos nacionales supera a la venta de los segmentos importados. En el año 2009 existe una caída en las ventas de unidades del 24,5%. Sin embargo, siguen superando a las ventas nacionales en 13,30%.

3.3.3 Resultados obtenidos sobre el objetivo específico número 3:

“Realizar la comparación de datos obtenidos en el trabajo de investigación cuando la normativa estaba vigente y cuando no lo estaba”

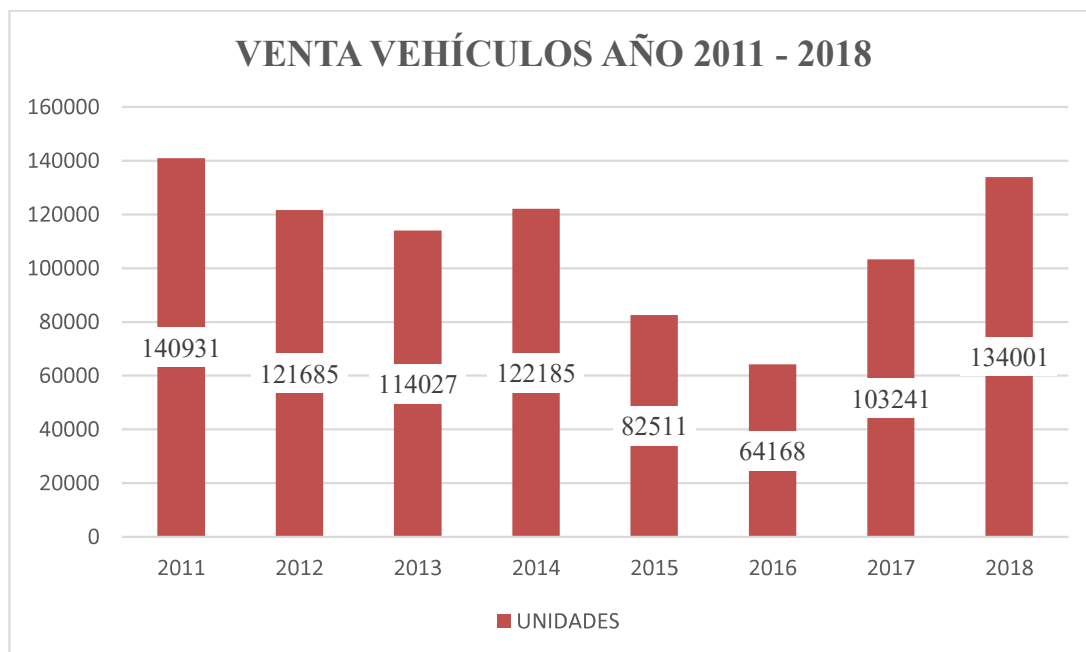


Figura 29 - Venta vehículos a nivel nacional período 2011 - 2018
Elaborado por el autor, basado en datos obtenidos del SRI

Para poder generar una comparación de los datos obtenidos, tanto con la restricción a las importaciones y sin ella, vamos a ver la variación de ventas desde el año 2011 hasta el año 2018 de vehículos importados como nacionales.

En la figura 30 se puede apreciar que, al imponer las restricciones a las importaciones cuantitativas, tanto en número de unidades como en valor, disminuye la venta de vehículos en general en los años subsiguientes. En el año 2012, con respecto al año anterior, se generó una disminución del 13,66%.

Los años en los cuales se ve una mayor contracción del mercado son el 2015 y el 2016, años donde se disminuye la cantidad de CKD y CBU a importar tanto en número de unidades como en valor monetario. Adicionalmente, se implementaron sobretasas arancelarias del 15% y 45% para la importación de CKD y CBU, respectivamente.

Ya en el año 2017 se puede verificar incremento en el mercado del sector automotor, año donde ya no rigieron las restricciones cuantitativas y se eliminaron las sobretasas arancelarias, incrementando la venta de unidades en más del 60%. Para el 2018, el sector automotor creció un 29.78% en relación al anterior, cerrando sus ventas con 134.001 unidades. Según la AEADE (2019), el incremento en ventas en el año 2018 se da debido a una mejora en la economía, expansión de crédito y sobre todo la eliminación de una serie de restricciones que limitaban la comercialización de vehículos nuevos en el país. Una de las razones para esta recuperación en ventas fue la demanda represada de años anteriores, esta demanda represada tuvo su fin con la entrada del Acuerdo Comercial entre Ecuador y la Unión Europea el 1 de enero del 2017 ya que parte de los compromisos que se asumieron en la negociación fue que Ecuador cumpla sus obligaciones internacionales en el marco de la Organización Mundial de Comercio.

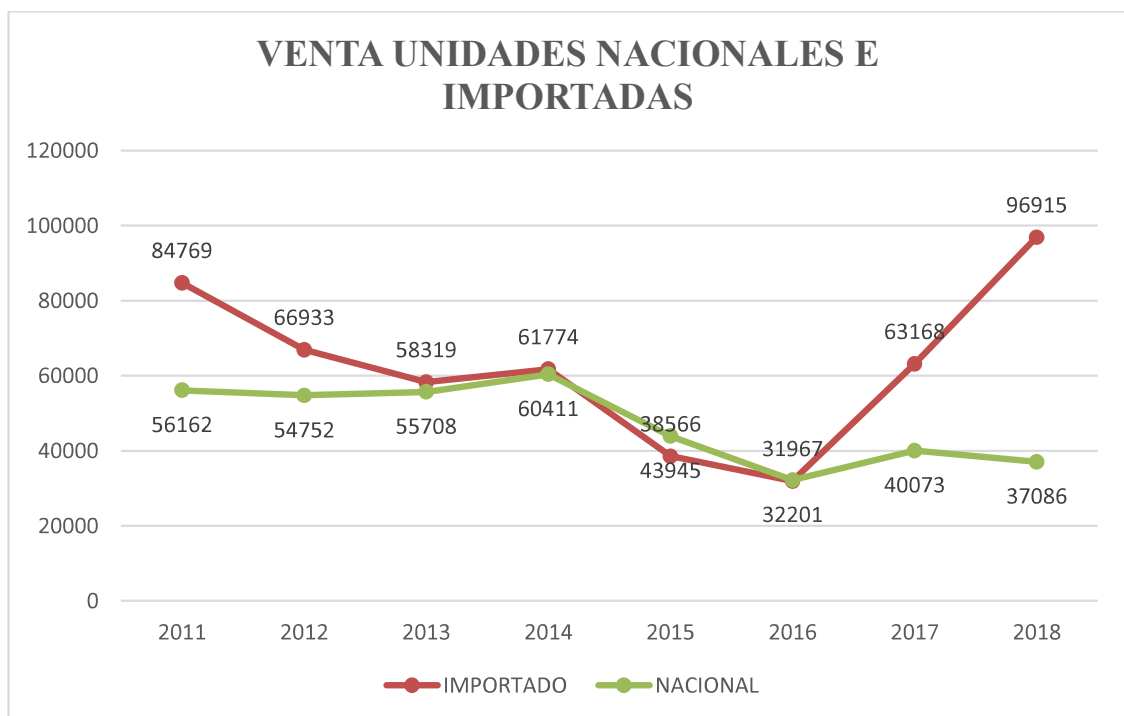


Figura 30 - Venta vehículos nacionales e importados a nivel nacional período 2011 - 2018
Elaborado por el autor, basado en datos obtenidos del SRI

En los años donde no existen o se eliminaron las restricciones a las importaciones, el consumidor elige al vehículo importado sobre el nacional. En cambio, al implementarse

las restricciones cuantitativas, la tendencia del consumidor se dirige hacia el consumo de unidades nacionales, dándose prácticamente en los años 2013 hasta el año 2016 una venta pareja entre las unidades importadas y ensambladas en el Ecuador.

Sólo en el año 2015 la venta de vehículos nacionales superó en 13,95% al consumo de vehículos importados. Esto se da por la disminución del número de unidades y valor permitido en la importación de vehículos y por la implementación de sobretasas arancelarias, tanto para los CKD y CBU. Para los años 2017 y 2018, años donde se eliminaron las restricciones, se reafirma la tendencia del consumidor hacia la compra de vehículos importados.

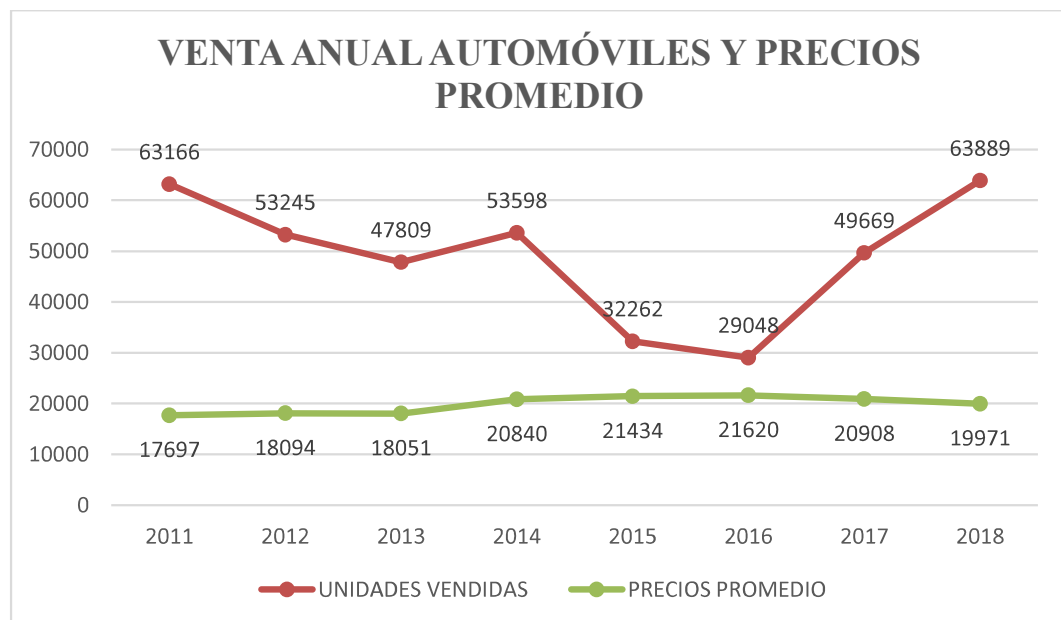


Figura 31 - Venta vehículos y precios promedios año 2011 - 2018
Elaborado por el autor, basado en datos obtenidos del SRI

El segmento más vendido anualmente son los vehículos, motivo por el cual en la figura 31 se detallan las cantidades vendidas tanto importadas como nacionales y los precios promedio de las mismas, desde el año 2011 al año 2018.

En el año 2011, año donde no aplican restricciones cuantitativas e impositivas para la importación de CKD y CBU, podemos ver que existe una venta superior a los años continuos de 63.166 unidades a un precio promedio de 17.697 dólares.

Para el año 2012, año donde se implementaron las restricciones cuantitativas para CKD y CBU, se dio una disminución en la venta de vehículos de 15.71% y se generó un incremento en el precio promedio de los mismos en 2.24%.

Para el 2013, este segmento siguió decayendo en ventas con un 10.21% y sus precios se mantuvieron con respecto al año anterior.

Para el 2014 se dio un incremento en la venta de vehículos en 12.11% y también un incremento en los precios promedio de 15.45% en este segmento.

En los años 2015 y 2016 se generó una caída drástica en la venta de vehículos del 30.81% y 45.80%, respectivamente, con respecto al año 2014. Esto debido a que el COMEX disminuyó el cupo de importación de CBU en casi un 54% (de 49.203 unidades a 22.277 unidades) y de CKD en 24% (de 76.107 unidades a 57.821 unidades). Adicionalmente, se imponen sobretasas arancelarias del 15% y 45% para la importación de CKD y CBU, respectivamente, lo que generó un incremento en los precios promedios de 2.85% y 3.74% con respecto al año 2014. Cabe mencionar que desde el 2011 al 2018, el año 2016 es el que mayor caída en venta de vehículos ha experimentado, con un total de 29.048 unidades menos.

Para el año 2017 y 2018 se generaron crecimientos importantes en la venta de automóviles, del 71% y 120%, respectivamente. Incluso, la venta del año 2018 superó en 1.14% a las ventas realizadas en el año 2011. Con respecto a los precios promedios, estos disminuyeron para el año 2017 y 2018 en 3.29% y 7.63%, respectivamente, esto en comparación al año 2016.

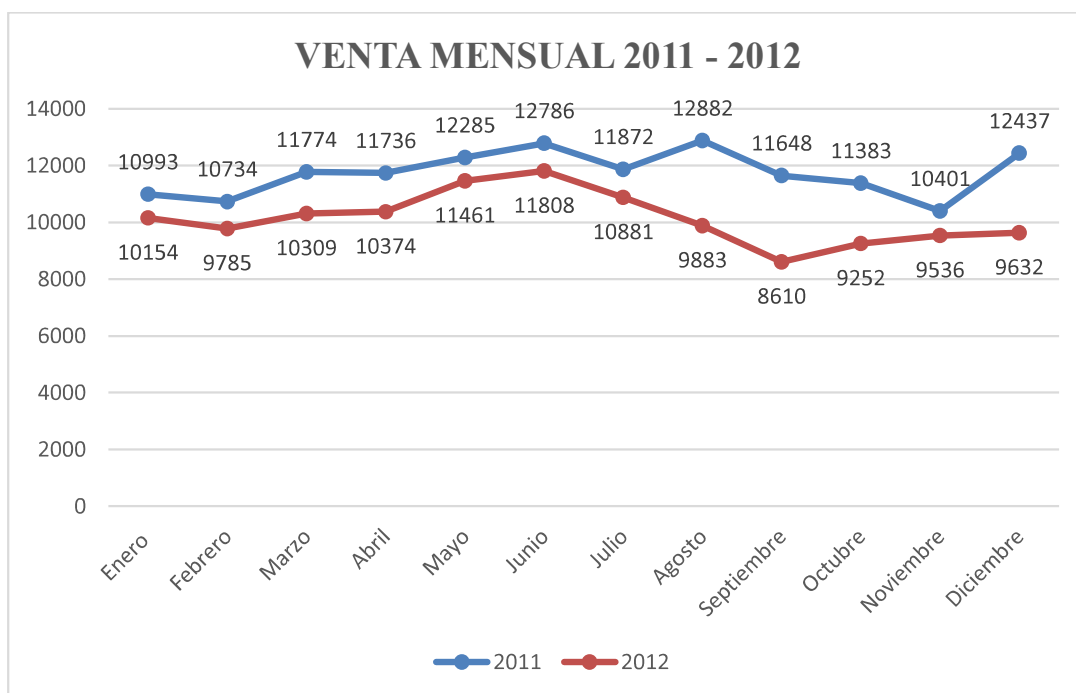


Figura 32 - Venta mensual de unidades 2011 - 2012
Elaborado por el autor, basado en datos obtenidos del SRI

En la figura 32 se puede apreciar las ventas mensuales de unidades del año 2011, cuando no existía restricción a las importaciones, y del año 2012, cuando se implementó estas restricciones cuantitativas. Como bien se detalla en todos los meses del año 2012 se denota disminución en el número de unidades vendidas con respecto al año anterior. Si se compara el mes de agosto 2011, mes donde se aprecia el mayor pico en ventas con 12.882 unidades, con el mes de agosto 2012, se puede verificar que en este último existe una caída en la venta de unidades de 23.28%.

En septiembre del 2012 se presentó la mayor caída en ventas del año, si la comparamos con el 2011. Se aprecia que hubo una disminución en ventas en 26.08% en el año 2012.

Para el mes de diciembre 2011 se verificó un gran incremento en la venta de unidades, y si lo comparamos con el mismo mes del año 2012 existe una venta mayor del 29.12%.

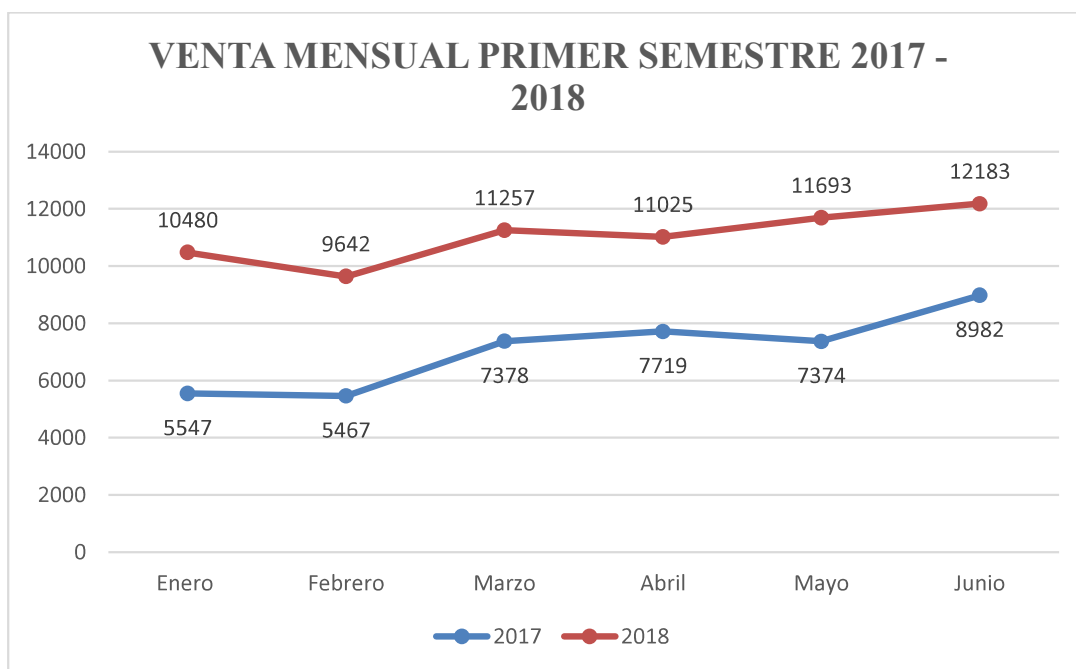


Figura 33 - Venta mensual del primer semestre año 2017 - 2018
Elaborado por el autor, basado en datos obtenidos del SRI

En junio del 2017 se eliminó las sobretasas arancelarias y se inició este año ya sin restricciones cuantitativas y con la entrada de vigencia del Acuerdo Comercial entre Ecuador y la Unión Europea. Por lo mencionado, en la figura 33 se verá el comportamiento en la venta de vehículos mensual del primer semestre de los años 2017 y 2018.

En general, de enero a junio del 2017, las ventas son inferiores a las realizadas en el año 2018. En el primer semestre del año 2018 se incrementó la venta de vehículos desde un 35.64% hasta llegar a un tope de 88.97% con respecto al año anterior. Esto puede deberse a una mayor oferta en cantidad y modelos, y a una disminución de precios.

En el primer semestre del año 2018 se puede observar que la demanda represada del consumidor generada por las trabas impositivas y cuantitativas incrementa la tendencia de consumo, generando mayor cantidad de ventas en el sector automotor con respecto al primer semestre del año anterior.

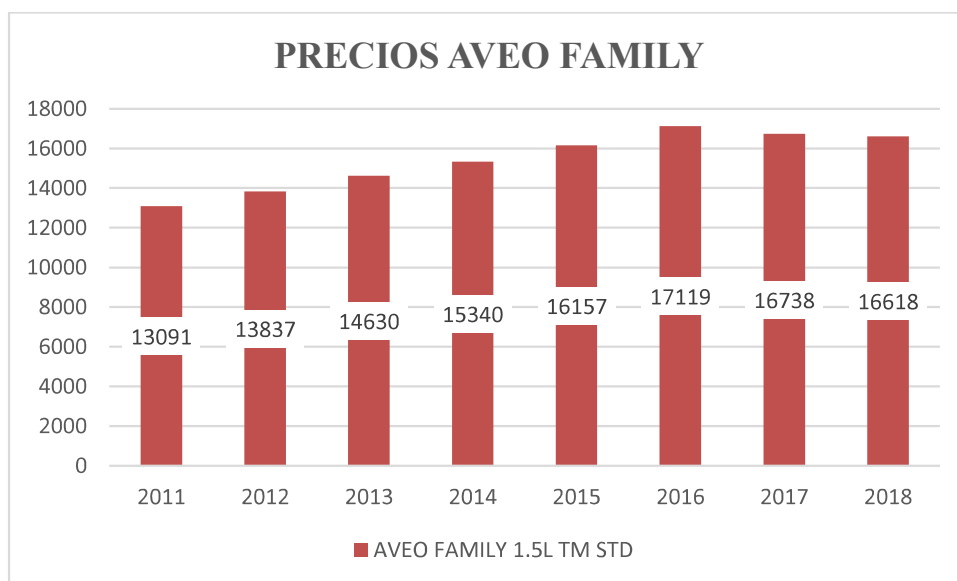


Figura 34 - Venta vehículo Chevrolet Aveo Family ensamblado en Ecuador
Elaborado por el autor, basado en datos obtenidos del SRI

Para poder analizar la variación en los precios de las unidades ensambladas en el Ecuador se ha escogido el vehículo Chevrolet Aveo Family, una de los modelos más vendidos desde el año 2011 hasta el año 2018.

Se aprecia que el menor precio de este modelo se da en el 2011 con 13.091 dólares, llegando a un valor máximo de 17.119 dólares en el año 2016. Se presume que en este año llega a ese valor, a más de las restricciones a las importaciones de CKD y sobretasas arancelarias del 15%, por el incremento del IVA del 12% al 14% que se estableció en el mes de junio 2016.

Al eliminarse las medidas, a partir del año 2017, se denota una disminución del 2,23% en el precio de este modelo con respecto al año anterior.

Para el 2018, donde no existe restricción alguna, se aprecia que el precio de este modelo tiende a bajar en menos del 1% con respecto al año 2017.

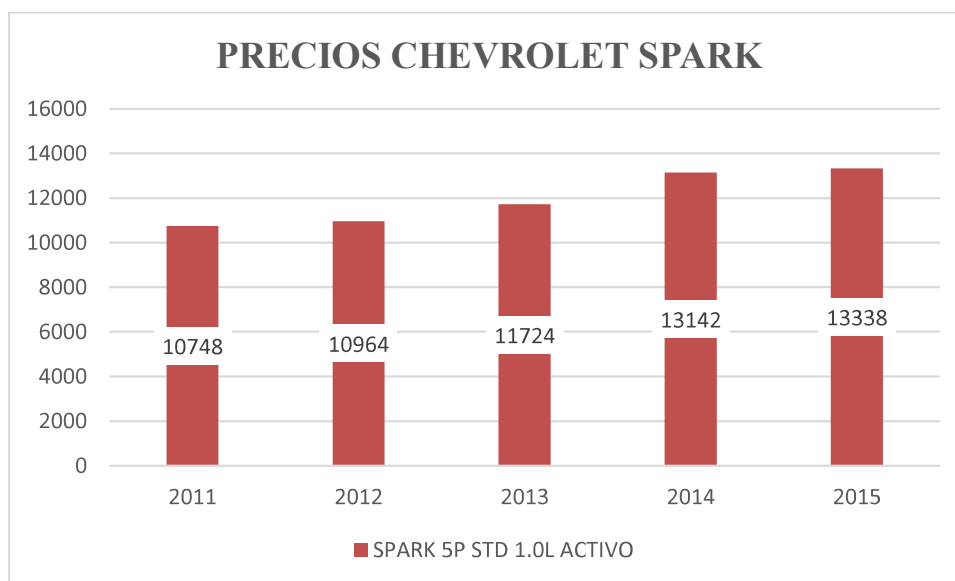


Figura 35 - Venta vehículo Chevrolet Spark importado
Elaborado por el autor, basado en datos obtenidos del SRI

Para poder analizar la variación en los precios de las unidades importadas, se ha escogido el vehículo Chevrolet Spark, uno de los modelos más vendidos desde el año 2011 hasta el año 2015 por General Motors. Cabe mencionar que este análisis se realizó solo hasta el año 2015, ya que a partir del año 2016 el Chevrolet Spark cambia su modelo a Spark Life con un precio de 14.990 dólares.

Se observa que el menor precio de este modelo se da en el 2011 con 10748 dólares llegando a un valor máximo de 13.338 dólares en el año 2015, se asume estos incrementos de precios anuales se dio por la implementación de restricciones a las importaciones de CBU, tanto cuantitativas como impositivas. Adicionalmente, concluyo que no se pueden mantener el modelo original debido al sucesivo incremento de precios que se haría más notable por las sobretasas arancelarias implementadas a esa fecha. Por tal motivo la importadora optó lanzar una nueva versión para justificar el valor de 14.990\$.

3.4 Discusión

El presente trabajo de investigación busca analizar la afectación generada en el mercado automotriz debido a las restricciones a las importaciones tanto cuantitativas como impositivas implementadas desde el año 2012 hasta el año 2017. Por lo mencionado, se ha

recabado información en data del Servicio de Rentas Internas desde el año 2011 hasta el año 2018. Además, se utilizó información suministrada por organismos del sector automotor, misma que ha servido para poder determinar el estado del mercado con o sin restricciones a las importaciones.

El Estado ecuatoriano implementó este tipo de restricciones, tanto para la importación a las unidades completas o CBU como para la importación de piezas o CKD. Por ende, se ha establecido un análisis amplio y detallado. Como resultado del mismo se puede apreciar que el mercado automotor se ha contraído a causa de la disminución en la importación de CKD y CBU y por ende en la disminución en ventas, sobre todo en los años 2015 y 2016, debido a que se redujeron los cupos de importación y se establecieron sobretasas arancelarias del 15% y del 45% para la importación de CKD y CBU, respectivamente.

Con respecto a las preferencias del consumidor, se observa que sin restricciones se daba una alta preferencia hacia los autos importados. Esta preferencia se fue equilibrando con los vehículos ensamblados cuando se aplicaron las restricciones. Al quitarlas, la tendencia se restableció en las unidades importadas.

En esta investigación se podría mencionar que la demanda disminuye debido al aumento de precios en las unidades. Sin embargo, la oferta estuvo limitada por el Estado al limitar el número de unidades que pueden ingresar al país tanto en CKD para el ensamble y CBU.

Con las medidas que se implementaron para restringir el libre ingreso de vehículos al Ecuador, el gobierno buscó en primer lugar eliminar la salida de divisas por déficit de la balanza comercial y en segundo lugar generar un impulso a la producción nacional que en medida también fue afectado al ser un país importador de CKD, bien que también gravó varias medidas en cuestión de cuotas y sobretasas arancelarias, lo que provocó que el mercado nacional no surja de la manera esperada. Enfocándonos en que el Ecuador es un país dolarizado, la eliminación de todo tipo de restricciones a las importaciones es perjudicial,

ya que como consecuencia se disminuirán los precios de los automotores, las empresas van a querer incrementar su stock y los consumidores van a aumentar la compra de bienes tal como se demuestra en los datos de este trabajo de investigación, generando así incrementar la salida de divisas.

4 CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Mediante los resultados obtenidos y la explicación de los mismos, a continuación, se presenta las conclusiones y recomendaciones del trabajo de investigación sobre el análisis de la afectación económica generada en el mercado automotriz por la aplicación de las restricciones a las importaciones de vehículos en el período 2012 - 2018.

4.1 Conclusiones

- El mercado automotriz se contrajo por la intervención del Estado, debido a la implementación de restricciones a las importaciones establecidas por el Ministerio de Comercio Exterior, mismas que fueron cuantitativas, al imponer un número de unidades y un valor tanto para la importación de vehículos armados o CBU y para la importación de las piezas para ensamble o CKD, e impositivas al imponer sobretasas arancelarias. Se pudo observar, en el período 2012 – 2017, que las ventas disminuyeron, sobre todo en los años 2015 y 2016, cuando se contrajo más el cupo para importaciones y se establecieron sobretasas arancelarias del 14% y 45% para la importación de CKD y CBU, respectivamente. La preferencia del consumidor tanto en la compra de vehículos importados y nacionales, y los precios en cada segmento tendieron a subir. Sobre todo, en las unidades importadas se ve mayor subida en precios que en las unidades nacionales. Esto debido a que por la implementación de producto ecuatoriano o PEI, el arancel de importación de CKD bajaba en un inicio al 5% como mínimo y después se estableció como mínimo el 15%.

- Se tomó el período 2005 – 2011 para analizar el mercado automotriz sin restricciones a las importaciones de unidades tanto en CKD como en CBU. Los resultados obtenidos en ese período fueron que el mercado fue creciendo anualmente debido a que las ventas de vehículos incrementaron del 5% al 42%, llegando a ser el año 2011 cuando más unidades se vendieron desde el año 2005. La tendencia del consumidor en el período analizado fue hacia la compra de vehículos importados. También se analizó el primer semestre del año 2017, cuando todavía existían restricciones y el primer semestre del año 2018, cuando las restricciones fueron eliminadas. Como resultado se generó un mayor número de ventas en el primer semestre del año 2018 (42.467 venta 2017 – 66.280 venta 2018), con un 36% más que el primer semestre del año 2017. La preferencia del consumidor se afianza más aún por la compra de vehículos importados y los precios tienden a bajar al liberarse de estas imposiciones cuantitativas y arancelarias.
- Para determinar la situación del mercado automotor tanto cuando no existían las restricciones a las importaciones, como cuando se implementaron, se ha tomado el período 2011 – 2018. La venta de unidades disminuyó anualmente desde el año 2012 hasta el año 2016, período donde se encontraban establecidas las restricciones cuantitativas e impositivas. En los años 2017 y 2018 se hace notable el incremento de venta de unidades. Los consumidores prefieren la compra tanto de vehículos importados como nacionales, mientras estaban activas las restricciones a las importaciones. Cuando se liberaron las mismas, la tendencia del consumidor es en un alto porcentaje hacia las unidades importadas. Los precios promedio en el segmento automóviles, tanto importados como nacionales, tendieron a crecer mientras existían las restricciones y disminuyeron cuando estas se eliminaron. Sobre todo, en los años 2015 y 2016, cuando se contrajo el mercado, los precios promedio de venta tuvieron los

mayores picos de crecimiento. También es importante mencionar que en el segmento analizado (automóviles), los precios promedios nacionales son menores a los precios promedios de los vehículos importados.

4.2 Recomendaciones

- La implementación de las restricciones a las importaciones, en un inicio se estableció porque el incremento del mercado automotriz fue uno de los factores importantes para el incremento de la huella de carbono en un 110%, después se da debido a una descompensación de la balanza comercial. Por lo expuesto, se recomienda generar una investigación sobre el impacto que tuvieron estas decisiones en la problemática mencionada y con la que se justificó la imposición de las restricciones al mercado automotor.
- El mercado automotor genera gran cantidad de plazas de trabajo en el Ecuador y también considerables sumas impositivas, motivo por el cual también se recomienda realizar una investigación profunda acerca del impacto generado con la imposición de las restricciones a las importaciones en materia laboral y recaudación de impuestos.
- Para este tipo de investigaciones se recomienda apalancarse en datos tomados en fuentes públicas. Esto debido a la veracidad e imparcialidad de los mismos, también es de suma importancia cotejar estos datos con organismos del sector en cuestión. En este caso se cotejaron con datos suministrados por la AEADE y CINAE que son asociaciones del sector automotor.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AEADE, A. d. (2019). Sector Automotor en Cifras. Sector Automotor en Cifras, 1 - 14.
- Blanchard, O., Amighini, A., & Giavazzi, F. (2012). Macroeconomía. Madrid: Pearson Education.
- Carbaugh, R. (2009). Economía Internacional. México: Cengage Learning.
- CINAE. (22 de Septiembre de 2019). Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana. Obtenido de <http://www.cinae.org.ec>
- COMEX. (09 de Junio de 2012). Resolución No 66. Recuperado el 20 de Febrero de 2018, de Ministerio de Comercio Exterior e Inversiones: <https://www.comercioexterior.gob.ec>
- Contreras, F. (2013). Introducción a los Negocios Internacionales. Tamaulipas: EUMED.net.
- De La Hoz, A. (2014). Generalidades del Comercio Internacional. Medellín: Centro Editorial Esumer.
- ECUADOR, B. C. (1 de abril de 2019). BANCO CENTRAL DEL ECUADOR. Obtenido de <https://www.bce.fin.ec/>
- Feenstra, R., & Taylor, A. (2011). Comercio Internacional. Barcelona: Reverté S.A.
- GM. (22 de septiembre de 2019). General Motors OBB del Ecuador. Obtenido de <http://www.gmobbb.ec>
- Hofacker, A. (2008). Rapid lean construction - quality rating model. Manchester: s.n.
- Jalil, M. (2017). Sin salvaguardias caen los precios. Líderes, 5-6.
- Jiménez, P. (2012). Ruta del conocimiento financiero. Quito: Derechos de Autor # 038125.
- Koskela, L. (1992). Application of the new production philosophy to construction. Finland: VTT Building Technology.
- Krugman, P., & Obstfeld, M. (1995). Economía Internacional. Teoría y Política. Madrid: McGraw-Hill.
- Larraín, F., & Sachs, J. (2002). Macroeconomía en la economía global. Buenos Aires: Pearson Prentice Hall.

- Larraín, F., & Sachs, J. (2002). Macroeconomía en la economía global. Buenos Aires: Pearson Education.
- Larrea, F. (2013). Elementos del Comercio Internacional. Quito: Derecho de Autor 039622.
- Mankiw, G. (2012). Principios de Economía. México: Cengage Learning Editores.
- Mochón, F. (2006). Principios de Economía. Madrid: Mc Graw Hill.
- Moreta, M. (1 de febrero de 2019). Ciauto entró a los mercados de Colombia y Costa Rica con sus marcas Great Wall, ensambladas en Ecuador. El Comercio, pág. 13.
- Parkin, M., Esquivel, G., & Muñoz, M. (2007). Macroeconomía. México: Pearson Educación.
- Punga, R., & Zambrano, P. (2009). Teoría Macro y Micro económica. Quito: Habreluz.
- Querol, V. (1977). La cuota de importación como barrera comercial. Comercio Exterior, 476 - 481.
- Sampieri, R., Fernandez, C., & Baptista, M. (2014). Metodología de la investigación.
- BCE. (2014). Información Estadística. Recuperado el 15 de marzo de 2018, de Banco Central del Ecuador: <https://www.bce.fin.ec>.
- EXTERIOR, M. D. (1 de 04 de 2018). MINISTERIO DE COMERCIO EXTERIOR COMEX. Obtenido de RESOLUCIONES COMEX: <https://www.comercioexterior.gob.ec/>

ANEXOS

Anexo I – Solicitud de información al Servicio de rentas internas sobre la venta de vehículos desde el año 2011 – 2018

DM Quito, 24 de Julio del 2019

Señor:
 Octavio José Arízaga Icaza
**DIRECTOR ZONAL PICHINCA
 DEL SERVICIO DE RENTAS INTERNAS**
 Presente.

SECRETARÍA REGIONAL NORTE																				
TRAMITE No.:																				
1 17012019535758																				
PRESENTADO POR					24 JUL. 2019															
RECIBIDO POR:					HORA 16:20															
<table border="1"> <tr> <th>PLAZA</th> <th>CANTIDAD</th> <th>VALOR</th> <th>OTROS</th> <th>VALORES</th> <th>TAM</th> <th>OTROS</th> </tr> <tr> <td>5</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>							PLAZA	CANTIDAD	VALOR	OTROS	VALORES	TAM	OTROS	5						
PLAZA	CANTIDAD	VALOR	OTROS	VALORES	TAM	OTROS														
5																				

De mi consideración:

Yo, Evelin Vanessa Tasigchana Amancha portadora de la cédula de ciudadanía No. 1720473402, en mi calidad de estudiante de la Maestría en Administración de Empresas de la Escuela Politécnica Nacional, solicité su gentil colaboración para la obtención de información de vehículos nuevos vendidos desde el año 2011 al año 2018. El señor Ángel Sandoval respondió gentilmente a mi solicitud con el trámite número 117012019080424 y me envió un archivo en el cual se me indica me descargue los programas R o Stata para poder generar el respectivo análisis.

Al momento de descargar los programas mencionados, el archivo no se carga y llevándolo donde un especialista, me indica que en el archivo enviado sólo hay una dirección de correo electrónico, mas no la base de datos solicitada.

Por medio de la presente solicito su gentil ayuda facilitándome la base de datos de los vehículos nuevos vendidos desde el año 2011 al 2018 para poder finalizar mi investigación.

Datos Vehículos Nuevos Enero a Diciembre 2011 - 2018	
Marca	Chevrolet, Kia, Mazda, entre otros.
Modelo	Sail, BT-50, entre otros.
País	País de procedencia.
Año	Año de fabricación.
Tipo	Liviano o pesado.
Clase	Automóvil, Jeep, Camioneta, entre otros.
Tipo de Adquisición:	Compra local o importación.
Fecha adquisición:	Fecha de compra
Lugar de adquisición	Ciudad o Cantón
Valor:	Valor de compra
Fecha de Registro	En el sistema SRI

Por la atención que se sirva dar al presente, anticipo mis agradecimientos:

Atentamente,

 Ing. Evelin Vanessa Tasigchana Amancha
 1720473402
 vanne_2201@hotmail.com
 Solanda sector 3, Cardenal Marcelo Spínola OE3-219 y Gregorio Archilla.

Anexo II - Acta de entrega de productos comprometidos SRI



ACTA DE ENTREGA DE PRODUCTOS COMPROMETIDOS

Nombre del Investigador:		Evelin Vanessa Tasigchana Amancha			
Responsable:		Alexiss Armando Mejia Borja			
Fecha Suscripción del Acuerdo de Confidencialidad:		16/10/2019			
Fecha Suscripción del Acta Entrega		16/09/2019			
Solicitud					
1) Solicitud de acceso a los datos administrativos, para la investigación de la maestría que consiste en el Análisis de la Afectación Económica Generada en el Mercado Automotriz por la aplicación de las restricciones a las importaciones de vehículos en el periodo 2012-2018 2) Pedido de Información sobre la Base de Vehículos registrados de la Agencia Nacional de Tránsito para el periodo 2012-2018					
Procedencia de la investigación		Escuela Politécnica Nacional			
Objetivo de la Investigación		Analizar la afectación económica generada en el mercado automotriz debido a la implementación y eliminación de las restricciones a las importaciones. Analizar las preferencias de consumo del mercado, volúmenes de venta y variación a precios de venta			
Fecha Inicio de investigación en el CEF:	20/09/19	Tipo de Solicitud:	Oficio		
Fecha Fin de investigación en el CEF	21/10/19				
Numeración solicitud/es:	117012019535758 117012019080424				
1 INFORMACIÓN A LA QUE TIENE ACCESO EL INVESTIGADOR					
Resumen de la información:	Una vez coordinados los requerimientos, la investigadora tiene acceso a la base de Vehículos de la Agencia Nacional de Tránsito segmentada por el registro de años de compra desde el 2011 hasta el 2018				
Fecha(s) del acceso:	20/09/2019 –				
2 DETALLE DE LA INFORMACIÓN DE ARCHIVOS ENTREGADOS PARA TRABAJAR EN LAS INSTALACIONES DEL SRI					
NOMBRE DE LA FUENTE DE INFORMACIÓN ANONIMIZADA	TAMAÑO (MB)	No. VARIABLES	VARIABLES INCLUIDAS EN LA FUENTE DE INFORMACIÓN COMPARTIDA	No. REGISTROS	UBICACIÓN (Ruta)
Vehiculos_2011.xls	26,10	11		267.305	\\uiop2meat0605144\B_INVESTIGADO RES EXTERNOS\B2019209_VANNES
Vehiculos_2012.xls	23,90	11		243.882	\\uiop2meat0605144\B_INVESTIGADO RES EXTERNOS\B2019209_VANNES
Vehiculos_2013.xls	23,60	11		238.830	\\uiop2meat0605144\B_INVESTIGADO RES EXTERNOS\B2019209_VANNES
Vehiculos_2014.xls	26,00	11		260.919	\\uiop2meat0605144\B_INVESTIGADO RES EXTERNOS\B2019209_VANNES
Vehiculos_2015.xls	20,00	11		202.990	\\uiop2meat0605144\B_INVESTIGADO RES EXTERNOS\B2019209_VANNES
Vehiculos_2016.xls	14,90	11		150.771	\\uiop2meat0605144\B_INVESTIGADO RES EXTERNOS\B2019209_VANNES
Vehiculos_2017.xls	21,00	11		211.141	\\uiop2meat0605144\B_INVESTIGADO RES EXTERNOS\B2019209_VANNES
Vehiculos_2018.xls	27,50	11		275.029	\\uiop2meat0605144\B_INVESTIGADO RES EXTERNOS\B2019209_VANNES
3 DETALLE DE INSUMOS ENTREGADOS AL INVESTIGADOR					
NOMBRE	Periodos	VARIABLES ENTREGADAS (Detalle las variables representativas)		INSUMO ENTREGADOS POR EL SRI	
Vehiculos_2011.xls	enero a diciembre 2011	número de vehículos vendidos anualmente, número de unidades importadas y número de unidades		tablas dinámicas	
Vehiculos_2012.xls	enero a diciembre 2012	número de vehículos vendidos anualmente, número de unidades importadas y número de unidades		tablas dinámicas	
Vehiculos_2013.xls	enero a diciembre 2013	número de vehículos vendidos anualmente, número de unidades importadas y número de unidades		tablas dinámicas	
Vehiculos_2014.xls	enero a diciembre 2014	número de vehículos vendidos anualmente, número de unidades importadas y número de unidades		tablas dinámicas	
Vehiculos_2015.xls	enero a diciembre 2015	número de vehículos vendidos anualmente, número de unidades importadas y número de unidades		tablas dinámicas	
Vehiculos_2016.xls	enero a diciembre 2016	número de vehículos vendidos anualmente, número de unidades importadas y número de unidades		tablas dinámicas	
Vehiculos_2017.xls	enero a diciembre 2017	número de vehículos vendidos anualmente, número de unidades importadas y número de unidades		tablas dinámicas	
Vehiculos_2018.xls	enero a diciembre 2018	número de vehículos vendidos anualmente, número de unidades importadas y número de unidades nacionales, precios promedio		tablas dinámicas	
4 FUNCIONARIO ENCARGADO DE BRINDAR EL ACCESO					
Nombres y Apellidos	Alexiss Armando Mejia Borja				
Administración	NACIONAL				
Sub-Dirección/Dirección/Departamento:	SUBDIRECCION DE DESARROLLO ORGANIZACIONAL/DIRECCION NACIONAL DE PLANIFICACION Y GE				
5 PRODUCTOS A ENTREGAR POR EL INVESTIGADOR					
	FECHA COMPROMETIDA	FECHA ENTREGADA	OBSERVACIONES		
Documento de trabajo	NA		Ninguna		
Documento de recomendaciones de política	NA		Ninguna		
Metodología, sintaxis	NA		Ninguna		

Transferencia de Conocimiento 1	NA		Ninguna
Transferencia de Conocimiento 2	NA		Ninguna

6 FIRMAS DE RESPONSABILIDAD

FUNCIONARIO ENCARGADO	<i>Firma</i>		
	<i>Nombres y Apellidos</i>	Alexiss Armando Mejia Borja	
	<i>Número de Identificación</i>	0401394317	
INVESTIGADOR	<i>Firma</i>		
	<i>Nombres y Apellidos</i>	EVELIN VANESSA TASIGCHANA AMANCHA	
	<i>Número de Identificación</i>	1720473402	
	<i>E-mail</i>	vanne_2201@hotmail.com	
	<i>Teléfono(s)</i>	984020971	
	<i>País de Residencia</i>	Ecuador	
	<i>Ciudad de Residencia</i>	Quito	

PRIMERO. Guardar absoluta reserva y confidencialidad respecto de la información que recibe, destinándola íntegra y únicamente al objeto de su trabajo de investigación y declara conocer y aceptar la política de uso de la información del Servicio de Rentas Internas.

SEGUNDO. Notificar al SRI, a través de su Centro de Estudios Fiscales (CEF), la intención de realizar cualquier publicación o difusión del resultado de su trabajo de investigación y recabar la autorización que el CEF emita al efecto.

TERCERO. Introducir en su trabajo de investigación el siguiente reconocimiento: "El autor reconoce el apoyo brindado por el Servicio de Rentas Internas y el Centro de Estudios Fiscales del Ecuador. En particular, agradece que se facilitara el acceso a Bases de Datos y Estadísticas anónimas sin lo cual este trabajo no se habría podido llevar a cabo".

CUARTO. Entregar la versión impresa (de ser posible) y en digital de su trabajo de investigación traducido al español, así como el tratamiento dado a los datos a los que se tuvo acceso.

Normativa N° CD-03-2016, julio 2016.