



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
SISTEMA DE POSGRADO

MAESTRÍA EN FINANZAS Y ECONOMÍA EMPRESARIAL

TRABAJO DE TITULACIÓN:

“EFECTOS DE LA SALVAGUARDIAS EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ
ECUATORIANO EN EL PERIODO 2011-2015”

Previa a la obtención del Grado Académico de Magister en Finanzas y Economía
Empresarial

ELABORADO POR:

GUILLERMO AUGUSTO OCHOA HIDALGO

DIRECTOR DEL TRABAJO DE TITULACIÓN:

EC. URIEL CASTILLO NAZARENO

Guayaquil, a los 8 días del mes de Marzo del año 2017



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
SISTEMA DE POSGRADO

CERTIFICACIÓN

Certificamos que el presente trabajo fue realizado en su totalidad por el Economista Guillermo Augusto Ochoa Hidalgo, como requerimiento parcial para la obtención del Grado Académico de Magister en Finanzas y Economía Empresarial

Guayaquil, a los 8 días del mes de Marzo del año 2017

DIRECTOR DE TRABAJO DE TITULACIÓN

Ec. Uriel Castillo Nazareno

REVISORES:

Ec. Juan López Vera

Ec. Gonzalo Paredes Reyes

DIRECTORA DEL PROGRAMA

Ec. María Teresa Alcívar Avilés



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
SISTEMA DE POSGRADO

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

YO, GUILLERMO AUGUSTO OCHOA HIDALGO

DECLARO QUE:

El Trabajo de Titulación El Trabajo de Titulación “EFECTOS DE LA SALVAGUARDIAS EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ ECUATORIANO EN EL PERIODO 2011-2015” previa a la obtención del Grado Académico, ha sido desarrollada en base a una investigación exhaustiva, respetando derechos intelectuales de terceros conforme las citas que constan al pie de las paginas correspondientes, cuyas fuentes se incorporan en la bibliografía. Consecuentemente este trabajo es de mi total autoría.

En virtud de esta declaración, me responsabilizo del contenido, veracidad y alcance científico de la tesis del Grado Académico en mención.

Guayaquil, a los 8 días del mes de marzo del año 2017

EL AUTOR

GUILLERMO AUGUSTO OCHOA HIDALGO



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
SISTEMA DE POSGRADO

AUTORIZACIÓN

YO, GUILLERMO AUGUSTO OCHOA HIDALGO

Autorizo a la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil, la publicación en la biblioteca de la institución del Trabajo de Titulación de Maestría titulada: “EFECTOS DE LA SALVAGUARDIAS EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ ECUATORIANO EN EL PERIODO 2011-2015”, cuyo contenido, ideas y criterios son de mi exclusiva responsabilidad y total autoría.

Guayaquil, a los 8 días del mes de marzo del año 2017

EL AUTOR

GUILLERMO AUGUSTO OCHOA HIDALGO

AGRADECIMIENTO

Agradezco a Dios, a mis padres, amigos, profesores que han sido pilar fundamental para concluir este trabajo de titulación de cuarto nivel, en este momento no existen palabras para expresar la satisfacción de haber concluido con este proceso que va a permitirme desempeñarme de mejor manera en el ejercicio profesional.

ÍNDICE GENERAL

CARÁTULA.....	i
CERTIFICACIÓN.....	ii
DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD.....	iii
AUTORIZACIÓN.....	iv
AGRADECIMIENTO	v
ÍNDICE GENERAL	vi
BIBLIOGRAFÍA.....	- 96
-	viii
ANEXOS.....	a
.....	viii
ÍNDICE DE TABLAS.....	ix
ÍNDICE DE FIGURAS.....	xi
RESUMEN.....	xiii
ABSTRACT	xiv
CAPÍTULO I.....	- 1 -
INTRODUCCIÓN	- 1 -
1.1. Antecedentes	- 1 -
1.2. Planteamiento del Problema.....	- 2 -
1.3. Formulación del Problema	- 2 -
1.4. Justificación del Problema.....	- 2 -
1.5. Objetivos.....	- 3 -

1.5.1.	Objetivo General	- 3 -
1.5.2.	Objetivos Específicos.....	- 3 -
1.6.	Estructura Metodológica de la Investigación	- 3 -
1.7.	Hipótesis	- 9 -
1.8.	Variables.....	- 9 -
MARCO TEÓRICO		- 10 -
2.1.	Equilibrio macroeconómico que justifica el juego de las restricciones arancelarias y para-arancelarias	- 11 -
2.1.1.	Economía abierta y el mercado de bienes y servicios.....	- 11 -
2.1.2.	Teoría de industrialización	- 12 -
2.1.3.	Balanza comercial.....	- 13 -
2.1.4.	Ministerio de Comercio Exterior Ecuatoriano y el porqué de la medida de salvaguarda	- 16 -
2.1.5.	Zona de Intercambio Próximo	- 17 -
2.2.	El análisis microeconómico de las restricciones arancelarias y para-arancelarias desde el punto de vista del consumidor	- 18 -
2.2.1.	Recta presupuestaria.....	- 18 -
2.2.2.	Curva de indiferencia.....	- 19 -
2.2.3.	Curva de oferta ante la imposición de un impuesto	- 20 -
2.2.4.	Elasticidad	- 21 -
2.2.4.1.	Elasticidad de la demanda	- 21 -
2.2.4.2.	Elasticidad de la oferta	- 23 -
SECTOR AUTOMOTRIZ		- 25 -
3.1.	Evolución del sector automotriz.....	- 26 -
3.2.	Evolución del sector automotriz en el Ecuador	- 27 -
3.3.	Oferta y demanda actual del sector automotriz en la ciudad de Machala en el periodo del 2011-2015	- 36 -
CAPITULO IV		- 40 -
LAS SALVAGUARDIAS		- 40 -
4.1.	Políticas legales, financieras y comerciales de las salvaguardias	- 40 -

4.2.	Importancia de las salvaguardias para el Ecuador	- 50 -
4.3.	Las salvaguardias y su impacto en el sector automotriz Ecuatoriano.-	50 -
	-	
	CAPÍTULO V.....	- 56 -
	ANÁLISIS DE DEMANDA DEL SECTOR AUTOMOTRIZ CON Y SIN LA SALVAGUARDAS	- 56 -
5.1.	Demanda de vehículos, accesorios y repuestos	- 56 -
5.2.	Análisis de la demanda de vehículos, accesorios y repuestos, sin salvaguardias	- 58 -
5.3.	Análisis de los efectos de las salvaguardias en el sector automotriz de Machala-Ecuador.....	- 69 -
	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	- 96 -
6.1.	Conclusiones.....	- 96 -
6.2.	Recomendaciones.....	- 96 -
	<i>Álvarez, Jhon. (2015). El sector automotriz limita drásticamente sus importaciones. Quito. Publicado 8 de febrero 2015. http://comunidad.todocomercioexterior.com.ec/profiles/blogs/el-sector-automotriz-limita-dram-ticamente-sus-importaciones.....</i>	<i>- 97 -</i>
	<i>Cámara de Comercio de Guayaquil. (2015). Taller sobre el impacto de salvaguardias en el sector comercial e industrial del Ecuador. Guayaquil. Editorial CCG.</i>	<i>- 97 -</i>
	<i>Murtinho, Manuel. (2015). Ecuador restringirá en el 2015 la importación de vehículos por la baja del petróleo. Guayaquil. Editorial el Universo.....</i>	<i>- 98 -</i>
	<i>Murtinho, Manuel. (2015). Vehículos en Ecuador, más caros que en países vecinos. Guayaquil. Editorial el Universo.</i>	<i>- 98 -</i>
	BIBLIOGRAFÍA.....	- 96 -
	ANEXOS.....	a

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Metodología para la investigación de la demanda y oferta del sector automotriz en el periodo 2011-2015.....	- 7 -
Tabla 2 Metodología para el establecimiento del impacto de las salvaguardias desde su perspectiva legal, y económica, con la información y las especificaciones dadas por el consejo y comité de comercio exterior e investigaciones	- 8 -
Tabla 3 Metodología para la determinación de los efectos de la demanda en el consumo de los vehículos y repuestos.....	- 8 -
Tabla 4 Sobretasas aplicadas en el Ecuador en el 2015, tomado del Ministerio de Comercio Exterior.....	- 17 -
Tabla 5 Normas técnicas del sector automotor	- 44 -
Tabla 6 Reglamentos técnicos.....	- 45 -
Tabla 7 Descripción arancelaria del sector automotor.....	- 46 -
Tabla 8 Barreras Arancelarias del sector automotor	- 47 -
Tabla 9 Descripción de Aranceles.....	- 49 -
Tabla 10 Principales concesionarios y anexos de vehiculos.....	- 54 -
Tabla 11 Estadísticos sin la aplicación de la salvaguarda.....	- 62 -
Tabla 12 Correlación sin la aplicación de la salvaguarda	- 63 -
Tabla 13 Coeficientes de Correlación y error estándar del modelo de salvaguarda.....	- 63 -
Tabla 14 Anova del modelo sin Salvaguarda.....	- 64 -
Tabla 15 Coeficientes del modelo sin salvaguarda	- 64 -
Tabla 16 Correlaciones y covarianzas del modelo sin salvaguarda.....	- 65 -
Tabla 17 Diagnóstico de dimensión, Autovalor condición, y proporción de varianza del modelo sin salvaguarda.	- 65 -
Tabla 18 Estadística de residuos del modelo sin salvaguarda.....	- 66 -
Tabla 19 Resumen de la industria automotriz hasta 2014 tomado de la Asociación de Automotores del Ecuador.....	- 76 -

Tabla 20 Unidades y participacion en el meracdo por marca del 2007-2014 tomado de la asociación de automotores del Ecuador	- 78 -
Tabla 21 Importaciones anuales de automóviles, camionetas, suvs, vans, buses, y camiones desde 1993-2014 datos proporcionados por la asociación de automotores del Ecuador	- 80 -
Tabla 22 Número Importaciones desde los principales socios comerciales del 2012-2014 tomado de asociación de empresas automotrices del Ecuador.....	- 81 -
Tabla 23 Ventas de las distintas marcas con aplicación de la salvaguarda.....	- 83 -
Tabla 24 Ventas e impuestos con salvaguarda.....	- 84 -
Tabla 25 Valor del impuesto con salvaguarda	- 85 -
Tabla 26 Estadísticos descriptivos del modelo con salvaguarda	- 86 -
Tabla 27 Estadísticos descriptivos del modelo con salvaguarda	- 87 -
Tabla 28 Correlación del Modelo con Salvaguarda.....	- 87 -
Tabla 29 Variables del Modelo con Salvaguarda	- 88 -
Tabla 30 Residuos del Modelo con Salvaguarda	- 88 -
Tabla 31 Datos de la importación de automotores, repuestos, y partes, 2011-2015-	91
-	
Tabla 32 Precio y cantidad de los vehículos importados en el periodo 2014 – 2015-	92
-	
Tabla 33 Precio de venta de vehículos 2014 -2015, y cantidad demandada de vehículos 2014 – 2015.....	- 93 -
Tabla 34 Exportaciones e Importaciones totales del 2011-2015	- 94 -

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1: Recta presupuestaria de libro de Economía de Samuelson	- 19 -
Figura 2: Curvas de precio consumo de libro de Economía de Samuelson	- 20 -
Figura 3: Curva de oferta y demanda y un desplazamiento de la curva de oferta debido a un impuesto tomado del libro de Microeconomía de Parkin.....	- 21 -
Figura 4: Elasticidad precio de la demanda tomada del libro de Microeconomía de Parkin	- 23 -
Figura 5: Elasticidad precio de la oferta tomada del libro de Microeconomía de Parkin	- 24 -
Figura 6: Venta de automóviles en el 2012.....	- 30 -
Figura 7. Proyección de Ventas 2011-2015 sin Salvaguardia.....	- 60 -
Figura 8. Modelo sin aplicación de la salvaguarda	- 61 -
Figura 9. Sin aplicación de la salvaguarda.....	- 62 -
Figura 10. Histograma del modelo sin salvaguarda	- 67 -
Figura 11. Gráfico P-P normal del modelo sin salvaguarda	- 68 -
Figura 12: Proyección de Ventas con Salvaguardias	- 71 -
Figura 13: Cuadro de Ventas de almacenes de Repuestos 2014-2015.....	- 71 -
Figura 14: Comportamiento de la Industria automotriz.....	- 72 -
Figura 15: Evolución de las ventas 2014-2015, tomado de la de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador	- 72 -
Figura 16: Comercialización de vehículos, partes, y repuestos 2012 – 2015, tomado de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador.....	- 73 -
Figura 17: Ventas 2012-2015, tomado de la asociación de empresas automotrices del Ecuador	- 74 -
Figura 18: Ventas por segmento en el Ecuador, tomado de la asociación de empresas automotrices del Ecuador.....	- 75 -
Figura 19: Participación del segmento vehicular Ecuatoriano, tomado de la asociación de empresas automotrices del Ecuador	- 76 -
Figura 24: Ventas con modelo de salvaguarda	- 85 -

Figura 25: Impuesto con modelo de salvaguarda.....	- 86 -
Figura 29: Histograma de modelo con salvaguarda.....	- 89 -
Figura 30: Figura P-P normal del modelo con salvaguarda.....	- 90 -
Figura 31: Importación de automotores, partes, y repuestos	- 91 -
Figura 32. Contracción de la demanda debido al arancel	- 94 -

RESUMEN

La presente investigación tiene como principal objetivo analizar las consecuencias de la aplicación de medidas proteccionistas, restrictivas, aranceles, y salvaguardas por parte del Gobierno Ecuatoriano a la entrada de partes, repuestos, y principalmente vehículos que ingresan al país, propiciando a través de la medida determinar las mejoras a la política económica de la nación. Todo esto con el fin de fomentar la producción, incremento del empleo y desarrollo económico social.

Este trabajo de investigación pretende primero explicar el comportamiento del mercado automotriz nacional, ya que este sector se encuentra en la actualidad en continua evolución, se realizará una valoración del comportamiento de las importaciones, demanda, y producción de vehículos, repuestos y partes.

Se presentará una descripción detallada de las diferentes políticas aplicadas, aranceles, impuestos, salvaguardias, y cuotas al sector automotriz e información necesaria del Comité de Comercio Exterior que permita evaluar la real estimación de estas medidas. Finalmente se realiza una revisión de las cuentas tanto estatales, como empresariales, lo que permitirá tomar una decisión si las salvaguardas, fueron positivas o negativas, en pos de mejorar el empleo y la producción.

Palabras claves: Comité de Comercio Exterior, medidas proteccionistas, aranceles, salvaguardias, restrictivas, cuotas, empleo, producción, desarrollo económico del país.

ABSTRACT

This research has as main objective to analyze the consequences of protectionist, restrictive tariff measures and safeguards by the Ecuadorian government to the input parts, spare parts and vehicles primarily entering the country, promoting through as identify improvements to the economic policy of the nation. This in order to encourage production, increased employment and economic social development.

This research aims first to explain the behavior of national, automotive market, because this is a sector that is currently evolving, an assessment of the performance of imports, demand and vehicle production will take place, spare parts and parts.

A detailed description of the different policies implemented, tariffs, taxes, safeguards and quotas for automotive and necessary information from the Foreign Trade Committee to assess the real estimate of these measures will be presented. Finally a review of both state accounts, such as business, which will decide whether safeguards were positive or negative, towards improving employment and production takes place.

Keywords: Foreign Trade Committee, protectionist measures, tariffs, safeguards, restrictions, fees, employment, production, economic development.

CAPÍTULO I

INTRODUCCIÓN

1.1. Antecedentes

En el presente trabajo de investigación se va a investigar los efectos de las salvaguardias en el sector automotriz del Ecuador que se han establecido en el periodo 2011-2015, y en especial a los vehículos de consumo, sus repuestos y partes, obteniendo información que permita tener una visión más clara de cómo se encuentra el sector automotriz. Aprender sobre las medidas que se están tomando en este sector y que cada día restringen más la importación vehículos, repuestos, y partes.

La política macroeconómica de restricción de importaciones, es una regla de la organización mundial del comercio, como barrera proteccionista de la producción nacional, pero se considera que a largo plazo esta medida fácilmente traerá represalias para el país que la adopté, ya que provoca la pérdida de confianza en el intercambio comercial, lo que origina conflictos económicos para todos, especialmente a los bienes protegidos, la restricción no afecta solo al consumidor, también se afecta la industria nacional. Se debe establecer pertinentemente los cambios en las políticas macroeconómicas de restricción a las importaciones, de tal manera que las puertas del mundo se mantengan abiertas para este país.

Hoy en día siendo el transporte un motor dentro de la economía nacional se considera necesario el estudio a profundidad de las políticas fiscales formalizadas por el gobierno actual como son la aplicación de salvaguardias y medidas restrictivas al sector automotriz y con un mayor impacto en los vehículos de consumo, este sector es el que ha sido más afectado con el fin del cambio de la matriz productiva nacional. El hecho de que las salvaguardias, los aranceles, y las medidas proteccionistas sean una medida económica clave para incentivar el desarrollo y fomento de la economía nacional.

1.2. Planteamiento del Problema

Se ejecutó una encuesta a 384 personas del Ecuador específicamente en la ciudad de Machala, se realizó entrevistas a los expertos de los concesionarios de vehículos, partes, y repuestos, lo cual evidencio que: los consumidores la mayoría desearía poseer un vehículo, no lo comprarían por los costos altos debido a los impuestos, desconocimiento de la medida de salvaguarda, falta de incentivos tributarios para invertir en el país.

En Ecuador la industria automotriz ha mantenido una tendencia creciente en las importaciones de vehículos, partes, y repuestos, durante el 2011 al 2014 produciendo un desequilibrio de la balanza comercial, y es por este motivo que en el 2015 se adoptó por parte del Gobierno Ecuatoriano una restricción (salvaguarda) a la importación de vehículos, partes, y repuestos, por lo que en la presente investigación el objeto de estudio es: efectos de la salvaguarda en el sector automotriz Ecuatoriano en el periodo 2011 – 2015.

1.3. Formulación del Problema

¿Cómo se van analizar los efectos de las salvaguardias en el sector automotriz ecuatoriano en el periodo 2011-2015?

1.4. Justificación del Problema

El propósito de esta investigación está encaminado a fortalecer la economía local con la reducción de las importaciones de vehículos, partes, y repuestos, a permitir el desarrollo y progreso de la industria nacional, para así propiciar el desarrollo sustentable y sostenible del Ecuador, por lo que se considera relevante la medida de salvaguarda adoptada por el gobierno.

1.5. Objetivos

1.5.1. Objetivo General

El objetivo de estudio es analizar los efectos de las salvaguardias en el sector automotriz ecuatoriano en el periodo 2011-2015, y con ello establecer la situación económica financiera tanto del gobierno en recaudación, como de los agentes involucrados en el sector automotriz y sus efectos en la venta de vehículos, partes, y repuestos. Se presenta un análisis de como las medidas restrictivas en el sector automotriz han ocasionado la reducción de ventas, ocasionando incluso el cierre de algunas empresas de este sector por la falta de planificación ante las salvaguardias impuestas por el gobierno ecuatoriano.

1.5.2. Objetivos Específicos

- Analizar la demanda y oferta del sector automotriz en el periodo 2011-2015.
- Establecer el impacto de las salvaguardias desde su perspectiva legal, financiera y comercial, con la información y las especificaciones dadas por el consejo de comercio exterior e inversiones y el comité de comercio exterior.
- Determinar los efectos de la demanda en el consumo de los automóviles, partes, y accesorios.

1.6. Estructura Metodológica de la Investigación

El estudio de la presente investigación del sector automotor es resolver las preguntas de investigación, y por ende determinar si la medida de salvaguarda tuvo su efecto o no en este importante sector de la economía ecuatoriana para lo cual se planteó las siguientes preguntas de investigación:

En el desarrollo de la presente investigación se planteó las siguientes preguntas:

- ¿Cómo analizar la demanda y oferta del sector automotriz en el periodo 2011-2015?

- ¿Cómo establecer el impacto de las salvaguardias desde su perspectiva legal, financiera y comercial, con la información y las especificaciones dadas por el consejo de comercio exterior e inversiones y el comité de comercio exterior?
- ¿Cómo determinar los efectos de la demanda en el consumo de los automóviles, partes, y accesorios?

La naturaleza de la presente investigación se sustenta en el paradigma de investigación-acción, donde se utilizó la entrevista, la encuesta, la observación documental, el método hipotético deductivo, y el método analítico sintético, y distintos software estadísticos, para su fundamentación.

El estudio de la presente investigación del sector automotor es resolver las preguntas de investigación, y por ende determinar si la medida de salvaguarda tuvo su efecto o no en este importante sector de la economía ecuatoriana para lo cual se tiene que:

Según Pro-Ecuador el sector automotor es importante en el desarrollo de la Economía del país porque:

Con los ingresos que percibe esta industria se estima que aporta al Estado con cerca 400 millones en el rubro de impuestos, razón por la cual el Ecuador sabe la importancia del desarrollo de este sector, aparte de que es la principal fuente de empleo directa e indirectamente de los ecuatorianos, y sobre todo que permite el crecimiento de toda la industria nacional, ya que trabaja de la mano en el desarrollo del país (Pro-Ecuador., 2013).

El tipo de investigación que se abordó fue documental ya que se observó la realidad económica, política, y legal que afronta el sector automotor ecuatoriano, así como la investigación acción participativa porque la información a analizar se tomó del entorno, comunidad o grupo donde se originó el problema, lo que permitió transformar la realidad del sector estudiado, y tomar las medidas que lleven este sector al desarrollo.

El paradigma de estudio es cuantitativo ya que se analizó la demanda del sector automotriz luego de la aplicación de la medida de salvaguarda.

La variable de estudio son los consumidores de vehículos del Ecuador y se tomará como referencia el cantón Machala debido a su alto impacto en el sector.

En la presente investigación se realizara un estudio de demanda en el sector automotriz del Ecuador en el periodo 2011-2015.

La población del Ecuador es de aproximadamente 16 millones de habitantes por lo que procedió a tomar la muestra en el cantón Machala que es de 241606 personas aproximadamente de los cuales para la investigación se trabaja con:

Para calcular el tamaño de la muestra suele utilizarse la siguiente formula:

$$n = \frac{N\sigma^2z^2}{(N - 1)e^2 + \sigma^2z^2}$$

Dónde:

n= tamaño de muestra.

N= tamaño de la población.

σ = desviación estándar de la población que, generalmente cuando no se tiene su valor, suele utilizarse un valor constante de 0,5.

Z= valor obtenido mediante niveles de confianza. Es un valor constante que, si no se tiene su valor se lo toma en relación al 95% de confianza equivale a 1,96 (como más usual) o en relación al 99% de confianza equivale a 2,58, valor que queda a criterio del investigador.

e= limite aceptable de error muestral que, generalmente cuando no se tiene su valor, suele utilizarse un valor que varía entre 1% (0,01) y 9% (0,09), valor que queda a criterio del encuestador.

La muestra de la población sale de 383,55

La n muestra será de 384 personas.

Se utilizara en el proceso de investigación los siguientes métodos:

Método analítico sintético

- Se utiliza el método analítico sistémico para la caracterización gnoseológica, y axiológica, del comportamiento del consumidor frente a las salvaguardias en el sector automotriz además de la interpretación de la información obtenida por los métodos empíricos dirigidos a la valoración de la situación actual así como la corroboración de que las salvaguardias que efecto ha tenido en el sector automotriz del Ecuador en el periodo 2011-2015.
- Método analítico sintético para la caracterización gnoseológica, axiológica, y sociológica de la demanda del sector automotriz además de la explicación de la información obtenida por los métodos empíricos dirigido a la valoración de la situación actual así como la corroboración de que las salvaguardias que efecto ha tenido en el sector automotriz del Ecuador en el periodo 2011-2015.
- Método histórico lógico.
- El método histórico – lógico se lo utilizó para analizar la evolución de los efectos de las salvaguardias en el sector automotriz del Ecuador en el periodo 2011-2015.

Los siguientes métodos empíricos:

- Observación documental:

A cada concesionario del Ecuador, específicamente con E- Maulme, Hyundai, importadora Galarza, importadora Tomebamba, tiendas de repuestos.

- La encuesta:

A los consumidores de vehículos, y repuestos de la ciudad de Machala.

- La entrevista:

Administración de los concesionarios, y dueños de los almacenes de repuestos se aplicara también el método sistémico, el método heurístico, el método sistémico, el aprendizaje basado en problemas, el método colaborativo.

Objetivo específico: Analizar la demanda y oferta del sector automotriz en el periodo 2011-2015.

En la **Tabla 1** se presenta las estrategias, y habilidades que utiliza el sector automotriz, para realizar el análisis de las variables, demanda y oferta, mediante la observación, e investigación de la tendencia del mercado.

Tabla 1

Metodología para la investigación de la demanda y oferta del sector automotriz en el periodo 2011-2015

Variable	Fuente	Procedimiento de recolección	Estrategia de análisis
Demanda	Muestra de usuarios de los concesionarios	Observación documental	Análisis de tendencias del mercado
Oferta	Muestra de los concesionarios	Observación documental	Análisis de tendencias del mercado

Objetivo específico: establecer el impacto de las salvaguardias desde su perspectiva legal, y económica, con la información y las especificaciones dadas por el consejo y comité de comercio exterior e investigaciones

En la **Tabla 2** se explica las estrategias, para la determinación de la consecuencia de las salvaguardias sobre las variables, medida de salvaguarda, y COMEX

(Exportaciones e Importaciones de vehículos, repuestos, y partes), a través de la observación y el empleo del método heurístico en la presente investigación, que permitirá tener una visión de la importancia de la medida de salvaguarda.

Tabla 2

Metodología para el establecimiento del impacto de las salvaguardias desde su perspectiva legal, y económica, con la información y las especificaciones dadas por el consejo y comité de comercio exterior e investigaciones

Variable	Fuente	Procedimiento de recolección	Estrategia de análisis
Salvaguardias	Muestra de usuarios de los concesionarios	Observación documental	Método heurístico
COMEX	COMEX	Observación documental	Método heurístico

Objetivo específico: determinar los efectos de la demanda en el consumo de los vehículos y repuestos.

En la Tabla 3 se presenta las técnicas para el establecimiento del efecto de la medida de salvaguarda sobre las variables, demanda, y consumo de vehículos y repuestos, mediante la observación y análisis de la tendencia del mercado.

Tabla 3

Metodología para la determinación de los efectos de la demanda en el consumo de los vehículos y repuestos

Variable	Fuente	Procedimiento de recolección	Estrategias de análisis
Demanda	Muestra de usuarios de los concesionarios	Observación documental	Análisis de tendencias del mercado
Consumo de vehículos y repuestos	Muestra de usuarios de los concesionarios	Observación documental	Análisis de tendencias del mercado.

1.7. Hipótesis

Si se analiza los efectos de la salvaguardias en el sector automotriz ecuatoriano, se determinará el plan de la restricción que permita potenciar, y mejorar la industria nacional, y mantener en equilibrio las exportaciones e importaciones, en el periodo 2011 - 2015.

1.8. Variables

Las variables de estudio en la presente investigación son:

La variable dependiente: El estado como ente que toma la medida de salvaguarda, para proteger la industria nacional, y obtener un equilibrio de la balanza comercial.

Las variables independiente: Los consumidores de vehículos del Ecuador y se tomará como referencia el cantón Machala debido a su alto impacto en el sector, donde se analizó la elasticidad e impacto en los consumidores.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

La macroeconomía se ocupa del comportamiento de economía en su conjunto, de las expansiones y recesiones, del crecimiento económico a largo plazo y de las fluctuaciones del corto plazo que constituyen el ciclo económico. Se enfoca en el comportamiento económico y las políticas económicas que influyen en el ahorro, la inversión, el consumo, el dinero y la balanza comercial, la política monetaria, fiscal, y comercial, por lo que el mercado y consumidor se interrelacionan en la decisión, basándose en las medidas económicas que tome el gobierno.

Las nuevas estrategias de comercialización e industrialización que tiene que presentar la industria nacional es un factor importante para el desarrollo del país ya que la producción nacional es lo primordial para el desarrollo económico del país. Comercializar es lo más importante para mantener el desarrollo sustentable y sostenible de un país en busca de mejorar la economía a través de la aplicación de preferencias arancelarias y tratados que protejan y permitan el avance de la industria nacional, permitiéndole competir en este mundo globalizado.

En el entorno de competitividad y excelencia que se maneja en el mundo empresarial actual el Ecuador no se puede quedar atrás a la modernización y a la búsqueda de emprendimientos que logren sacar a los países subdesarrollados de la pobreza y miseria, los gobiernos toman medidas arancelarias y para-arancelarias para proteger su industria nacional, y que en el futuro inmediato compitan en este mercado globalizado. En el comercio actual el empresario actual tiene que adaptarse a los cambios y a las medidas económicas que se tomen en los países con los que se negocia, valorando las nociones expansivas para el logro del desarrollo del país.

Como base fundamental de la presente investigación se abordará:

- El equilibrio macroeconómico que justifica el juego de las restricciones arancelarias y para-arancelarias

- El análisis microeconómico de las restricciones arancelarias y para-arancelarias desde el punto de vista del consumidor

2.1. Equilibrio macroeconómico que justifica el juego de las restricciones arancelarias y para-arancelarias

Al analizar el equilibrio macroeconómico del sector automotriz y la aplicación de una medida económica-comercial de salvaguardia que influye sobre el comercio de los vehículos, partes, y piezas mediante la aplicación de aranceles, cuotas, barreras no arancelarias, salvaguardas, y subsidios en busca de la protección de la industria nacional tales como la manufactura, las artesanías, el calzado, el cuero, los textiles, y los productos agroindustriales.

Si el gobierno decide aumentar la tasa de impuestos, la renta disponible de las personas disminuye y por ende el poder de compra. Además el multiplicador disminuye, de manera que la demanda de producción de bienes y servicios sufre un efecto menor, todo en busca de proteger la industria nacional, para competir con los mercados internos, y externos.

2.1.1. Economía abierta y el mercado de bienes y servicios

La economía abierta es donde se analiza la actividad económica, y las interacciones de los habitantes locales, y el mundo, demandando y ofreciendo productos en el exterior. La apertura del mercado de bienes permite a los consumidores, y las empresas elegir entre bienes internos y externos, lo que hace que ningún país este excepto de alguna restricción, incluso los países comprometidos con el libre comercio tienen aranceles y cuotas. Varios sectores pueden estar expuestos a la competencia mundial sin que esto conlleve un aumento de importaciones, al ser competentes y mientras mantengan sus precios bajos, las relaciones comerciales serán productivas y permitirán el progreso y desarrollo de los países.

Se acepta que mercado de bienes y servicios es manipulado por los bancos centrales, y puesto al servicio de las políticas macroeconómicas que inducen el crecimiento, desarrollo de los países que la aplican, también sirve para la obtención de

mejoras del proceso productivo, incide en el perfeccionamiento de la industria lo que permite que los exportadores participen del progreso y desarrollo económico del país, protege la industria nacional de los bienes importados, favoreciendo el empleo y la productividad, y evita el déficit comercial productivo no sustentable.

Es importante lo que dice Segovia (2015), que el mercado debe de corregir los escenarios de mediano y largo plazo, con reformas estructurales que permitan que la producción de como efecto la competitividad de la economía, sobre todo en la búsqueda del equilibrio comercial donde se busca que las exportaciones estén por encima de las importaciones, para el logro del superávit comerciales en el comercio de bienes y servicios, lo que permite el desarrollo de la economía interna.

Para Samuelson y otros autores neoclásicos consideran que la liberalización comercial puede no traer beneficios futuros para algunos países, tanto en el corto como en el largo plazo, dicha teoría es categórica cuando dice que en el largo plazo la liberalización puede ser perjudicial para cualquier país, y en particular para los países subdesarrollados, lo que muestra que una apreciación de su tipo de cambio real a largo plazo, una pérdida de su producción frente al exterior, un aumento de su déficit comercial, falta de empleo, desajustes de la balanza de pagos.

2.1.2. Teoría de industrialización

Es esencial para la teoría de industrialización sustitutiva el crecimiento de la productividad, pero a la CEPAL le fue difícil formalizarlo. En el modelo estructuralista, implícitamente, la producción se explica por cambios en el acervo de capital, tanto del sector público como del sector privado, con un efecto positivo del primero sobre el segundo. Una restricción externa enlaza la acumulación a la capacidad de importar, y éstas a las exportaciones -las que son función principalmente del volumen del comercio mundial y de la relación de precios del intercambio-, así como el propio acervo de capital. Esto contrasta agudamente con el modelo de crecimiento neoclásico estándar en que la producción depende solamente de la oferta de capital y de trabajo, con rendimientos decrecientes a escala que implican un eventual agotamiento del proceso de crecimiento.

Se dice que la productividad total de factores bajo el régimen de sustitución de importaciones es baja y decreciente: por un lado, la intensidad de uso de capital es demasiado alta, lo que lleva a un crecimiento menor con una dotación dada de capital y de trabajo porque la protección aumenta la rentabilidad más allá del punto óptimo y, por otro, la competencia es menor que en una economía abierta, de modo que las empresas no necesitan introducir nuevas técnicas para mantener su participación en el mercado. Sin embargo, estas proposiciones no se ven confirmadas por comprobaciones empíricas (Dennison, 1967).

Cuando se habla de comercio exterior, la competitividad internacional de un país es el principal tema de análisis, ver si los costos son menores a los de otros países, y que a pesar de que no se tenga una ventaja absoluta se tenga una ventaja comparativa con lo que se permite la generación de comercio tanto local como internacional (Encinas, 2013).

La industrialización está justificada por sí sola, pero depende de consensos entre el gobierno y empresario con el diseño de políticas eficaces ligadas al desarrollo tecnológico y a la innovación, permitiendo la transformación de las estructuras productivas con mayor valor agregado, logrando mantener ambientes sanos en los negocios, donde todos ganen, y todos se desarrollen.

2.1.3. Balanza comercial

La balanza comercial es el registro de todas las exportaciones e importaciones de un país en un periodo de tiempo determinado. Las exportaciones son el envío de un producto o servicio a un país extranjero con fines comerciales. Las importaciones son el ingreso de mercancías dentro un territorio (Samuelson, 2010).

El Ecuador en busca de mejorar las exportaciones, ha creado una medida de salvaguarda en contra de las importaciones de vehículos, partes, y piezas, aplicada en el 2015-2016, con esta medida el gobierno pretende mejorar la competitividad de la industria nacional en post de competir con la extranjera. La medida de salvaguarda se debe de aplicar luego de que:

- Se determine que las importaciones de los productos se encuentran aumentando cada vez más, ya sea en términos absolutos o de comparación con la producción nacional.
- Se establezca que las importaciones causen daño al conjunto de productores o competidores.

En este caso de análisis el motivo de la medida tomada por el gobierno fue el aumento de las importaciones, lo que origina un desequilibrio de la balanza comercial, para lo cual con la medida se busca que las exportaciones crezcan, y las importaciones reduzcan.

En un sistema dolarizado las exportaciones de bienes y servicios constituyen la apertura del ingreso de dinero, por lo que el país que tenga este sistema tiene que trabajar para que su posición frente al mundo sea lo mejor posible, tomando medidas para mantener una balanza comercial favorable, en busca del desarrollo productivo de su país.

Para ser posible que un país restrinja las importaciones deben de existir desequilibrios en la balanza de pagos, todo esto con el ánimo de incentivar la producción nacional y el crecimiento de las exportaciones pero se tienen las siguientes limitaciones:

- Si la restricción actúa solo en las importaciones, mientras que una devaluación reducirá las importaciones y fomenta a las exportaciones
- Que la restricción estimule la producción de productos importados, en lugar de bienes competentes del mercado exterior
- Que la restricción no solo reduzcan las importaciones, sino que aumente los insumos del producto exportado

Medidas proteccionistas (Salvaguarda) que restrinjan las importaciones y, de esta manera, se desincentiva la compra de bienes extranjeros y se favorece a los productores nacionales, ya que estos tienen la posibilidad de aumentar sus precios al nivel del precio de los bienes importados más la carga del arancel (o de la restricción en general) y, con

esto, aumentar sus ganancias. Así pues, mientras los productores ofrecen más a un mayor precio, gracias al incentivo que les proporciona el arancel, los consumidores demandan menos como consecuencia de los precios elevados (Krugman & Obstfeld, 2006).

Los industriales nacionales, sin embargo, pueden decidir mantener sus precios en el mismo nivel y éstos se percibirían como más bajos, gracias al aumento de precios en las importaciones producto de la restricción comercial y, de esta manera, estarían apuntando a la obtención de ganancias a través del volumen de ventas, es decir, diferenciación en costos. Aunque, en este caso, los consumidores también se verían afectados, ya que, mediante el arancel, el producto que ellos consideraban deseable se encarece y, ahora se ven obligados a consumir el producto nacional; es decir, se está buscando cambiar los patrones de consumo de las personas, en favor de los bienes producidos internamente.

Se aborda la restricción de importaciones desde el crecimiento de las importaciones y el déficit comercial, de cuenta corriente y de la balanza de pagos es necesario analizar otro tipo de consideraciones. Las medidas arancelarias y no arancelarias que se toman con el objeto de reducir la compra de bienes extranjeros, en este tipo de casos, tienen por objeto disminuir la salida de divisas del país. Esta situación se da, por lo general, cuando los flujos de dinero que ingresan al país por medio de los componentes de la cuenta corriente son menores que la salida de los mismos. Por lo tanto, para financiar este déficit, los países, necesitan obtener mayores recursos del lado de la cuenta de capitales, lo que incluye endeudamiento; aunque, muchas veces, los países recurren a otro tipo de mecanismos fuera de la balanza de pagos para regular los déficits como por ejemplo, la devaluación.

Mediante la aplicación de medidas arancelarias y no arancelarias para detener o desincentivar las importaciones, se busca reducir el déficit comercial que puede estar contribuyendo al deterioro del saldo en la cuenta corriente. El atacar el déficit de la balanza de pagos por medio de la restricción de las importaciones es una de las pocas acciones que los gobiernos pueden tomar para tratar de corregir esta situación, ya que difícilmente pueden tener control sobre los otros componentes de la balanza, como las

transferencias, remesas y la renta que envían los otros países, pero se trata de modificar la balanza comercial, tanto de bienes, como de servicios, especialmente en cuanto a importaciones, es una tarea más fácil, ya que depende de los agentes nacionales.

La Organización Mundial del Comercio aprueba el uso de salvaguardias para corregir desequilibrios en la balanza de pagos. Sin embargo, existe mucha oposición acerca del uso de restricciones comerciales como un mecanismo de ajuste de la misma, debido a que se asegura que los déficits y superávits son temporales y se corrigen por sí mismo en el largo plazo, es decir, cuando se elimina el exceso de demanda o de oferta de dinero mediante la entrada o salida de fondos, se corrige la situación y el flujo internacional de dinero se agota y llega a su fin. Además, se argumenta que el déficit de cuenta corriente tampoco es un problema ya que permite a los países tener más inversión que la que su ahorro interno puede proveer (Ibarra Roberto, 1988).

El hecho de no poseer moneda propia impide a los gobiernos tomar medidas de política monetaria, lo que incluye utilizar mecanismos tales como la devaluación para hacer frente a situaciones económicas desfavorables, para modificar relativamente ciertos aspectos comerciales, como la competitividad de las exportaciones o para atacar el déficit de la balanza de pagos.

2.1.4. Ministerio de Comercio Exterior Ecuatoriano y el porqué de la medida de salvaguarda

Es importante que se tenga claro que una medida de salvaguarda busca precautelar los bienes nacionales y es por esta razón que frente a la perspectiva en que se encuentra el mundo se ha tenido que modificar las formas de ajuste de la balanza de pagos y debido a que el Ecuador se enfrenta a un desequilibrio comercial por la disminución del precio del petróleo, la apreciación del dólar, motivo que llevo a tomar medidas que permitan la regulación a nivel general de las importaciones y con ello lograr el equilibrio en la balanza comercial.

Es así que el gobierno ha tomado una serie de medidas para mitigar los impactos de este contexto, por lo que fue necesario cambiar el regular sistema de salvaguarda

por una medida de salvaguarda de balanza de pagos que consiste en la concentración de impuestos o aranceles a determinados bienes y servicios importados, medida que es permitida por la Organización Mundial del comercio, para salvaguardar el equilibrio externo, y las sobretasas que se aplicaran son (ver **Tabla 4**):

Tabla 4

Sobretasas aplicadas en el Ecuador en el 2015, tomado del Ministerio de Comercio Exterior

Sobretasa	Producto
5%	Bienes de capital y materias primas no esenciales
15%	Bienes de sensibilidad media
25%	Neumáticos, cerámica, CKD de motos y televisores
45%	Bienes de consumo final, vehículos, motos, televisores, etc.

2.1.5. Zona de Intercambio Próximo

Es importante conocer que para la obtención de una nueva negociación se debe de valorar las nociones expansivas de la experiencia, poniéndose en práctica con las personas que deseen la transformación de su vida, permitiendo el desarrollo de sus la capacidades, descubriendo oportunidades de perfeccionamiento comercial, por medio de la reflexión y la investigación de las creencias que no han aportado cambio significativo en su impulso de querer ser un mejor empresario, reconociendo que los logros del progreso empresarial vienen de la mano de las prácticas, costumbres, y hábitos, mediante un marco de coherencia, reconociendo este éxito con la creación de una industria, que permita generación de empleo, el fomento del desarrollo de la industria nacional.

2.2. El análisis microeconómico de las restricciones arancelarias y para-arancelarias desde el punto de vista del consumidor

El modelo de oferta y demanda detalla el intercambio del mercado de un bien que se establece entre consumidor y productor, en correspondencia al precio y la cantidad de los bienes, que se determinen en un mercado libre y competente, el precio se coloca en función de él bien o servicio solicitado por parte del consumidor y la cantidad proporcionada por el productor, concibiendo un punto de equilibrio en el cual el consumidor estará dispuesto a recibir todo lo que ofrezca el productor en este precio de equilibrio, y el productor entregar lo que demanda el consumidor, permitiendo establecer y mantener el equilibrio del mercado de bienes y servicios.

La libre competencia del mercado, permite que el cliente demande y el empresario oferte bienes o servicios dependiendo del precio de los productos. La oferta tiene su ley que dice que la oferta de bienes es directamente proporcional al precio, mientras más elevado sea el precio, más elementos se ofrecerán la venta. En cambio la demanda su ley expresa que la demanda de bienes es inversamente proporcional al precio, lo que quiere decir que a más costoso el bien o servicio menos solicitaran los clientes.

2.2.1. Recta presupuestaria

Muestra todas las combinaciones de bienes y servicios que el consumidor puede adquirir, se expresa que la pendiente es la relación de lo que se decide cambiar de un bien por otro bien, mide también el costo de oportunidad del consumidor, o sea que si este desea consumir más el bien 1, debe de renunciar a un mayor consumo del bien 2, y así viceversa si deseo consumir más el bien 2 debo de dejar de consumir el bien 1, si la renta aumenta se podrán consumir más de los dos bienes, si el precio de uno de los bienes disminuye se podrá consumir más de ese bien, pero si el precio del bien aumenta se podrá consumir menos de ese bien.

La **Figura 1** refleja que a una variación del precio de un bien provoca una rotación de la recta presupuestaria en torno a una de las coordenadas del origen, cuando sucede lo que plantea este análisis de los efectos de las salvaguardas donde el precio de los

vehículos, respuestas, y piezas sube la recta presupuestaria se disminuye la recta se desplaza hacia la izquierda.

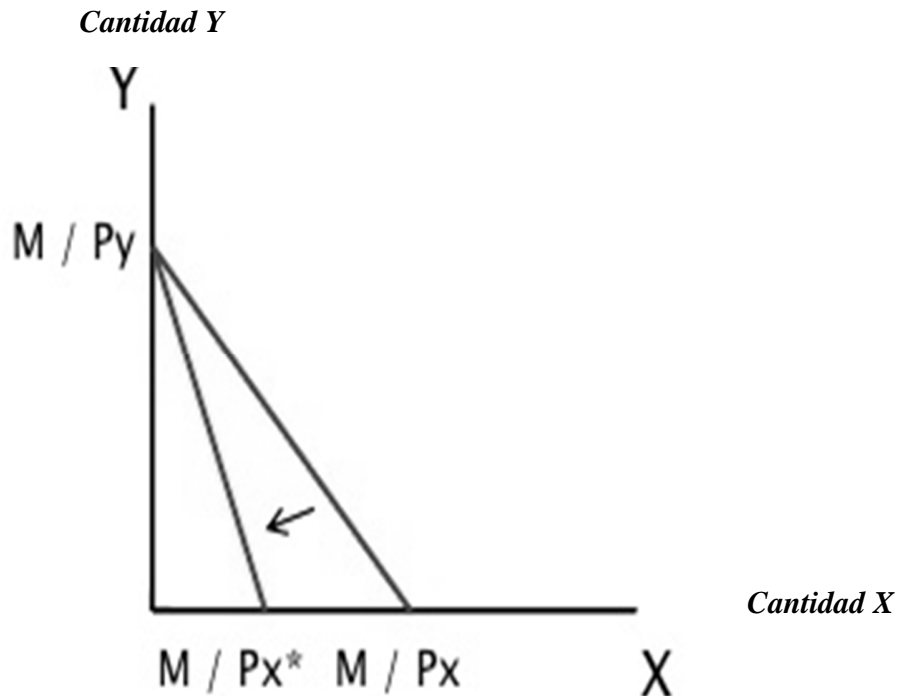


Figura 1: Recta presupuestaria de libro de Economía de Samuelson

2.2.2. Curva de indiferencia

Las curvas de indiferencia o curvas de precio-consumo muestran el conjunto de combinaciones que proporcionan la misma satisfacción al consumidor, sobre una curva al consumidor le es indiferente cualquiera de las canastas de bienes y servicios, ya que en el punto que el escoja será su nivel de satisfacción del consumo de esos bienes.

Es importante resaltar que la decisión del consumidor sobre la elección de un bien o servicio depende de sus ingresos y de sus gustos y preferencias principalmente. En la **Figura 2** se muestra las distintas elecciones que tiene el consumidor, y las distintas opciones que tiene para lograr satisfacer sus necesidades, ya que el consumidor necesita llegar a su nivel recomendable de consumo y satisfacción, ya que en cada punto el 1, 2, o 3 él tiene el nivel óptimo de consumo de los bienes.

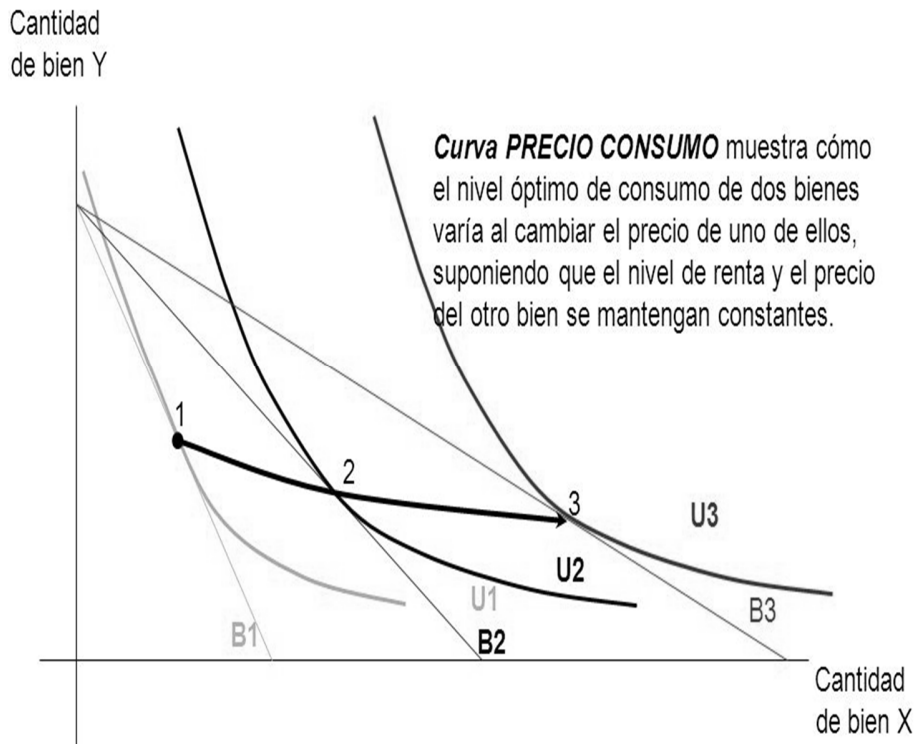


Figura 2: Curvas de precio consumo de libro de Economía de Samuelson

2.2.3. Curva de oferta ante la imposición de un impuesto

Cuando el estado grava un impuesto sobre un bien altera el precio de dicho bien, el impuesto recae sobre el consumidor de dicho bien por lo que su cantidad demandada disminuye debido al incremento del precio.

La **Figura 3** muestra que un desplazamiento de la curva de oferta debido al impuesto (medida de salvaguarda), hace que la curva de oferta se desplace hacia la izquierda, lo que hace que el consumidor puede elegir menos debido a que existe menor cantidad y a un mayor precio en los bienes que se adquieren en el exterior, y debido a esta subida del precio la elasticidad precio de la demanda es inelástica ya que con los mismos recursos ahora consumes menos porque el precio del artículo se incrementó debido a la restricción de las importaciones, y también se tiene que la mayor recarga del impuesto va ser para el consumidor y una pequeña porción para el productor, por lo que el consumidor tiene que por obligación comprar menos del bien o escoger otra alternativa que cubra de igual forma sus expectativas.

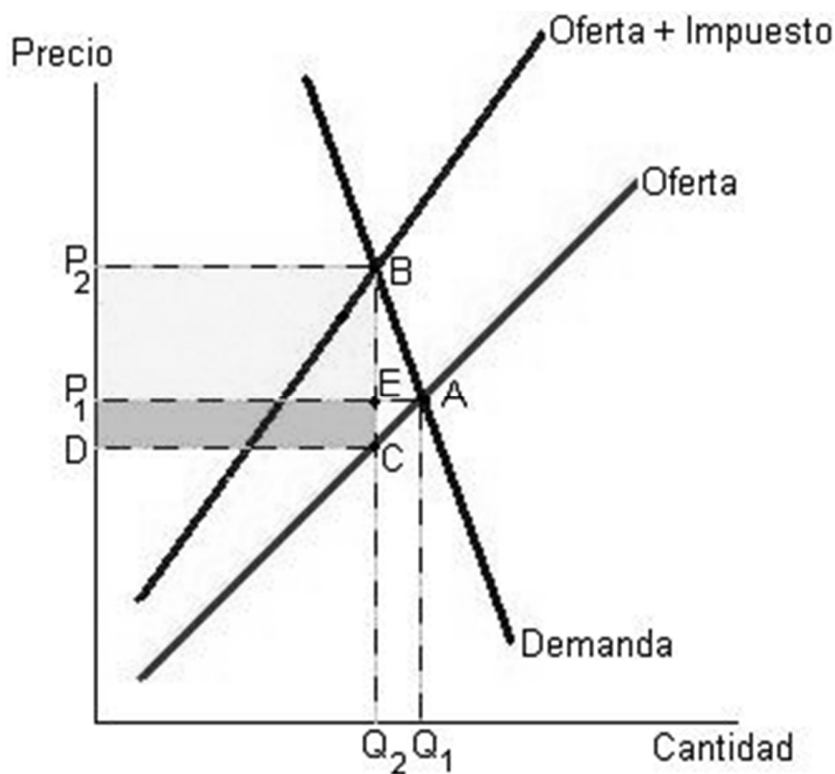


Figura 3: Curva de oferta y demanda y un desplazamiento de la curva de oferta debido a un impuesto tomado del libro de Microeconomía de Parkin

2.2.4. Elasticidad

La elasticidad es una medida de sensibilidad de una variable, ante el cambio de otra variable, se aplica tanto a la oferta como a la demanda para permitir la medición de la cantidad ofertada o demandada a raíz de las variaciones de las variables que la determinan, logrando el cálculo eficaz de las variaciones del mercado.

2.2.4.1. Elasticidad de la demanda

La elasticidad de la demanda permite medir el grado de sensibilidad de un bien o servicio ante la diferencia del precio de un bien, el cual muestra el cambio porcentual que se refiere a la demanda de bienes y servicios que se da en las cantidades demandadas, como consecuencia de la variación del precio de los productos, el valor de la elasticidad precio de la demanda siempre da negativo pero para análisis se toma el valor absoluto.

Los tipos de elasticidad precio de la demanda son:

- Elástica: el valor de la elasticidad es mayor a uno, la demanda de un bien es elástica cuando la cantidad demandada responde significativamente a una variación del precio y también se acepta que el consumidor intercambiará este bien por otro bien
- Unitariamente elástica: el valor de la elasticidad es igual a uno, aquí la demanda muestra que ante una variación porcentual en el precio, las cantidades demandadas muestran similar variación porcentual
- Inelástica: el valor de la elasticidad es menor a uno, por lo que la demanda muestra que la cantidad demandada responde levemente a la variación del precio, lo que quiere decir que el consumidor seguirá con dicho bien porque lo necesita

Las determinantes de la elasticidad precio de la demanda son:

- La presencia de sustitutos que permitan al consumidor la elección de un bien o servicio
- La trascendencia del bien o servicio dentro del presupuesto del comprador
- Tiempo suficiente para concertar la regularidad de lo que se adquiere

La **Figura 4** muestra que mientras el precio está por encima y la cantidad demandada es menor, la elasticidad precio de la demanda es inelástica, debido a que mayor precio menor demanda del bien o producto, ya que el consumidor decide comprar debido al precio ya que a menor precio, mayor demanda; al precio de su sustituto o complementario permitiéndole elegir si consumir o no el producto; los gustos y preferencia ya que puede ser que un bien suba de precio pero a ti te da igual ya que tu igual lo consumes, no importa el precio; los precios futuros, o sea que tu compres un bien por las expectativas que te pueda dar en el futuro.

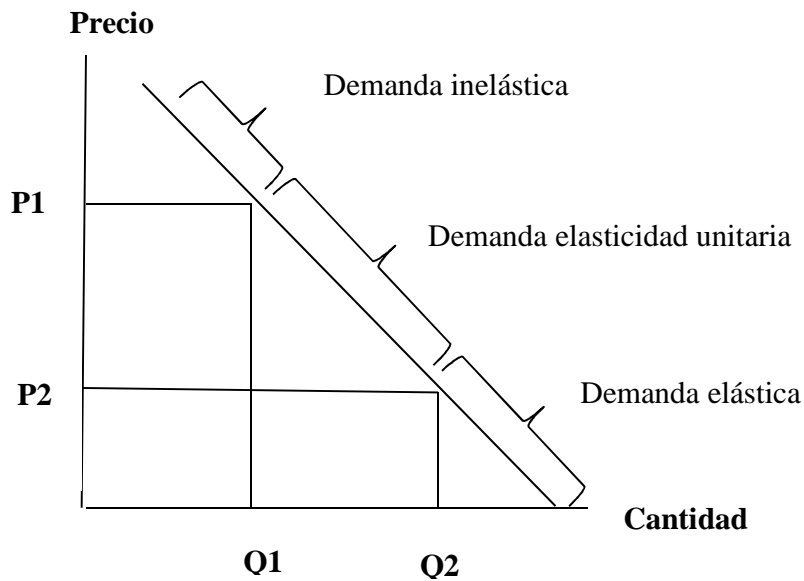


Figura 4: Elasticidad precio de la demanda tomada del libro de Microeconomía de Parkin

2.2.4.2. Elasticidad de la oferta

La elasticidad precio de la oferta mide la magnitud de la variación de la cantidad ofertada ante la variación del precio, la oferta es elástica cuando la cantidad ofertada es muy sensible a la variación del precio y es inelástica cuando apenas fluctúa, la elasticidad de la oferta depende del horizonte temporal y de las necesidades del empresario.

La **Figura 5** muestra la elasticidad precio de la oferta, y esta depende de los precios de tus competidores, de los costos de producción, de los cambios en la tecnología, de las expectativas de los productores, de decisiones que toma el gobierno (restricciones), todas ellas normalmente el productor siempre ve la forma de ser el líder en el mercado de bienes y servicios.

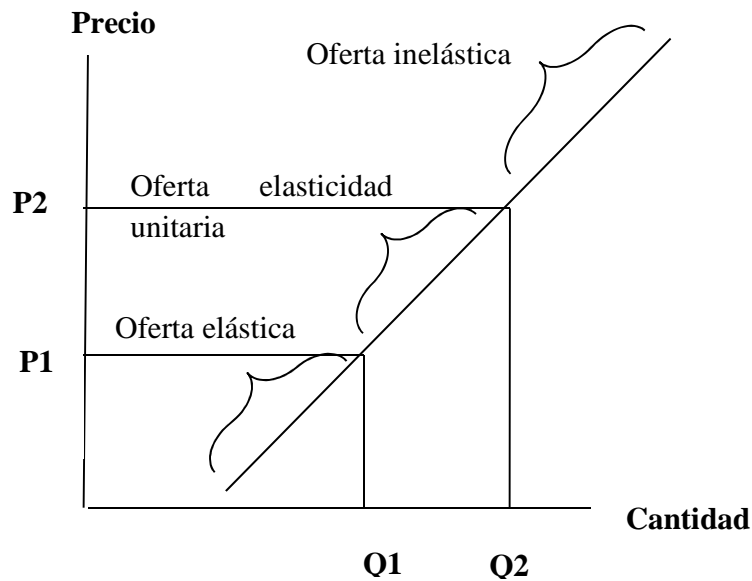


Figura 5: Elasticidad precio de la oferta tomada del libro de Microeconomía de Parkin

Es importante que se tenga claro que cuando el gobierno aplica un impuesto al consumo de bienes este reduce el poder de compra y consumo de las personas, ya que debido al impuesto el precio del producto sube con lo que la cantidad tanto que se demanda, como lo que se ofrece tiende a disminuir a causa de la medida tomada por el gobierno, y por ende el producto se pone más caro para el consumidor y para el importador, y por esta razón mientras más caro se pone el bien más inelástico se vuelve para el consumidor.

CAPITULO III

SECTOR AUTOMOTRIZ

Dentro del proceso de avance de la industria cabe destacar la importancia que históricamente ha tenido la industria el sector automotriz, considerado en todo el mundo desde los primeros decenios del presente siglo como un sector piloto, ámbito tradicional donde la revolución de los procesos organizacionales y productivos toman su primer impulso para después difundirse a las demás actividades económicas (Maldonado, 1995). Por lo tanto, ha sido y sigue siendo, un sector líder en la dinámica productiva, ya que así se le considera desde la implantación de la producción en masa hasta nuestros días, con el llamado modelo de producción flexible.

Es importante escribir de cómo la consecuencia de la necesidad del intercambio de mercaderías y servicios es que nace lo que se denomina comercio internacional, en donde se observa que una nación poseía bienes y servicios que otra no tenía y por ende necesitaba. Es la razón por la cual estos países empezaron a exportar esos bienes diferentes, que por la misma condición les otorgaban un tipo de ventaja comparativa, y a importar aquellos que no producían o su producción era muy costosa lo que les provocaba una desventaja comparativa. Esta situación de ventajas y desventajas es lo que permite un comercio internacional en armonía (Berumen, 2006).

Se considera en el diseño y elaboración de los vehículos, el uso de las herramientas tecnológicas permitan que la industria automotriz oferte nuevos y mejores vehículos, y con ello la demanda aumente ya que al desarrollar los vehículos inteligentes se podrá regular y planear de una mejor manera el futuro de la industria automotriz (Pro-Ecuador, 2013).

3.1.Evolución del sector automotriz

Es importante resaltar que el avance de la industria nacional, y en especial la del sector automotriz en las últimas dos décadas han tenido un crecimiento significativo, ya que este sector fue el líder en el proceso de adelanto empresarial, se acepta también ser líder en los métodos y técnicas de organización empresarial, con lo que este sector ha fortalecido la economía del país, con el estudio de modelos flexibles que permitan que el sector avance hacia el futuro y desarrollo empresarial.

Se acepta que de la necesidad del intercambio de mercaderías y servicios es que nace de lo que se denomina comercio internacional, en donde se observa que una nación poseía bienes y servicios que otra no tenía y por ende necesitaba. Es la razón por la cual estos países empezaron a exportar esos bienes diferentes, que por la misma condición les otorgaban un tipo de ventaja comparativa, y a importar aquellos que no producían o su producción era muy costosa lo que les provocaba una desventaja comparativa. Esta situación de ventajas y desventajas es lo que permite un comercio internacional en armonía (Berumen, 2006).

El sector automotriz es un sector terciario, de características industrial que provee los equipos móviles para la libre transportación de materiales, factor humano entre otros insumos que son los necesarios para el correcto funcionamiento de una empresa, tanto si es de producción como si es de conocimiento, si la este nexo que crea la civilización nada fuera posible, las industrias de este sector, concentran sus esfuerzos en el diseño de vehículos que cumplan con las exigencias del consumidor.

Se acepta que el mercado automotriz participa en el comercio internacional realizando intercambios comerciales para la obtención de ganancias, buscando siempre que todas las partes se beneficien. Esto permite intercambiar bienes que ambos no poseen, aprovechando la desventaja de otro, los que uno exporta le genera beneficios para importar lo que no posee y de esta forma se equilibra la balanza), por ende el comercio internacional consiste en producir aquello en lo que se es mejor que los demás e importar aquellos bienes en los que produciéndolos sean mejores otros países. (Carbaugh, 2009).

El desarrollo de la industria automotriz se ha enfocado en estos criterios:

- Aplicar las normativas vigentes a los vehículos, partes, y repuestos, que circulen en el territorio ecuatoriano
- Disminuir el consumo de gasolina y diésel, para obtener la reducción del dióxido de carbono a la atmosfera donde se encuentra circulando
- Brindar seguridad y confort en los vehículos que se comercialicen

El presente estudio es descriptivo por que mediante la recolección de datos se pueden medir la aceptación y la factibilidad financiera para cumplir con el objetivo propuesto, la metodología utilizada en la presente investigación fue la de campo, la misma que permitió conocer las falencias existentes en la área de servicio y atención al cliente, la cual se detectó en la recolección de información que se aplicó a los clientes a través de la encuesta, que permite establecer la necesidad de implantar estrategias de servicio, que optimice la participación en el mercado y se tiene como ejemplo a la empresa automotores Hyundai que ofrece productos de alta calidad, lo que debe de aprovechar en la aplicación y desarrollo de estrategias de servicios.

Al identificar todos estos puntos y el hecho del que el mercado automotriz es muy diverso y competitivo, consideramos que es una necesidad importación de la estructura y poner estrategias de servicio al cliente, renovar el servicio post-venta entre otras, mediante el cual se fortalezca la empresa, y de esta manera llegar a satisfacer todas las necesidades de los consumidores y así la empresa genere un crecimiento paulatino en el mercado, lo cual conllevara a contribuir con el desarrollo social y económico de la localidad Por lo que es importante resaltar a las industrias siderúrgicas, textiles, mineras, eléctricas, etc.

3.2.Evolución del sector automotriz en el Ecuador

Es importante conocer que el desarrollo de la industria automotriz en el Ecuador empezó en los años cincuenta, se empezó con la elaboración de carrocerías, asientos, y algunas partes y piezas. En la década de los sesenta, con las Leyes de Fomento se incursiona en la fabricación de otros elementos de alta reposición y de uso común

dentro de la amplia gama de marcas y modelos de vehículos existentes en el mercado local. La industria automotriz nacional tuvo sus inicios en 1973, con poca participación en la producción de componentes de las ensambladoras, por lo que su desarrollo era casi nulo, esta industria era muy pequeña y con pocas expectativas de crecimiento. Por lo que en la siguiente tabla se mostrará la evolución que ha tenido el sector automotriz desde 1950-1970 (Pro-Ecuador, 2013).

La evolución y perfeccionamiento del sector automotor, partes, y repuestos de la industria ecuatoriana, durante los años 50 con la fabricación de carrocerías, asientos para buses, y algunas partes y piezas metálicas, los años 60 con el nacimiento de industria de ensamblaje automotriz, y los años 70 con la fabricación de neumáticos, baterías, resortes de ballestas, y filtros de motor (Morales, 2015).

Según Pro-Ecuador (2013), el perfeccionamiento de este sector se dio en el siglo XX con la realización de importaciones y distribución de vehículos, accesorios, y partes en distintas ciudades del país, especialmente en Quito, Guayaquil, Machala, Cuenca y Santo Domingo, con la amplia gama de marcas y modelos de vehículos existentes en los mercados nacionales disponibles para el consumidor, lo que ha permitido la confección de: Asientos, partes estampadas, partes de fibra de vidrio, vidrios, aislantes isonorizantes, sistemas de escape, material de fricción, bujías de encendidos, filtros de aire y aceite, partes de fundición, baterías, llantas, partes plásticas, radiadores, tanques de combustibles, sellantes, pinturas hornearles y solventes, parachoques, conjunto de cables eléctricos, partes de caucho, tambores y discos de frenos, discos de embrague, silenciadores, ruedas estampadas, gatas portátiles, bocinas, espejos, cajones para camionetas, ceniceros, entre otros (Pro-Ecuador., 2015).

Los factores que influyen en la toma de decisiones de los demandantes: las preferencias de los consumidores determinan el tipo, confiabilidad, y funcionamiento de los mismos, las estrategias gubernamentales sobre establecen los requerimientos para modernizar y cambiar el diseño de los sistemas de producción de automóviles, y la rivalidad, competitividad y las estrategias de las compañías automotrices contribuyen de igual manera en las investigación, diseño, innovación y cambio en los procesos de fabricación.

Se estima que el aporte al Fisco del sector por los impuestos aplicados a esta industria bordea los USD 400 millones. Además, es fuente de numerosas plazas de trabajo, llegando alcanzar en el 2010 cerca de 25000 puestos de trabajo en las actividades directas e indirectas relacionadas a este sector; cerca del 30% del empleo generado se concentra en el área de ensamblaje y el 70% en el área de comercialización. Se tomó datos del INEC para determinar cómo se encuentra el sector automotor, repuestos, y partes desde el 2010-2014:

Durante el 2010 se estima que el aporte al Fisco del sector por los impuestos aplicados a esta industria bordea los USD 400 millones. Además, es fuente de numerosas plazas de trabajo, llegando alcanzar 25000 puestos de trabajo en las actividades directas e indirectas relacionadas a este sector; cerca del 30% del empleo generado se concentra en el área de ensamblaje y el 70% en el área de comercialización, y una parte en el alquiler de vehículos.

En el 2011 en cambio un gran avance de las ensambladoras, y de las tiendas de autopartes y repuestos, tuvo un crecimiento del 15%, por lo que genero más fuentes de trabajo, y mayores impuestos para la economía del país, produciendo un crecimiento de la matriz productiva, en el año 2012 siguió en auge la industria ensambladora, la moto Thunder se convirtió en la primera marca de motos que se ensamblo el 100% en el país, y se incentivó el crecimiento de las alianzas estratégicas para fortalecer a la industria nacional, en el año 2013 el Ecuador exporto vehículos ensamblados a Venezuela y Colombia aparte de, llantas, repuestos, y motos, lo que permitió al sector automotor ser el principal dinamizador del sector comercial ecuatoriano, y finalmente en el 2014 se tiene que el sector cumple con las normativas legales que son la QS 9000, ISO TS 16949:2002, ISO 14000, y la ISO 18000 con las cuales la industria se ve fortalecida ya que compite a nivel empresarial con los países del mundo, en el ensamblaje y desarrollo de vehículos, partes y repuestos.

En los últimos años ha existido un crecimiento sostenido, gracias a la dolarización, al envío de remesas de exterior y el financiamiento ofrecido por agencias bancarias y financieras del país. Según un estudio realizado por la consultora pricewaterhouse

coopers (PWC), se estima que la producción mundial de automóviles en el año 2011 superara los 75,3 millones de unidades, lo cual significara un crecimiento del 6.2% con respecto al año 2010. Según este informe el crecimiento estará marcado debido a 3 factores claves: la recuperación de los grandes productores, el dinamismo del mercado chico y el crecimiento global de las firmas consideradas Premium.

La **Figura 6** muestra la evolución de las ventas de automóviles, partes, y repuestos del periodo 2012 y como de enero a junio crecieron las ventas, y para el periodo julio diciembre las ventas decrecieron.

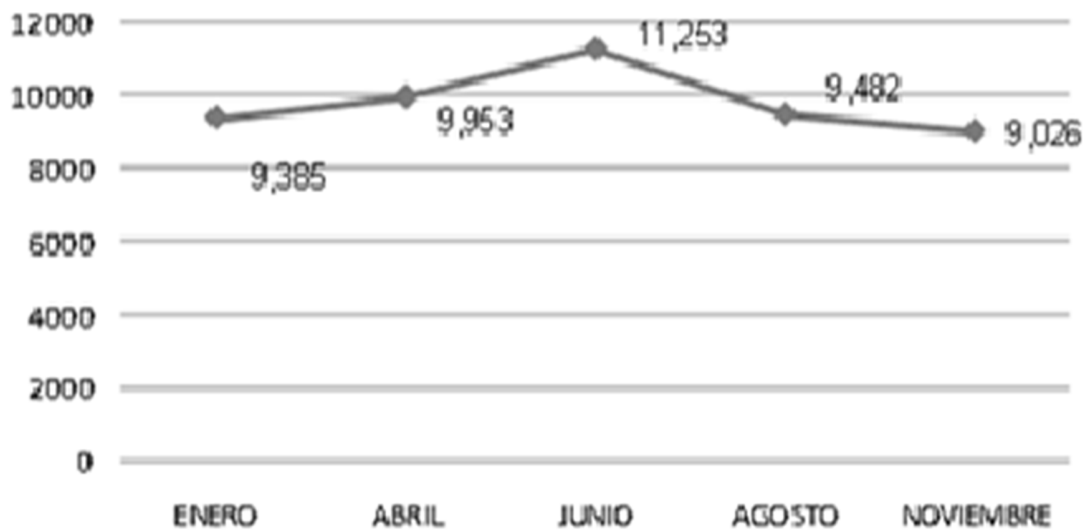


Figura 6: Venta de automóviles en el 2012

La oferta del sector automotriz ecuatoriano, está compuesta por importadores y productores nacionales. La producción nacional se caracteriza por ser de ensamblaje, principales empresas son: CIA-AUTO, MARESA, AYMESA como algunas de las ensambladoras, y como comercializadoras Toyota, Mazda, Chevrolet, Nissan, Citroën, Hyundai, Kía, Hino, Ford, sabiendo que el 70% del mercado ecuatoriano está dominado por Chevrolet.

Uno de los riesgos a los que se enfrenta son la política arancelaria impuesta a los importadores del sector automotriz, que afectan principalmente a la importación de vehículos livianos y ocasionan un alza en los precios; pese a ello este sector ha reflejado

un crecimiento promedio en ventas por unidades de 6,3% entre el 2002 y el 2003. Las restricciones tuvieron origen en 2012, y se amplió para el año 2015.

La economía del Ecuador se ha visto afectada principalmente en el sector automotriz por la reducción del precio de petróleo a nivel internacional y esto afecta radicalmente la situación externa del país aún más cuando el gobierno actual el presidente Rafael Correa Delgado decidió limitar las importaciones de vehículos y partes hasta el 31 de diciembre de este año. La que se estableció el 29 de diciembre en el comité de comercio exterior en donde redujeron hasta un 57% los cupos para los concesionarios. La restricción también incluyen partes y repuestos para el ensamblaje de vehículos con una restricción del 22%.

Con los que refiere a Importadora Tomebamba (Toyota), la restricción bajó a \$26,7 millones o 1845 unidades en lo que respecta al cupo limitado de importación, los que afectado considerablemente ya que la pérdida de ganancias en este último año ha sido considerable ya que ha hay una reducción en ventas de 80 unidades según el Lcdo. Carlos Méndez jefe del departamento repuestos de Importadora Tomebamba S.A. en la ciudad de Machala.

En el 2013 y 2014 hubo aproximadamente unas 112 mil unidades nuevas de vehículos en el mercado ecuatoriano tanto ensamblados como importados. Con lo que respecta al acuerdo comercial que tiene Ecuador con la Unión Europea en el sector automotriz, esta última se encuentra muy interesada por la propuesta arancelaria de Ecuador, ya que a pesar de que el sector es muy importante por el momento varias economías europeas se encuentran en estado de crisis, no pueden correr riesgo de invertir en un mercado tan solo el 20% del total de importaciones le corresponden a la Unión Europea, lo que genera preocupación ya que la participación de la Unión Europea en el mercado ecuatoriano provoca inseguridad en los inversos y es por esta razón que habrá un reducción inicial arancelaria del 30% y el 5%. Restante de forma lineal a 10 años plazo, ya que de esta forma se podrían beneficiar la inspección de productos en el mercado ecuatoriano.

Por el momento el país no se ha planteado una industrialización en ese mercado, esto quiere decir que no tendremos un sector automotriz nacional no en el corto ni en el largo plazo, es por eso que la Unión Europea no debe preocuparse por competir con precios bajos impuestos en su caso por el mercado nacional, lo que realmente es preocupante para UE es que deberá competir con los precios de sus principales competidores como EEUU y Japón (Pro-Ecuador, 2015).

Si la UE no puede competir contra sus competidores mundiales, a pesar de empezar un proceso de desgravación de impuestos de importación en el sector automotriz de nuestro país , exclusivo para UE (es decir que la UE tendrá los mejores precios del mercado) y tampoco lo puede hacer con la calidad de sus productos, pues el Ecuador no tendrían razones para liberar impuestos a la UE, ya que no se beneficiaría nuestros consumidores, ni la economía nacional y muchos menos nuestras balanza comercial.

El sector automotriz está compuesto principalmente por los sub sectores importadores, empresas ensambladoras, firmas de auto partes y distribuidores. Es importante tomar en cuenta que un análisis más detallado de este sector no se circunscribiría solo a la venta de vehículos nuevos, sino además a la actividad de los talleres, venta de llantas, lubricantes, financiamiento automotriz y otros negocios relacionados como: seguros, dispositivos de rastreo, venta de combustibles, entre otros. Adicionales existen sectores conexos a la actividad automotriz. Se trata de cadenas directas como son los talleres de servicio, neumáticos y repuestos, entre otros. Por estar relacionados de manera directa con la actividad automotriz pueden ser considerados como parte de sector.

Desafortunadamente, muchas de estas actividades no están registradas de manera individual en las estadísticas nacionales y por ese motivo no es posible medir el peso que tienen de manera individual en la economía. La oferta de insumos para la industria ensambladora tuvo un relativo desarrollo gracias al apoyo de la normativa que requería que las ensambladoras utilicen un porcentaje mínimo de insumos nacionales para beneficiarse de las exoneraciones arancelarias de importaciones dentro de la CAN. El arancel para el resto de los países se fijó en 35%. Esta reglamentación fue cambiada con la firma de convenio de complementación del sector automotriz ente Colombia,

Ecuador y Venezuela. Puesto que este convenio estableció la exigencia de que el valor mínimo sea sub regional para poder beneficiarse de las exoneraciones, dejando de lado la exigencia del componente mínimo nacional exterior.

Para el sector automotor ecuatoriano ha sido de gran importancia el impacto que ha tenido sobre la demanda las variables de ingreso disponible, precios y nivel de inflación en términos generales para el caso de vehículos importados como nacionales. Dependiendo de que el vehículo es de fabricación nacional, o si es importado desde el país de la marca, este tendrá un mayor o menor valor precio respectivamente, por tal razón, los importadores deben de cubrir costos para importar un vehículo, en el caso de que el vehículo sea importado desde Colombia o Venezuela estará exento del 35% de aranceles; sin embargo, deberá cubrir los demás costos de importación que representa ingresos para el estado como contribución del sector automotriz al fisco.

Recientemente ha surgido una corriente de interrogantes en el sector Automotriz ya que un auto puede pagar hasta 87% de impuesto, dado que el sector automotor es uno de los que más variados impuestos aporta al fisco, por ejemplo.

- Aranceles de importación
- Tasas portuarias
- Impuestos a los consumos especiales
- Impuestos a las ventas
- Impuestos a las rentas
- Impuestos a la propiedad de los vehículos motorizados (matricula).

Las empresas del sector automotor ecuatoriano tienen certificaciones con las organizaciones de ensamblaje y concesión, lo que hace interesante este sector para las firmas internacionales, y está cercano a los países con los que negocia la exportación por lo que ahorra en logística y transporte. El sector automotor ecuatoriano presenta como principales debilidades que:

- Existe escasa exportación de vehículos, partes, y repuestos debido a la poca diversidad de vehículos para la exportación.

- La balanza comercial no ayuda a la importación de vehículos, partes, y repuestos.
- Existe privilegios en el sector, no dejan que todos los empresarios del sector crezcan de manera igualitaria.
- Poco control de entidades sobre vehículos ya deteriorados.
- Limitado uso de tecnología.
- Pocas alianzas, e inversión.

Entre el 2013 y 2014 ventas de vehículos nuevos tuvo reducción de 120.060 autos nuevos comercializados en 2014, el 41% se distribuyó en Pichincha; menos del 6 % correspondió al Azuay. De los 113812 vehículos nuevos comercializados en el año 2013 en el Ecuador las mayores ventas fueron en Pichincha con el 40,8% en Guayas el 27%; en Tungurahua el 7%; en Azuay el 5,6%; y el restante porcentaje en las demás provincias. Con relación a 2012, la participación por provincias fue casi similar.

Para 2014 subió el número de autos nuevos comercializados a nivel nacional, en total 120060 y las ventas por provincias también fueron parecidas al año anterior. Tanto en 2013 como en 2014 el segmento de vehículos nuevos más demandados por la gente fue el de los automóviles y con un 25% le siguió (en cuanto a preferencia de la gente) el llamado SUVs (automóvil todoterreno, de turismo y afines).

Estas cifras fueron proporcionadas por Pedro José Veintimilla, presidente de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE) del Azuay, gremio que agrupa a los 15 mayores importadores y comercializadores de autos en esta zona del país. Los datos que Veintimilla entregó a este medio de comunicación fueron estructurados por el equipo AEADE nacional, en base a las fuentes: SENAE, Cámara de Industria Automotriz Ecuatoriana, SRI y la Asociación Latinoamericana de Distribuidores de Vehículos.

En cuanto a importaciones el panorama es diferente. La importancia de vehículos armados (cbu) en 2013 fue de 62595 unidades, mostrando una reducción del 6% en comparación con las 66652 unidades importadas en 2012. Entonces, el 51% de la demanda nacional fue atendida con esos importados. En 2014, en cambio, este tipo de

importaciones registro un total de 57093 unidades. Lo que reflejo una reducción aun mayor, del 9%, en comparación al año anterior. En consecuencia, el 48% de la demanda nacional fue resuelta con estos autos. En 2013 y 2014 el principal país proveedor de CBU del mercado ecuatoriano fue Corea con el 24 %; seguido (con menores porcentajes y en este orden) por Japón, China, México, Colombia, EE.UU., y otros.

En tanto, que la producción de las ensambladoras nacionales AYMESA, MARESA y OMNIBUS BB, en 2013, fue de 67336 unidades; a esto se sumaron desde ese mismo año 846 unidades de la ensambladora de chasis CIAUTO. La producción nacional se concentró en automóviles. En 2014, la producción nacional bajo a 62.689 unidades y abasteció al 52% (61855) del consumo local. También esta producción se centró en automóviles. (ACR)-(I). La reducción de exportaciones las ensambladoras nacionales OMNIBUS BB, AYMESA Y MARESA exportaron un total de 7213 vehículos en 2013, lo que significó una reducción del 71% en comparación con las 24815 unidades exportadas en 2012.

El proceso de apertura comercial de la economía colombiana, materializado a través de la suscripción de tratados de libre comercio con México y corea, en 2013 incidieron negativamente en su demanda de vehículos ecuatorianos – concluye AEADE- ya que registraron una reducción del 57% en comparación con el volumen exportado al mercado de Colombia en 2012.

También la exportación de autos ecuatorianos a Venezuela tuvo una caída del 87% en comparación con 2012. No se exportaron vehículos nacionales a otros mercados, en 2013. En 2014, AYMESA Y OMNIBUS BB exportaron 8.368 vehículos y el destino del 100% de las exportaciones de autos nacionales fue Colombia. Cabe recordad que, desde el segundo semestre del 2013 la demanda de autos experimento una desaceleración que al final de año permitió a las empresas, a pesar del esquema restrictivo, contar con un inventario final que se sumó a la oferta total de 2014.

Finalmente el Ecuador propone un proceso de desgravación lineal a 10 años, exclusivamente para la UE. Es decir que durante 10 años el Ecuador no negociara con nadie más, ningún tipo de eliminación de impuestos a la importación en el sector

automotriz. Adicional a eso, el Ecuador brindara todo el apoyo posible a las fábricas automotrices europeas que quieran producir autos en nuestro país, con protección arancelaria y eliminación de impuestos locales por los primeros 5 años.

Con resultados de esta negociación tenemos la superficialidad y la amplitud de una extensa negociación entre ambos países para poder asegurar de una forma cierta la industria automotor entre ambos países para poder asegurar de una forma cierta la industria automotor europeo en el mercado ecuatoriano y al mismo tiempo afianzar que la competencia que tendrá no sea únicamente por los precios sino más bien por la calidad de dichos productos y es así como Ecuador como la industria EUROPEA comparte el riesgo en la misma proporción y Ecuador logra incentivar la eficiencia de la industria europea en su mercado.

3.3.Oferta y demanda actual del sector automotriz en la ciudad de Machala en el periodo del 2011-2015

En los últimos años en el Ecuador y en especial en Machala se ha observado un incremento en la producción de vehículos como se puede observar en la presente investigación, esto se debe a que el consumo del Ecuador ha aumentado y la producción depende de la cantidad demandada, sin embargo existen más factores económicos que han ayudado a que esta producción siga al alza a pesar de los impuestos que se han incrementado como el impuesto verde que en conjunto con otros logran que la demanda pueda disminuir. También hay que tener en cuenta que el Ecuador exporta vehículos por lo cual la producción también debe tomar en cuenta la demanda de los países importadores, así como los factores que puedan afectar esas relaciones comerciales como por ejemplo una evaluación del dólar frente a las monedas de estos países.

En el Ecuador de acuerdo a los concesionarios que se consultaron, el incremento en el valor de los vehículos sería entre el 5% y 15%, la causa, según el sector automotriz, es la resolución del comité de comercio Exterior, que está vigente desde el 5 de enero y establece la reducción del cupo de importación de carros este año (COMEX, 2015).

Según Pablo Carrera (2014), del patio de ventas de carros Autos Carrera, ubicado en la Orellana y 6 de diciembre, en Quito, manifestó que se espera una elevación en el precio de los carros nuevos, sin precisar el porcentaje de alza, pero que se aplicara en las unidades que se importen este año, por lo que: Quienes compraron su vehículo y está en viaje o es traído pagaran el valor por el que se hizo el contrato sin el aumento de precio, puesto que ninguna norma es retroactiva, para lo cual se esperó que la decisión del gobierno sea revisada.

Mientras que para Iván González, del patio de venta de autos usados YGAUTOS, la decisión del gobierno tendrá “un efecto domino”, ya que el incremento del precio en los carros nuevos ocasionara que aumente también los de segunda mano, el dependiente coincidió con el criterio del presidente de la asociación de empresas automotrices del Ecuador, Diego Luna, quien señaló que para fijar el precio de los carros usados se considera el valor de los nuevos (Pro-Ecuador, 2015).

En el sector de la 25 de junio, en el norte de Machala, funcionan algunos patios de venta de carros nuevos, seminuevos y usados. En este sector los vendedores reciben la orden de los dueños de indicar el costo de los vehículos, pero no comercializarlos, al ser consultados de porque la disposición, señalan que es por la reducción de importaciones que dispuso el gobierno. Sin embargo, no tiene un argumento de porque quieren cobrar más en los autos que se mantienen en los patios antes de medida adoptada (Pro-Ecuador, 2015).

Igual comentario tuvo el gerente operativo de E-MAULME., del patio de ventas CHEVROLET ubicado entre 25 y pajonal, quien indicó que los precios referenciales de los autos que hay son hasta el 31 de diciembre del 2014, es así que una camioneta Chevrolet Luv 2011, doble cabina transmisión, está en 25860, pero considera que le valor podría variar (2014). En uno de los distribuidores de la marca Toyota, una colaboradora indicó que al momento no se ofrecen carros importados, solo los que están en los patios, pero que los precios definitivos se conocerán hasta el 15 de este mes. “un Toyota Yaris 2014, 100% japonés, al momento tiene un precio referencial de 24990, puede comprarlo al contado o a crédito, con el 25% de entrada y la diferencia a cinco años plazo” explicó la vendedora (2014).

Con lo que refiere a importadora Tomebamba (Toyota) la restricción bajo a \$ 26,7 millones o 1845 unidades en lo que respecta al cupo limitado de importación, lo que ha afectado considerablemente ya que la pérdida de ganancias en este último año ha sido considerable ya que hay una reducción en ventas de 80 unidades según el Lcdo. Carlos Méndez jefe del departamento repuestos de importadora Tomebamba S.A en la ciudad de Machala.

El Guayaquil, en la concesionaria Vallejo Araujo, que vende vehículos de la marca Chevrolet, uno de sus asesores comerciales señaló que los ciudadanos deben de aprovechar antes de que suban los precios. Hasta ahora estamos con los mismos precios de diciembre, pero se ha anunciado novedades para la semana próxima, entre ellas el posibles incremento de precios del 5% al 15% (2015).

El sector automotriz confunde las cifras de cálculo, ya que hace el cómputo de lo realmente importado en 2013, sin considerar que en ese año y 2014 no utilizaron los cupos establecidos para la importación, es decir que se importaron menos carros nuevos que el cupo que estaba permitido en esos 2 años (2014). La medida representara la reducción de importaciones por alrededor de \$285 millones. El 29 de diciembre, en sesión del pleno del Comité de Comercio Exterior, se adoptó la resolución 049 que entro en vigencia el 1 de enero de 2015, sin perjuicio de su publicación en el registro oficial (2015).

La resolución indica: prorrogar hasta el 31 de diciembre del 2015, la vigencia de las resoluciones del Comex N° 65 y 66 año 2012 y 011 del 2014, así como se sus respectivas reformas, de conformidad con los anexos 1y2 de la presente resolución, y conceder un cupo para la importancia de vehículos eléctricos de hasta 1.000 unidades o 25 millones FOB, lo que suceda primero. Según la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, la recaudación fiscal de este años será afectada con la medida experimentado una reducción adicional de \$ 360 millones por concepto de aranceles, IVA, ICE e ISD, por lo que el Ecuador restringe más las importaciones de autos, recorte, señal al mercado para acceder a más créditos, ajustes en el mercado de vehículos. El precio al consumir aumento hasta en un 24 %, lo cual también influyo en

las ventas. El sector apuesta a 2010 el aumento de los aranceles para los vehículos importados tuvo efectos en el sector automotor: el incremento de los precios al consumidor y la calidad de la demanda (Pro-Ecuador, 2015).

CAPITULO IV

LAS SALVAGUARDIAS

Las medidas restrictivas son aplicadas para promover las llamadas ventajas comparativas dentro del mercado local y reducir la competencia con los productores del exterior, son consideradas herramientas o estrategias para fortalecer la producción nacional, con el fin de mejorar los ingresos para el estado y equilibrar la balanza comercial. A pesar de esto, son los consumidores los principales afectados por estas medidas, más que nada por el aumento en los precios de los productos. (Góngora Pérez, 2010; Smith, 1937).

También argumento que el aplicar este tipo de medidas restrictivas el capital de la nación estaría destinado al empleo y habría desaceleración en las cantidades producidas Friederich (1997, pág. 581), consideraba que una explicación para que ciertas naciones aplicaran estas medidas restrictivas era cuando poseían los recursos necesarios para la producción y la mano de obra necesaria pero que aún no alcanzaba su nivel óptimo de desarrollo. Por ende, el proteccionismo de dicha producción se veía justificado a la baja competitividad de los productos con relación a la producción internacional.

Hamilton (1791, pág. 5), apoyó el proteccionismo, él indicaba que solamente a través de la intervención del Estado, implementado barreras arancelarias y no arancelarias, subsidios, incentivos es que se puede potencializar el nacionalismo económico. Las llamadas fuerzas productivas incluyen: recursos naturales, capital, crecimiento tecnológico, educación, medios y propiedades. La OMC protege la decisión de una nación de aplicar una medida de salvaguardia cuando esta siente que la importación de un bien determinado está afectando su producción nacional, con el objeto de que se limite la importación del mismo temporalmente (Suárez, 1997).

4.1. Políticas legales, financieras y comerciales de las salvaguardias

La aplicación de la estrategia proteccionista con medidas arancelarias y no arancelarias tiene impactos a nivel general. Es por esto que estas medidas deben tener su sustento legal a través de la Organización Mundial de Comercio (OMC), quienes están encargados de asegurar que dichas medidas no violenten los derechos de ninguna nación, aparte de controlar los impactos de la misma. En 1996, Ecuador empezó a formar parte de esta organización, acogiéndose a sus políticas y normas establecidas por la misma sobre las medidas proteccionistas que deseen poner en práctica.

Se acepta el acuerdo sobre salvaguardias establece y fija normas para la aplicación de restricciones a las importaciones de conformidad con el artículo XIX del GATT de 1994, se establecen las siguientes medidas:

- Temporales, siempre y cuando se demuestre que la importación causa daño a la industria nacional
- En régimen de nación más favorecida, se permitirá usar de manera no selectiva
- Progresivamente se exonerarán mientras estén en vigencia
- Compensación si afecta algún miembro de OMC

Los objetivos de las salvaguardas son:

- Mejorar las normas del GATT
- Restituir el control multilateral y excluir medidas que escapen de vigilancia
- Promover la renovación estructural que permita el desarrollo de la industria nacional

En el 2011 se establecieron las siguientes restricciones por parte del COMEX al sector automotriz. Se determinó la resolución tres controles previos a la importación, registro de bienes clasificados de manera obligatoria, en la resolución cinco reformulación del registro de importadores, la resolución seis reformulación al arancel de los vehículos híbridos importados, la ocho se estableció umbrales de registros de importaciones, la resolución nueve diferimiento arancelario a las federaciones de transporte, la resolución diecisiete licencia para importación, en la resolución dieciocho

arancel importaciones CKD, la resolución veinte diferimiento arancelario para la importación de neumáticos para el transporte público, en la resolución veinticuatro controles a las licencias de importación, en la resolución veintiséis convenio con Colombia, la resolución treinta cálculo de la tarifa arancelaria según acuerdo 12010, en la resolución treinta y seis prorroga al diferimiento arancelario para la importación de neumáticos, y la resolución treinta y siete controles a la importación (COMEX, 2011).

En el 2012 se establecieron las siguientes restricciones por parte del COMEX al sector automotriz. Se estableció la resolución sesenta y ocho de aclaración al cupo de importaciones, la resolución sesenta y seis donde se establece cupos de restricción a la importación de vehículos, la sesenta y cinco de restricción a la importación de CKD, la resolución sesenta y cuatro con tarifas arancelarias a la importación de los CKD, y la resolución cincuenta y uno restricción a la importación de vehículos especiales (COMEX, 2012).

En el 2013 se establecieron las siguientes restricciones a parte del COMEX al sector automotriz. Se fijó como medidas la restricción cuantitativa de la importación de vehículo según resolución ciento uno, también medidas restrictivas cuantitativas de la importación de CKD de chasis equipado con su motor según resolución ciento seis, establecer cuota de importación de vehículos mediante resolución ciento diez, certificación de control de importación de vehículos por el INEN según resolución ciento dieciséis (COMEX, 2013).

En el 2014 se fijaron las siguientes restricciones al sector automotriz. Se estableció restricción cuantitativa de la importación de neumáticos mediante resolución nueve, restricción cuantitativa a la restricción de vehículos importados según resolución once, se fijó cupos de importación de vehículos y CKD según resolución cuarenta y nueve, salvaguardia a Perú y Colombia mediante resolución cincuenta, y se estableció reformar el arancel nacional de Importaciones según resolución cincuenta y uno (COMEX, 2014).

En el 2015 se establecieron las siguientes restricciones a parte del COMEX al sector automotriz. Exclusión de la salvaguardia a Perú y Colombia mediante resolución dos, se determinó cupos de importación a vehículos según resolución tres, se estableció

cupos de importación a vehículos y CKD mediante la resolución cinco, se identificó la mercadería originaria de la Unión Europea a través de la resolución seis, se determinó reformas arancelarias a los vehículos eléctricos según resolución ocho, se estableció una sobre tasa arancelaria y no discriminatoria mediante resolución once, se establece devolución condicionada de tributos mediante método simple a través de resolución trece, reformas arancelarias de salvaguardias por balanza de pagos mediante resolución dieciséis, se estableció restricción de importaciones mediante resolución dieciocho, se determinó una restricción de importaciones según resolución diecinueve, y se fijó una restricción de una cuota global a los vehículos importados a través de resolución cincuenta.

El Ecuador utiliza la estructura arancelaria NANDINA y está basado en el sistema armonizado de designación y codificación de mercancías. Es necesario mencionar que cada país tiene leyes reguladoras de las relaciones comerciales nacionales e internacionales que para el caso de Ecuador es la ley de Comercio Exterior e Inversiones (LEXI), la cual entro en vigencia en 1997.

Desde la aprobación de dicha ley crea el consejo de Comercio Exterior e Inversiones (COMEXI) 40 que tiene por objetivo definir políticas de comercio internacional que sean aplicaciones firmados por el Ecuador. Por otra parte se tiene al comité de Comercio Exterior (COMEX) quienes tienen como tarea analizar y aprobar las políticas públicas comerciales a nivel nacional. Este organismo promulgo la resolución N°116 con fecha de publicación en el registro oficial 3 de diciembre del 2013 enfocado en la sustitución paulatina de importaciones a través de la aplicación a casi 300 subpartidas arancelarias de un certificado de reconocimiento como requisito obligatorio para todos los productos que deseen importarse, esto incluido dentro de la declaración Aduanera de Importaciones (DAI) según la Resolución No 116 (Comité de Comercio Exterior, 2013, pag.1): Que la constitución de la Republica en Sección novena Personas Usuarios y consumidoras, en el Art . 52 establece el derecho que las personas a disponer de bienes de óptima calidad, así como a una información precisa sobre su contenido y características, disponiendo el defensa de los consumidores, que el artículo XX excepciones generales del acuerdo general sobre aranceles aduaneros y

comercio (GATT), permite excepciones generales que garantice la salud y vida de las personas y la preservación del medio ambiente, entre otras medidas gubernamentales, que se debe tomar en cuenta las decisiones y recomendaciones adoptadas por el Comité de Obstáculos Técnicos al Comercio de la OMC. Que la Ley Orgánica de Defensa del Consumidor, dispone en su art. 64 sobre los Bienes y Servicios Controlados que le corresponde al Instituto Ecuatoriano de Normalización (INEN) determinar la lista de bienes y servicios, tanto nacionales como 41 importados, que se deben someter al control de calidad y al cumplimiento de normas técnicas, códigos de partica, regulaciones, acuerdos, instructivos o resoluciones, y que es necesario establecer como documento de control de importaciones, los certificados de conformidad, (INEN- 1), expedidos por el instituto ecuatoriano de normalización (INEN) para la demostración de la conformidad con RTE INEN en la importación de bienes manufacturados, sujeto al Reglamento Técnico Ecuatoriano, como medida de protección del consumidor ecuatoriano.

Las ensambladoras y los distribuidores pueden llegar a un acuerdo en vender los vehículos sin ciertos accesorios tales como aire acondicionado, vidrios eléctricos, estas son algunas estrategias que empleas para abaratar costos al consumidor y poder competir con precios en el mercado automotriz para que los tributos sean efectivamente progresivos y quien más riqueza obtiene tenga una mayor responsabilidad con su sociedad; son objetos de diversas discusiones, siempre basadas en que tan perjudicial será el incremento del impuesto a los consumos especiales para los vehículos tanto para el Sector Automotriz.

La **Tabla 5** explica las normas técnicas del sector automotor (vehículos, partes, y repuestos), y los límites de su aplicabilidad y legalidad, para el cumplimiento de las mismas en función de un consenso social.

Tabla 5

Normas técnicas del sector automotor

Normas	Ámbito
NTE INEN 1155	Vehículos, automotores, dispositivos para mejorar la visibilidad.
NTE INEN 1323	Vehículos, automotores, carrocerías de buses. Requisitos.
NTE INEN 2204	Gestión ambiental, aire, vehículos, automotores. Límites permitidos de emisiones producidas por fuentes móviles terrestres de diésel.
NTE INEN 2207	Gestión ambiental, aire, vehículos, automotores. Límites permitidos de emisiones producidas por fuentes móviles terrestres de diésel.
NTE INEN 3833	Vehículos, automotores, tipos, términos, y definiciones.

La **Tabla 6** explica los reglamentos técnicos de la industria automotriz, partes, y repuestos, y el contorno social donde se desarrolla y aplica, estos referidos reglamentos legales que rigen al sector automotor ecuatoriano.

Tabla 6

<i>Reglamentos técnicos</i>	
Reglamento	Ámbito
RTE INEN 011	Neumáticos.

RTE INEN 014	Aceites, y lubricantes.
RTE INEN 017	Control de emisiones contaminantes de fuentes móviles y terrestres.
PRTE INEN 028	Combustibles.
PRTE INEN 031	Líquido de frenos. Hidráulico.
RTE INEN 034	Elementos mínimos de seguridad de vehículos y automotores.
RTE INEN 038	Bus urbano.
RTE INEN 039	Funcionamiento de vehículos con gas licuado de petróleo (GLP).
PRTE INEN 041	Vehículos de transporte escolar.
PRTE INEN 043	Bus provincial e interprovincial.

La **Tabla 7** muestra la descripción arancelaria que tiene la industria automotriz ecuatoriana, y los productos que se le aplica la normativa impuesta.

Tabla 7

Descripción arancelaria del sector automotor

Descripción Arancelaria	Producto	NTE-RTE
27.10.19.38.00	Aceites, y lubricantes.	RTE INEN 014.
3819.00.00.00	Líquido de frenos.	NTE INEN 444
4011	Neumáticos.	NTE INEN 011
7007.11.00.00	Vidrios de seguridad para automotores.	NTE INEN 1669
7318.23.00.00	Remaches para zapatas de freno y disco de embrague	NTE INEN 962
85.11.10	Bujías.	NTE INEN 1353 NTE INEN 612 NTE INEN 2204 NTE INEN 2205 NTE INEN 2207
87	Vehículos y automotores.	NTE INEN 3779 NTE INEN 3780 NTE INEN 3833 NTE INEN 4030

Como para el estado, porque si el volumen de ventas disminuye el Gobierno dejará de recaudar por lo menos 35 millones de dólares en impuesto. Además, el sector perdería alrededor de 1500 plazas de trabajo. Como consecuencia de la nueva Ley de Reforma Tributaria el sector automotriz se verá afectado, de manera que habrá pérdida en las ventas de vehículos que más impuestos con relación a la recaudación del 2007, razón por la cual se ven obligados a contrarrestar este impacto en el sector automotriz tiende a desequipar los vehículos. Los importadores y ensambladores disminuirán el equipamiento de los vehículos para disminuir su costo y precio y así evitar la aplicación de tarifas mayores que aumentaría los precios, esto a su vez ocasiona que los vehículos sean fabricados con menor seguridad (frenos antibloqueo ABS, las bolsas de aire AIRBAG, etc.), se estaría retrocediendo en cuanto a seguridad automotriz.

La **Tabla 8** explica el arancel de vehículos, tractores, velocípedos, y demás vehículos terrestres, sus partes, y accesorios, y que deben de cumplir con las características impuestas para su aplicabilidad.

Tabla 8

Barreras Arancelarias del sector automotor

87. Vehículos, tractores, velocípedos, y demás vehículos terrestres, sus partes y accesorios.

- 87.01 Tractores (excepto las carretillas tractor de las partidas 87.09)
- 87.02 Vehículos, automóviles para transporte de diez o más personas, incluido el conductor.
- 87.03 Automóviles de turismo, incluidos los de tipo familiar, y los de carreras.
- 87.04 Vehículos, automóviles para transporte de mercancías.
- 87.05 Vehículos, automóviles para usos especiales, excepto los concebidos para transporte de personas y mercancías.

87. Vehículos, tractores, velocípedos, y demás vehículos terrestres, sus partes y accesorios.

- 87.06 Chasis de los automotores de las partidas 87.01 a 87.05 equipados con su motor.
- 87.07 Carrocerías de vehículos y automotores de la partida 87.01 a 87.05 incluida cabinas.
- 87.08 Partes y accesorios e vehículos y automotores de la partida 87.01 a 87.05
- 87.09 Carretillas automóvil sin dispositivo de elevación, del tipo utilizadas en fábricas.
- 87.10.00.00.00 Tanques y demás vehículos blindados de combate, incluso con su armamento y sus partes.
- 87.11 Motocicletas, incluidos los ciclomotores y velocípedos.
- 87.12.00.00.00 Bicicletas, y demás velocípedos, incluidos los triciclos de reparto sin motor.
- 87.13 Sillones de ruedas y demás vehículos para inválidos incluso con motor u otro mecanismo de propulsión.
- 87.14 Partes y accesorios de los vehículos de las partidas 87.11 a 87.13
- 87.15.00 Coches, sillas, y vehículos similares para transporte de niños y sus partes.
- 87.16 Remolque y semirremolques para cualquier vehículo; los demás vehículos no automóviles, sus partes.

La **Tabla 9** muestra la descripción de los aranceles de países importadores como, Alemania, Bélgica, Canadá, Eslovaquia, Estados Unidos, Arabia Saudita, Japón, China, Brasil, etc.

4.2.Importancia de las salvaguardias para el Ecuador

Este tipo de medidas en teoría protegen y promueven las plazas de trabajo como consecuencia del aumento en la producción, pero estas medidas no solo afectan a las importaciones sin también provocan que los países extranjeros les disminuyan los ingresos por exportaciones lo que hará que ellos también disminuyan los ingresos por exportaciones lo que hará que ellos también disminuyan su consumo de productos importados como en los exportados.

Un incremento de producción nacional de bienes antes importados, que se pueden sustituir fácilmente en empresas que tienen capacidad instalada ociosa; es posible que algunas empresas hagan pequeñas inversiones para realizar adiciones a sus líneas de producción, con el fin de aprovechar los 15 meses (eventualmente un poco más) que durarán las salvaguardias; algunos pequeños industriales pueden alcanzar competitividad interna con sus productos, gracias a los nuevos altos costos de las importaciones y beneficiarse; el gobierno ha decidido devolver los impuestos a los exportadores (draw back), para neutralizar el efecto de las salvaguardias sobre las importaciones de materias primas y bienes de capital, pero ese no es un subsidio sino un acto racional de no encarecer con impuestos la venta de los productos nacionales en el exterior.

4.3.Las salvaguardias y su impacto en el sector automotriz Ecuatoriano

Es importante recalcar que el sector automotor ecuatoriano busca la inclusión de sistemas tecnológicos, y modelos nuevos, que permita llegar al cumplimiento de los estándares y exigencias del consumidor actual. En el caso de los neumáticos, que es uno de los productos afectados con la sobretasa del 15%, nadie conoce los nuevos impuestos. En Conauto (2014), empresa comercializadora de llantas, lubricantes, filtros y productos para mantenimiento automotriz e industrial desde hace 40 años en Cuenca, su gerente Xavier Armas confirma que un gran porcentaje de su mercadería es importada porque en el Ecuador no se fabrican o son muy escasos, esta compañía importa llantas de Rumania, Francia, Alemania; baterías de Colombia y otros productos de Italia, China, Taiwán y otros “porque el mercado nacional no abastece al 100% de

todo el parque automotriz e industrial”. Ante la pregunta ¿el nuevo costo lo transferirían al consumidor final? Armas confirma “son incrementos fuertes, entonces eso como empresa no podemos absorber”. Hasta ayer por tarde, en este almacén un par de llantas de 14 costaban 150 dólares.

El vicepresidente Ejecutivo de la Cámara de Industrias de Cuenca, Andrés Robalino, opina que en las decisiones de políticas económicas o comerciales existen políticas a corto, mediano y largo plazo que son utilizadas para solucionar problemas que afectan a diferentes áreas, en el caso de las salvaguardias su objetivo esencial es solucionar los problemas de la Balanza de Pagos, específicamente lo relacionado a la Cuenta Corriente (Exportaciones e Importaciones) teniendo claro cuál es el problema se debe desarrollar estrategias para controlar las importaciones y promocionar las exportaciones. Pero siempre se deben aplicar ambas ya que son las columnas de la política comercial de cualquier país, precisa (2015).

Para el Ecuador la necesidad de generar más exportaciones está relacionado con el sistema de dolarización y la generación de divisas que se requiere para mantener en este sistema, que ha sido la razón de la estabilidad económica de los últimos 14 años, y el cual se alimenta de crecimiento de las exportaciones no se la reducción de las importaciones (Pro-Ecuador, 2015).

Con estos antecedentes, dice Robalino, la adopción de las salvaguardias multilaterales que son temporales, es considerada una política de corto plazo que es un 10% de una política comercial, ya que el país es como una empresa: para crecer más se debe vender más (exportaciones), ninguna empresa crece reduciendo las compras. Con este precepto el 90% de la política comercial del Ecuador se debe basar en una apertura de mercados con sus principales socios comerciales y con los países que más se complementa para aumentar los ingresos por exportaciones del país, y en base a esta decisión equilibrar y lograr un superávit de la balanza Comercial (Pro-Ecuador, 2015).

Se plantea la pregunta está el país preparado para reemplazar todos los artículos gravados con producción local. Recuerda que se aplicó una medida similar para reducir el déficit en balanza de pagos, esta medida fue aplicada por 12 meses, pero al ser una

política de corto plazo no da la seguridad al sector industrial de invertir para poder reemplazar a los productos importados que ingresarían al país con mayores costos (CEPAL, 2009). Justamente para asegurar esa inversión productiva, dice, se necesita políticas industriales a mediano y largo plazo que puedan atraer esa inversión, políticas relacionadas a la seguridad jurídica, transferencia tecnológica (Robalino, 2014).

Es importante que se entienda la idea de evitar la salida de divisas pero una restricción al comercio no puede generar también un cierre de estos negocios, una contracción de empleo. La implementación de una salvaguardia multilateral puede producir efectos negativos en la economía, como mayor contrabando, aumento de competitividad de productos importados de bajo precio y poca calidad que con el aumento de arancele no se ven afectado en sus ventas en el país, en potenciales en iniciar negociaciones o mantener negociaciones con otros países. Por lo que es importante en la actualidad el uso de automóviles inteligentes, que permitan el mejor uso de los automotores, partes, y repuestos (Pro-Ecuador, 2015).

Algunos argumentos a favor de las restricciones arancelarias dicen que son positivas porque ayudan a fomentar el desarrollo de la industria doméstica y proteger la industria existente debido a que obligan a los consumidores a consumir los bienes nacionales, mejoran de esta forma la calidad de estos bienes, se incrementan las exportaciones, y generan una mayor inversión en las industrias, esto también supone una mayor recaudación Fiscal del estado, y en los productos con demandas inelásticas (Asamblea- Nacional, 2008).

El cambio en las medidas arancelarias, de cupos a una sobretasa del 12% impacto en el costo final de los vehículos importados. Enrique Cifuentes, gerente de Ventas de Intrans Ecuador (importador de la marca Volkswagen), explica que el valor del arancel, traducido en el precio al cliente, significa un alza del 15% en el valor final. Por ejemplo, un Volkswagen Jetta, que costaba 19990, con salvaguardia cuesta más de 23000. Y el valor adicional del ICE será del 5% (2015), se habla de mantener bajo los USD 20000, pero con los nuevos impuestos no se puede seguir con ese precio (PRO-ECUADOR, 2015). Los Volkswagen se importan desde Brasil y México, países con los que Ecuador tiene preferencia arancelaria. Pero con la aplicación de la salvaguardia quedaron en

desventajas “Hasta hace dos meses se pagan 28% de arancel en la importación desde Brasil. Ahora se paga 40% (2015).

Cifuentes dice que como estrategia para no perder mercado traen unidades con menos sistemas de equipamiento. Giuliana Bistolfi, jefe de Ventas Hyunmotor, comenta que la implementación de cupos aún afecta el flujo de despachos de los vehículos. El nuevo arancel encareció el precio de inmediato. Por ejemplo, la furgoneta TQ fue una de las más afectadas en el mercado. Su valor pasó de 29990 a 35000 (2015). En lo que va del año, la empresa vendió 1000 unidades en el país. Solo en Guayas se vendieron 400 autos. Jaime Cucalón, gerente de ventas de BMW, sostiene que la venta de autos de lujo se redujo un 50%. Este segmento representa unos 600 vehículos al año.

Es importante que se considere el criterio de Fabio Missale, gerente de la Asociación Ecuatoriana Automotriz, dice que la sobretasa sacó algunos modelos del mercado por el alto costo. Por ejemplo, en un automóvil de USD 70000, el costo arancelario es 47% (35% que ya pagaba más 12% se sobretasa). A eso se suma el 35% de ICE, más 12% del IVA y otros impuestos. El precio final supera los USD 13000 (2015), y según Marco Vintimilla, gerente del mercadeo General Motors del Ecuador (GM), señaló que si bien la fabricación local ayudo a la industria, la empresa prevé una reducción en la demanda de 5000 unidades importadas. De enero a septiembre de 2008, Chevrolet vendió 34908 unidades (Pro-Ecuador, 2015).

Para Marcelo Sandoval, gerente general de KIA Motors, explico que el ensamblaje permitió crecer a la empresa un 25% respecto al año anterior. El plan de renovación vehicular que impulsa el gobierno apuntaló el negocio. Hasta septiembre pasado, KIA vendió 4 000 unidades y espera concluir el año con la venta de 5000. Se determinó en mercados y almacenes, así como entre la población, hubo incertidumbre, casi todos habían escuchado la noticia de las nuevas salvaguardias, pero nadie sabía con precisión los nuevos valores (Pro- Ecuador, 2015).

La resolución. 116 que obligo a las partes y piezas CKD la presentación de normas técnicas exigidas por el INEN sin un estudio certificado empezó la problemática para

la importación de las partes y piezas CKD de los vehículos automotores (COMEX, 2015).

Actualmente la resolución 049-2014 en la que se establece la reducción cuantitativa anual de importación por partes y piezas de vehículos y automotores por unidades y por valor, esta reducción representa casi el 53%. En el 2014 el cupo de importaciones de 4132 unidades en tanto para el 2015 será de 22277 unidades. La asociación Ecuatoriana ha solicitado al comité de comercio exterior una reducción del 20% o a su vez mantener el promedio de 39,000 unidades (COMEX, 2015).

La medida se va a ser prorrogada hasta el 31 de diciembre del 2015. La asociación Ecuatoriana Automotriz espera que la propuesta planteada de la reducción del 2% y no del 53% al comité de comercio Exterior sea acogida para sostener el mercado automotriz en el Ecuador, la resolución 049-2014 se va a ser prorrogada hasta el 31 de diciembre del 2015, lo que representa una reducción cuantitativa de importación del 53%. El cupo de importaciones de 49132 unidades en tanto para el 2015 será de 22277 unidades. Las normas técnicas también han perjudicado a los productos de unidades. Las normas técnicas también han perjudicado a los productos de importación incluida a esto la salvaguardia y el incremento de aranceles a las partes y piezas de los productos CKD (COMEX, 2015).

La **Tabla 10** explica los concesionarios, automotores y anexos que existen en el Ecuador, en la industria automotriz, su descripción de la importadora, su razón social en el mercado ecuatoriana, y la cantidad de vehículos, partes, y repuestos importados.

Tabla 10

Principales concesionarios y anexos de vehiculos

RUC	IMPORTADOR	FOB	CANTIDAD
1790014797001	AUTOMOTORES Y ANEXOS	50,645,850.56	4776
0190310647001	AUTOMOTORES NEOHYUNDAI	46,867,008.85	5014
1790598012001	GENERAL MOTORS	27,607,022.79	2875
1792073634001	TOYOTA DEL ECUADOR	26,789,628.45	1845
1790015424001	QUITO MOTORS		1361
1791739205001	AEKIA		1748
1790279901001	MARESA	10,529,949.55	682
1790009459001	CASABACA	5,859,854.43	303
0992141913001	TOYOCOSTA	3,244,454.09	172
0190003701001	TOMEBAMBA	3,415,815.95	177
1890010705001	AMBACAR	2,989,688.07	336
1790517454001	RECORDMOTOR	1,425,063.48	56

CAPÍTULO V

ANÁLISIS DE DEMANDA DEL SECTOR AUTOMOTRIZ CON Y SIN LA SALVAGUARDAS

5.1.Demanda de vehículos, accesorios y repuestos

La industria automotriz incluye a las empresas involucradas en la producción, comercialización y mantenimiento de automóviles. Según la oficina de Estadísticas Laborales de los Estados Unidos, el sector automotor y piezas automotrices contrato a cerca de 700 mil trabajadores en octubre de 2011. La dinámica de trabajo en la industria del automóvil afecta a los niveles de empleo en las industrias de apoyo, como el acero y fabricación de plástico.

Las condiciones macroeconómicas afectan la oferta y demanda de trabajo. Las pérdidas de empleo durante una recesión significan menores ingresos disponibles para los clientes y una menor demanda de vehículos. Los fabricantes de automóviles contestan con una disminución de fabricación, lo que lleva a los despidos y la reducción de la demanda de mano de obra. La demanda de automóviles por lo general incrementa en una nueva economía el crecimiento.

Los fabricantes de vehículos incrementan los niveles de fabricación y emplean a nuevos trabajadores, lo que incrementa la demanda de trabajo, los límites de las contrataciones y las tendencias de algunas empresas por mantener empleos durante las crisis han llevado a la estabilidad del empleo en el sector automotor. Sin embargo, como la crisis financiera de 2008 y la crisis de la deuda europea de 2010 demostraron, el sector automotriz es cíclico y no es inmune a la perdida grave de empleos.

La globalización involucra la importancia de vehículos extranjeros y el traslado desde las instalaciones hacia otros países. Por consecuencia hubo una disminución radical de empleo en sector automotor en Estados Unidos. Por ejemplo, Michigan ha visto caer su número de empleos en la industria automotriz de aproximadamente 100 mil en 1990 a unos 35 mil en 2010, según la oficina de estadísticas Laborales de los

Estados Unidos. Los acuerdos comerciales de integración económica regional, como el tratado de Libre Comercio de América del Norte y la Unión Europea, han desplazado la producción a lugares de bajo costo en el mismo continente, lo que reduce la demanda de mano de obra en el país de origen.

La compensación incluye los salarios y beneficios. De acuerdo con un informe de 2011 de la Oficina de Estadísticas Laborales de los Estados Unidos, ha habido una presión al alza sobre los salarios y una presión a la baja sobre los beneficios. En una economía fuerte, la industria automotriz tiene que competir con otras industrias por la mano de obra calificada, lo que eleva los costos de compensación. Suele pasar lo contrario durante una recesión, cuando los fabricantes son capaces de negociar los contratos de compensación favorables son los sindicatos. La competitividad, la debilidad económica y la globalización hacen que el sector automotriz tal vez no podrá ser capaz de soportar una vida cómoda para la clase obrera. Esto podría afectar la capacidad de la industria para atraer a trabajadores cualificados, especialmente en las etapas de diseño y desarrollo de la fabricación automotriz, lo que podría afectar negativamente a su ventaja competitiva.

Otra causa que perjudica a la oferta y la demanda laboral integran novísimas tecnología y los acontecimientos imprevisto como por ejemplo terremoto ocurrido en Japón en el mes de marzo año 2011, lo que provocó el colapso de industrias automotoras. Las nuevas tecnologías, como los híbridos y los vehículos de energía solar, pueden requerir trabajadores con conocimientos especializados. De acuerdo a su oportunidad el sector de talleres automotrices en la ciudad de Machala presenta una demanda satisfecha pero no saturada, debido a que la mecánica automotriz es muy dinámica, día a día surgen nuevos sistemas y tecnologías que hay que dominar para mantenerse en el negocio automotriz.

En relación a la necesidad, el servicio que se brindara se verá frente a una demanda de bienes/servicios necesarios, ya que los usuarios o tenedores de vehículos de trabajo para sus desarrollo y crecimiento ya sea de manera particular o para una empresa en la que trabaje, necesitan tener en óptimas condiciones a sus automotores por lo tanto conforme a sus temporalidad, la demanda es continua ya que los vehículos cada cierto

tiempo o kilometraje deben realizarse mantenimientos, entonces acuden a los talleres automotrices cuya demanda de este servicio continuara y aumentará mientras existan vehículos.

5.2. Análisis de la demanda de vehículos, accesorios y repuestos, sin salvaguardias

Es importante resaltar porque es considerado uno de los principales dinamizadores de la Economía Ecuatoriana porque se acepta el criterio de Pro-Ecuador de que el sector automotor ecuatoriano se hubiese esperado que el mercado ecuatoriano alcanzara ventas históricas y totalizara un record de miles de unidades vendidas, de acuerdo al Semanario de Economía y Negocios Lideres. Es así como se determina que las ventas del sector automotor en el país crecieron en 38% y las marca preferidas por los ecuatorianos son Chevrolet, Hyundai, KIA, Mazda y Toyota. La dolarización de la economía ecuatoriana, la diversificación de la oferta automotriz con cerca de 40 marcas en el mercado y la mejora de la red vial en el país, son algunas razones que se mencionan para explicar el buen desempeño de ventas sectoriales (Pro-Ecuador., 2015), y también se acepta el criterio de la cámara de industrias del Ecuador que concluye que:

La importación de autos es muy beneficiosa para la economía del país ya que genera altas ganancias y puestos de trabajo, estas compañías están enfocadas a presentar planes ambiciosos de crecimiento automotriz para futuro. Dentro del análisis destaco que la gestión de las instituciones financieras ha sido trascendental para el éxito de esta industria. Lo expuesto implica que la industria ha crecido un 42% posicionándose como el tercer sector económico más productivo en el Ecuador (Cámara de Industria Automotriz del Ecuador., 2015).

Es importante también aceptar que según PRO-ECUADOR existe un convenio entre el Ministerio de Industrias y Productividad y las industrias nacionales de partes y repuestos, el mismo que permitirá crecer hasta el 2019 un 20% de las autopartes usadas en el ensamblaje de vehículos ecuatorianos además que permitirá expandir el negocio a otros mercados (Pro-Ecuador, 2015).

El mercado ecuatoriano alcanzara ventas históricas y totalizará un récord de miles de unidades vendidas, de acuerdo al Semanario de Economía y Negocios Lideres. Es así como se determina que las ventas del sector automotor en el país crecieron en 38% y las marcas preferidas por los ecuatorianos son Chevrolet, Hyundai, KIA, Mazda y Toyota. La dolarización de la economía ecuatoriana, la diversificación de la oferta automotriz con cerca de 40 marcas en el mercado y la mejora de la red vial en el país, son algunas razones que se mencionan para explicar el buen desempeño de ventas sectoriales.

La cámara de industria Automotriz del Ecuador, menciona que la importación de autos es muy beneficiosa para la economía del país ya que genera altas ganancias y puestos de trabajo, estas compañías están enfocadas a presentar planes ambiciosos de crecimiento automotriz para futuro. Dentro del análisis destaco que la gestión de las instituciones financieras ha sido trascendental para el éxito de esta industria. Lo expuesto implica que la industria ha crecido un 42% posicionándose como el tercer sector económico más productivo en el Ecuador. Este le ha permitido expandir su participación en el mercado de exportaciones.

Mediante un convenio entre el Ministerio de Industria y productividad (Mipro) y las industrias nacionales de autopartes, se espera que hasta 2019, el 20% de las autopartes usadas en el ensamblaje de vehículos sean ecuatorianas. Este proyecto gubernamental beneficiara al crecimiento tecnológico e industrial del país. Además, permitiría expandir el negocio a otros mercados. Estas industrias ensamblan 56 mil autos al año en promedio y generan 9 mil plazas de empleo directo. Entre estas ensambladoras, Ómnibus BB, es la que tiene mayor producción local.

Se hubiese esperado que este sector económico pase a ser el más importante de la economía ecuatoriana debido a su crecimiento, sin embargo; por las medidas implementadas por parte del gobierno central se encuentre restringido.

La **Figura 7** muestra los niveles de venta del sector automotor, sino se hubiese dado la medida de salvaguarda, muestra el comportamiento desde 2011 hasta el 2015 de las ventas de la industria automotriz.

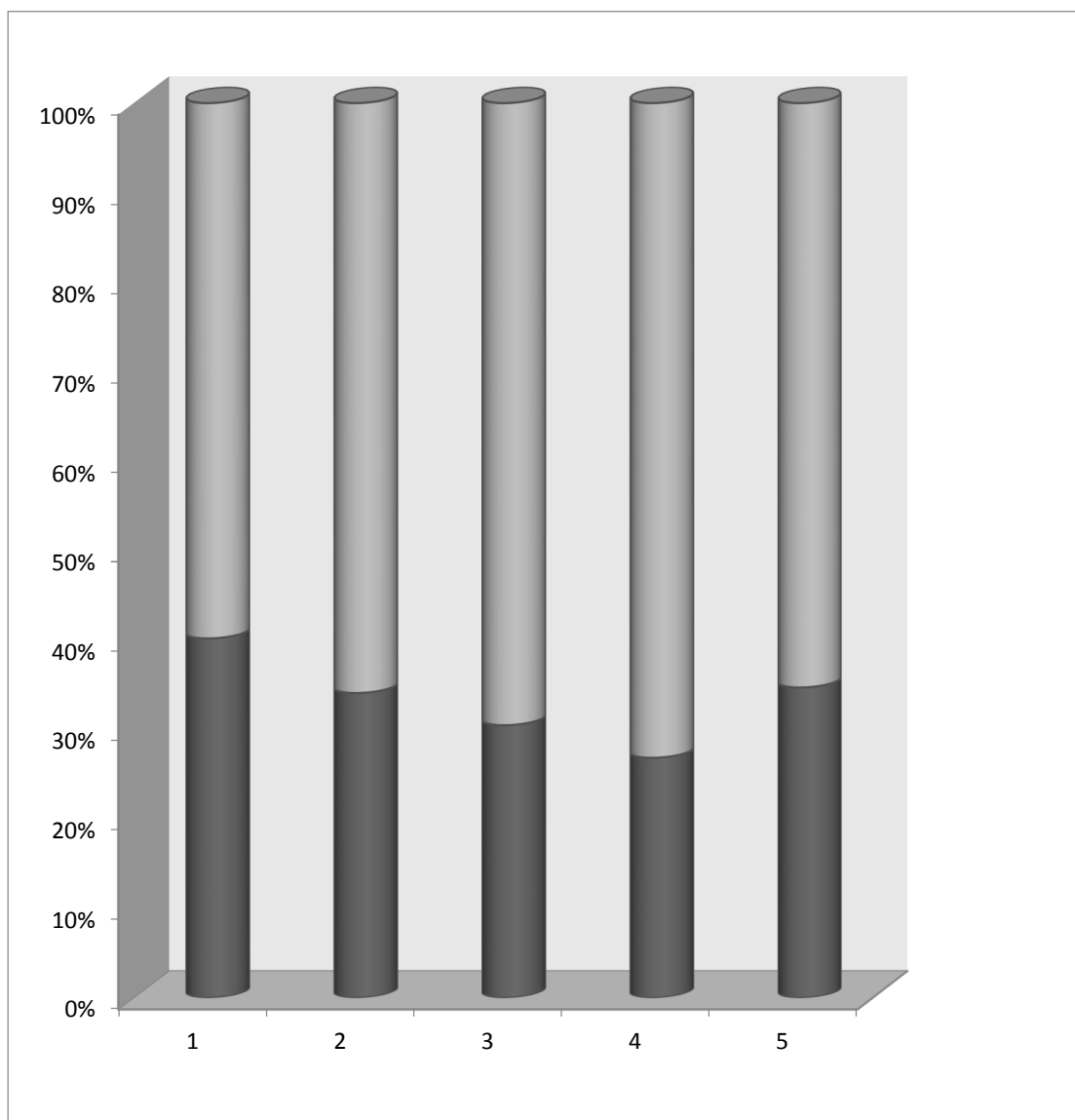


Figura 7. Proyección de Ventas 2011-2015 sin Salvaguardia

La **Figura 8** muestra en el diagrama circular el comportamiento de la industria automotriz sin medida de salvaguarda, y como se distribuyen las ventas de este sector de la economía ecuatoriana.

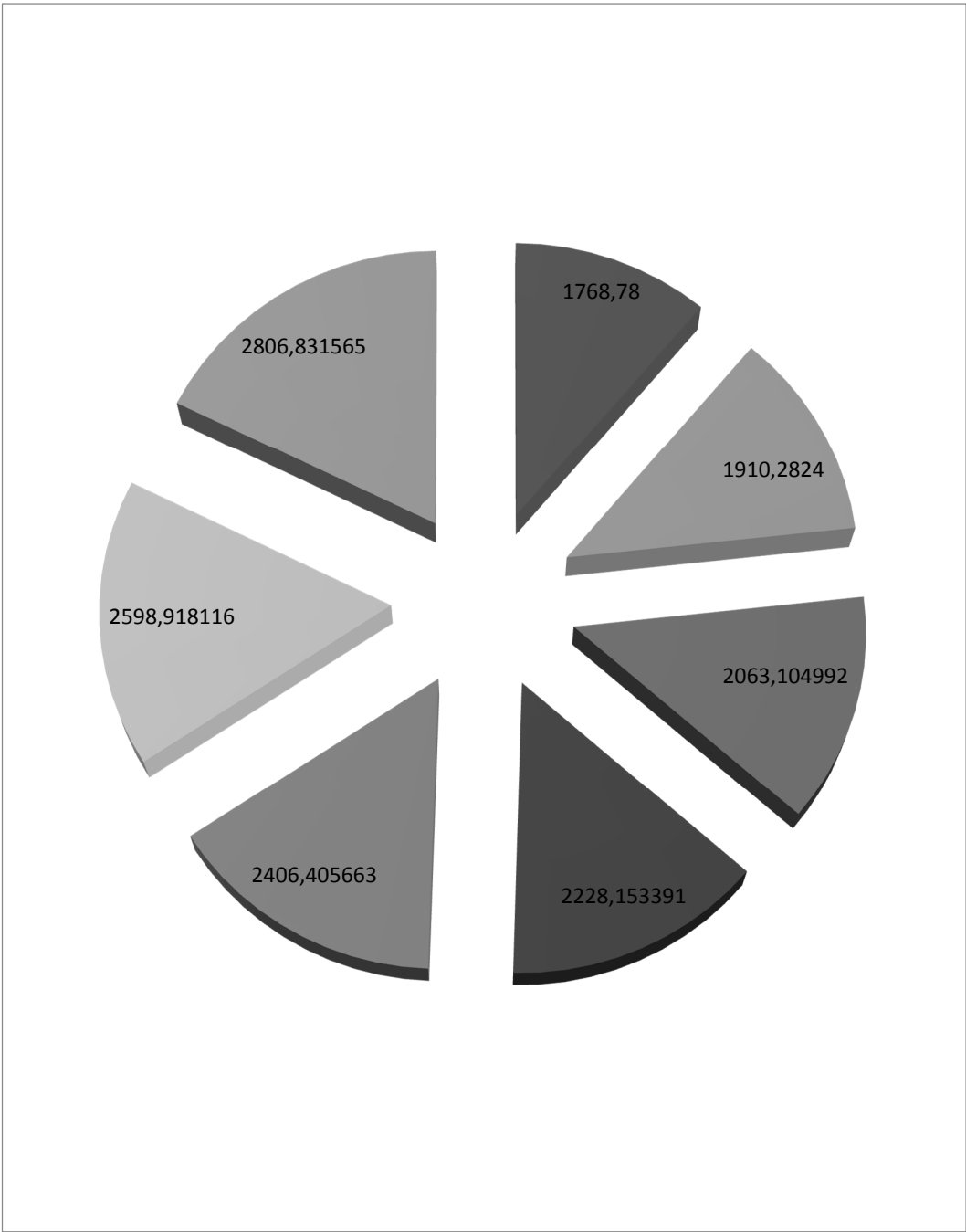


Figura 8. Modelo sin aplicación de la salvaguarda

La **Figura 9** muestra en el diagrama de barras que sin salvaguarda, la expectativa del sector automotor ecuatoriano era de crecimiento de sus ventas, y pasar a ser la industria líder en el mercado nacional.

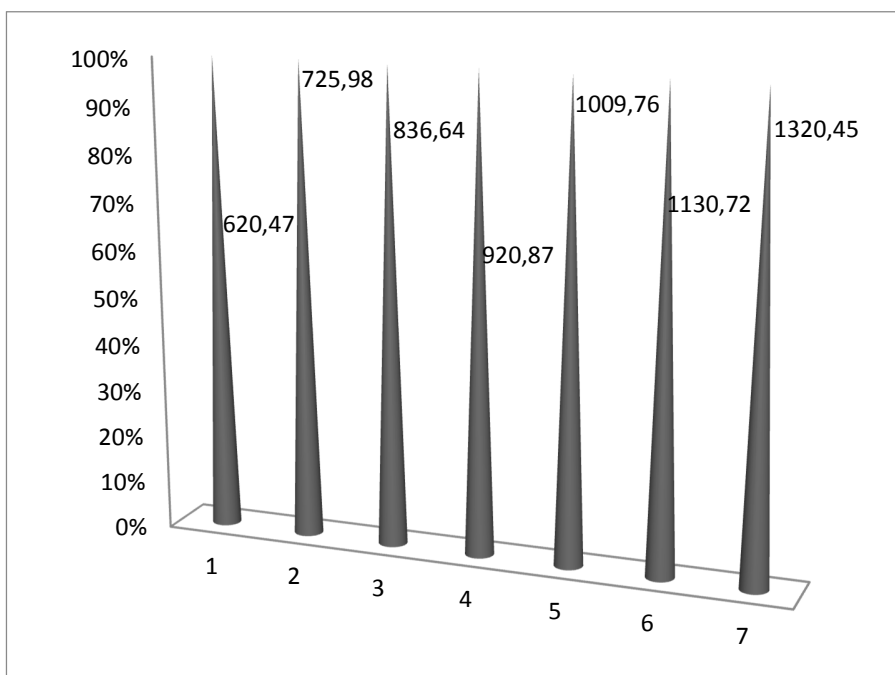


Figura 9. Sin aplicación de la salvaguarda

La **Tabla 11** explica los estadísticos descriptivos sin aplicación de la medida de salvaguarda, mediante estos estadísticos se muestra los datos de manera que expliquen el proceso de interpretación de resultados, por lo que se concluye que esta media y desviación explican el crecimiento del sector automotor sin salvaguarda.

Tabla 11

Estadísticos sin la aplicación de la salvaguarda

Estadísticos Descriptivos			
	Media	Desviación Estándar	N
VENTAS	2254.6394	373.83264	7
IMPUESTOS	937.8414	239.75800	7

La **Tabla 12** muestra coeficientes de correlación muy significativos, por lo que las ventas del sector automotriz sin la medida de salvaguarda, hubiesen representado un crecimiento significativo de este sector.

Tabla 12

Correlación sin la aplicación de la salvaguarda

		VENTAS	IMPUESTOS
Correlación de	VENTAS	1.000	0.996
Pearson	IMPUESTOS	.996	1.000
Sig. (Unilateral)	VENTAS	-	.000
	IMPUESTOS	.000	-
N	VENTAS	7	7
	IMPUESTOS	7	7

La **Tabla 13** muestra el resultado del coeficiente de determinación, y de correlación, el cual al ser muy cercano al uno tiene un elevado nivel d significancia, por lo que la relación de ventas con los impuestos es inversa a menor impuesto mayores ventas del sector automotor.

Tabla 13

Coefficientes de Correlación y error estándar del modelo de salvaguarda

Modelo	R	R Cuadrado	R Cuadrado Ajustado	Error Estándar de la Estimación
1	.996	.992	.990	36.97901

La **Tabla 14** muestra el anova de las ventas del sector automotor sin salvaguarda, donde se observa un buen nivel de significancia y una prueba F muy buena.

Tabla 14

Anova del modelo sin Salvaguarda

Modelo	Suma de Cuadrados	gl	Media Cuadrática	F	Sig
1 Regresión	831667.823	1	831667.823	608.190	0.000
Residuo	6837.235	5	1367.447		
Total	838505.058	6			

La **Tabla 15** muestra los betas del modelo sin salvaguarda, los mismos que sirven para la elaboración de la ecuación del modelo de regresión, y se observa una gran relación entre las variables de estudio.

Tabla 15

Coefficientes del modelo sin salvaguarda

Modelo	Coefficientes no estandarizados		Coefficientes no estandarizados
	B	Error estándar	Beta
1 (Constante)	798.323	60.684	
IMPUESTOS	1.553	.63	.996

La **Tabla 16** muestra las correlaciones que existen entre las variables, las mismas que expresan un alto grado de correlación.

Tabla 16

Correlaciones y covarianzas del modelo sin salvaguarda

Modelo	Impuestos
1 Correlaciones Impuestos	1.000
Covarianzas Impuestos	0.004

La **Tabla 17** muestra la proporción de varianza, el Autovalor, la dimensión y la condición de la variable ventas sobre los impuestos, se observa sin salvaguarda la expectativa de crecimiento del sector se mantenía alta.

Tabla 17

Diagnóstico de dimensión, Autovalor condición, y proporción de varianza del modelo sin salvaguarda.

Modelo	Dimensión	Autovalor	Índice de condición	Proporciones de Varianza	
				(Constante)	Impuestos
1	1	1.973	1.000	0.01	.01
	2	.027	8.567	.99	.99

La **Tabla 18** muestra los residuos del modelo sin salvaguarda, donde se ve que igual los errores pueden existir.

Tabla 18

Estadística de residuos del modelo sin salvaguarda

	Mínimo	Máximo	Media	Desviación Estándar	N
Valor Pronosticado	1761.8130	2848.7686	2254.6394	372.30539	7
Residuo	-41.93710	44.76945	.00000	33.75706	7
Valor Pronosticado Estándar	-1.324	1.596	.000	1.000	7
Residuo Estándar	-1.134	1.211	.000	.913	7

La **Figura 10** muestra los distintos niveles de ventas del sector automotriz ecuatoriano, explica los niveles máximos y mínimos que espera tener la industria automotriz, sus partes, accesorios, y repuestos, donde se ve que sin la medida de salvaguarda las expectativas de crecimiento eran bien altas.

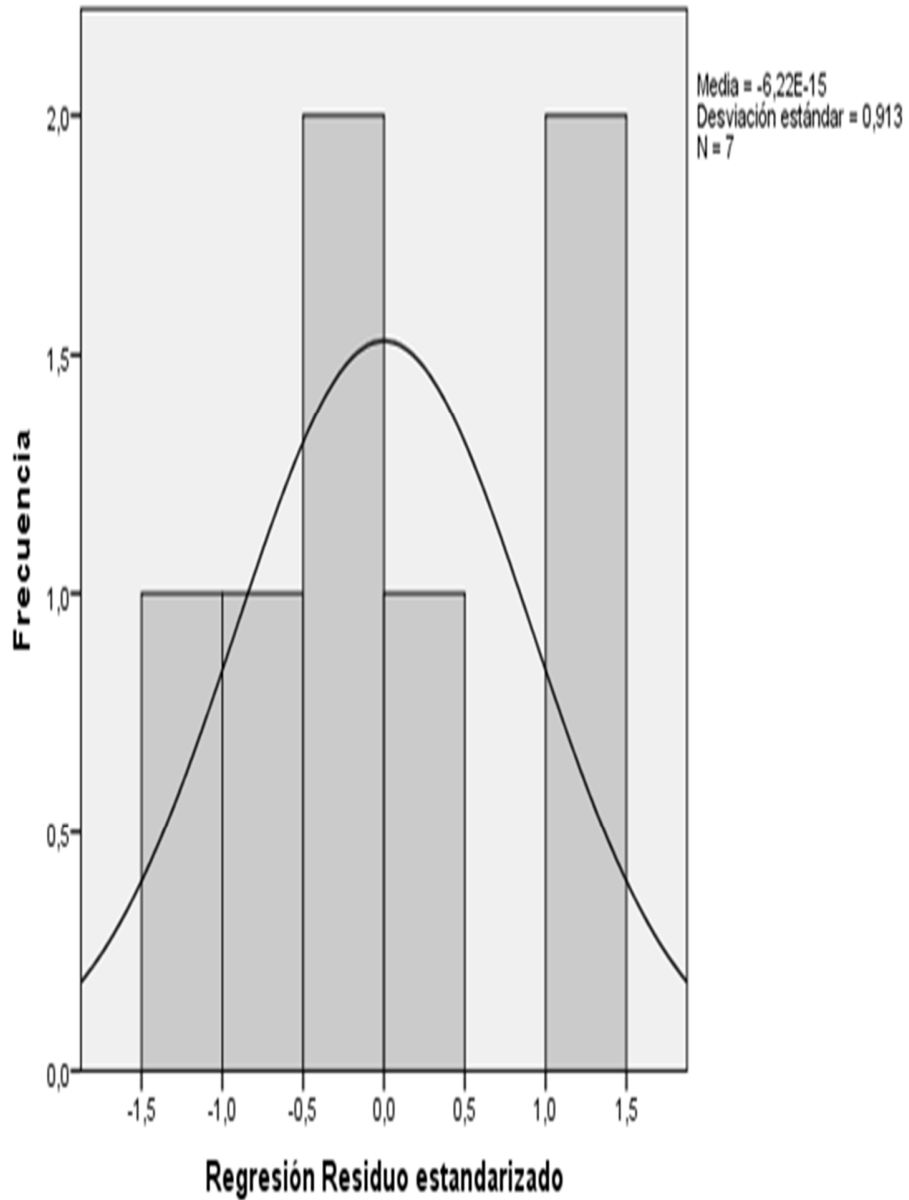


Figura 10. Histograma del modelo sin salvaguarda

La **Figura 11** de la probabilidad normal muestra una recta donde se observa que los datos la mayoría son homogéneos, por lo que a menos impuestos mayores ventas, por lo que el mercado automotor depende de los impuestos a sus importaciones.

Gráfico P-P normal de regresión Residuo estandarizado

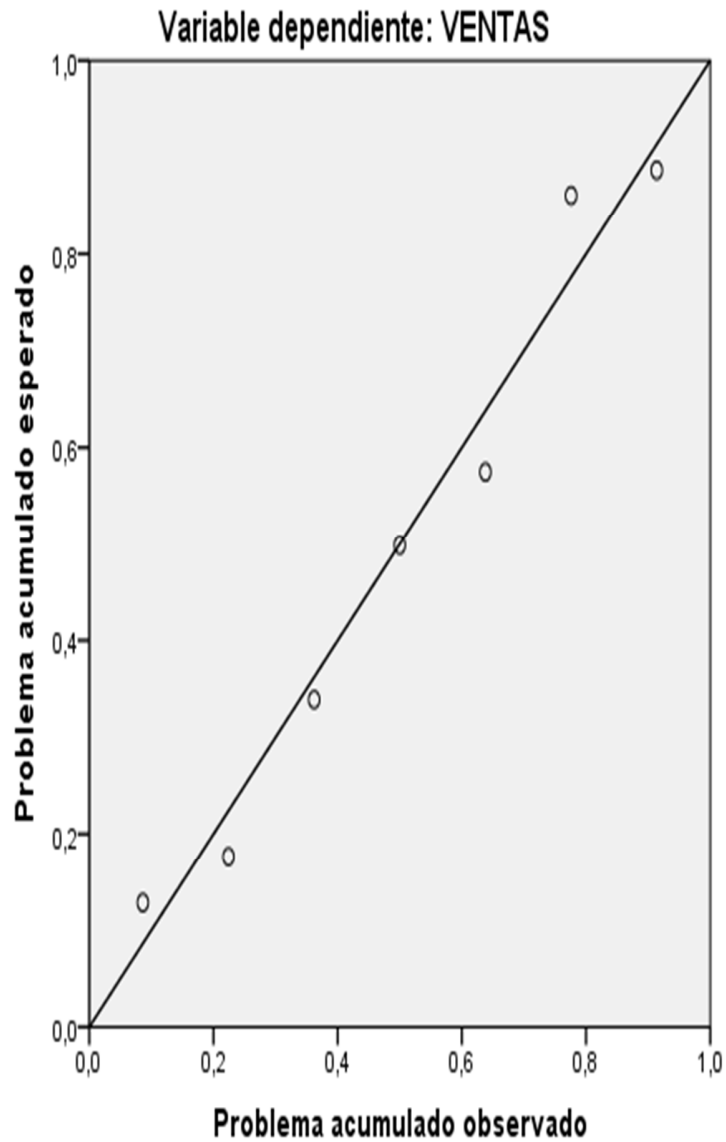


Figura 11. Gráfico P-P normal del modelo sin salvaguarda

Los datos muestran que si la variable impuestos de salvaguarda hubiese seguido igual las ventas de vehículos hubiesen seguido creciendo y por ende las importaciones, se observa que el modelo presenta un $R=0,996$ y un $R^2=0,992$.

5.3. Análisis de los efectos de las salvaguardias en el sector automotriz de Machala-Ecuador.

Desde el inicio de la presidencia de Sr. Ec. Rafael Correa han existido varios cambios tanto en políticas como en la economía del país, en el sector automotriz ha habido bajas en las importaciones de vehículos debido a que se han establecido varias barreras arancelarias para disminuir su ingreso al país tales como el aumento de aranceles, disminución de cupos para su importación. En el año 2012 existió un total de 66652 unidades en el 2013 esta cifra bajó a 62595 mostrando una reducción del 6%, en el 2014 las cifras de automóviles importados decayó aún más con tan solo 57093 unidades importadas las cuales ha generado pérdidas tanto para las concesioneras como para patios de vehículos.

Las ensambladoras nacionales OMNIBUS BB, AYMESA Y MARESA han disminuido sus exportaciones a un total de 7213 vehículos en 2013, lo que significó una reducción del 71% en comparación con las 24815 unidades exportadas en 2012. En los años anteriores al 2012 las ventas de vehículos presentaban excelentes ganancias ya que no existían tantas limitaciones a las importaciones, pero gracias a las diferentes medidas que se han tomado los automóviles han subido excesivamente de precio que se hace difícil poder adquirir uno.

El presidente de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (Aeade), Diego Luna, recalco que en ninguna parte de la Resolución N° 049 del Comex se determina el porcentaje de reducción de importaciones, pero que en la misma normativa se establece un listado diferenciado del cupo de importación, lo cual según un estudio realizado, promedia un 55% de reducción. De su parte, el director general del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, Xavier Cárdenas, indico que el porcentaje de reducción es de 40% para carros terminados y 20% para los CKD, y no como sostiene la industria automotriz que es de 57%. (Pro-Ecuador, 2015).

La alza de precios en los automóviles debido a los aranceles excesivos al momento de realizar una importación ha tenido sus pros y contras en el mercado, las barreras arancelarias representan un gran beneficio al país por el dinero que ingresa gracias a

los aranceles, pero también varias personas han sido afectadas con disminución de sueldos y en muchos de los peores casos con pérdidas de empleo. Con esto no se puede decir que han producido solo beneficios para el país ya que los ingresos para muchos ecuatorianos que se dedican a la comercialización de vehículos se han visto afectados en los últimos años.

Presentado en 2012 ventas de hasta 66.652 un cifra muy elevada y bajando considerablemente en el 2013 con 62595 mostrando una reducción del 6%, y en 2014 tan solo 57093 unidades importadas esto demuestra que la economía y el sector automotriz ha sido afectados por el alza de aranceles y las nuevas normas de barreras arancelarias.

En el presente año se espera tener una caída de las ventas en el sector automotor debido a las restricciones impuestas por el Gobierno. Lo que por consiguiente ha repercutido en que estas empresas despiden personal y tributen menos que los otros años al estado ecuatoriano. En el caso de los vehículos. Los importadores esperan un descenso del 42% en ventas totales del 2015. Gil Malo Alvares, director de automotores y anexos, firma que representa a las marcas Nissan y Renault, indica que para el caso de Nissan no se ha registrado un descenso de las ventas. Ellos porque hubo disponibilidad de hacer pedidos de vehículos el año pasado los primeros meses del 2015. En Renault hubo una caída en enero y febrero, pero las ventas se recuperaron en marzo y abril pasados.

La **Figura 12** de barras muestra que el 2011 al 2014 hay un crecimiento de las ventas en el sector automotriz ecuatoriano, y que en el 2015 existe una disminución en las ventas de este sector debido a la medida de salvaguarda impuesta en el 2015 y mantenida en el 2016.

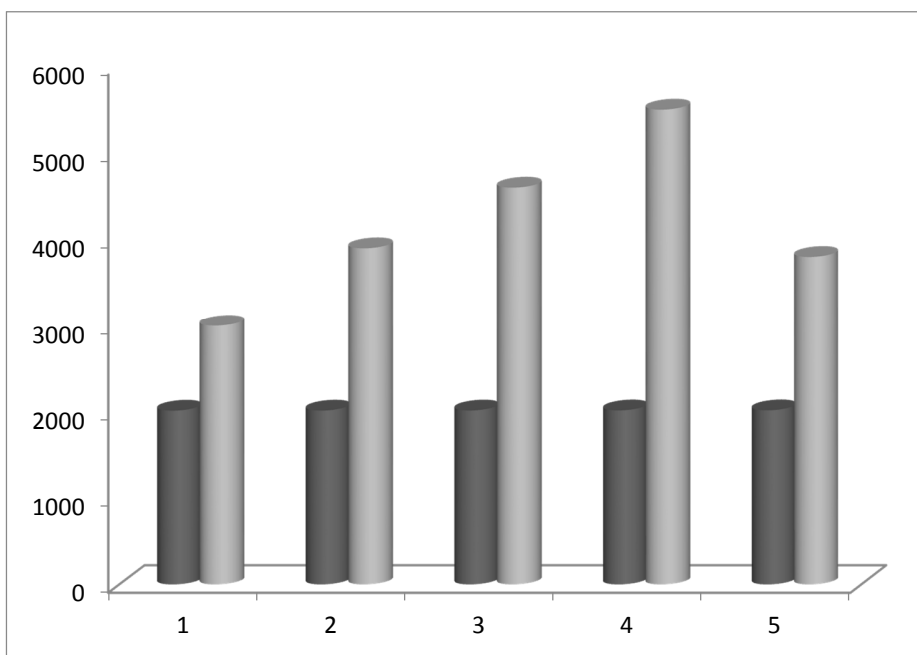


Figura 12: Proyección de Ventas con Salvaguardias

La **Figura 13** muestra en este diagrama circular que las ventas de los repuestos de los almacenes automotrices bajaron considerablemente debido a la medida de salvaguarda.

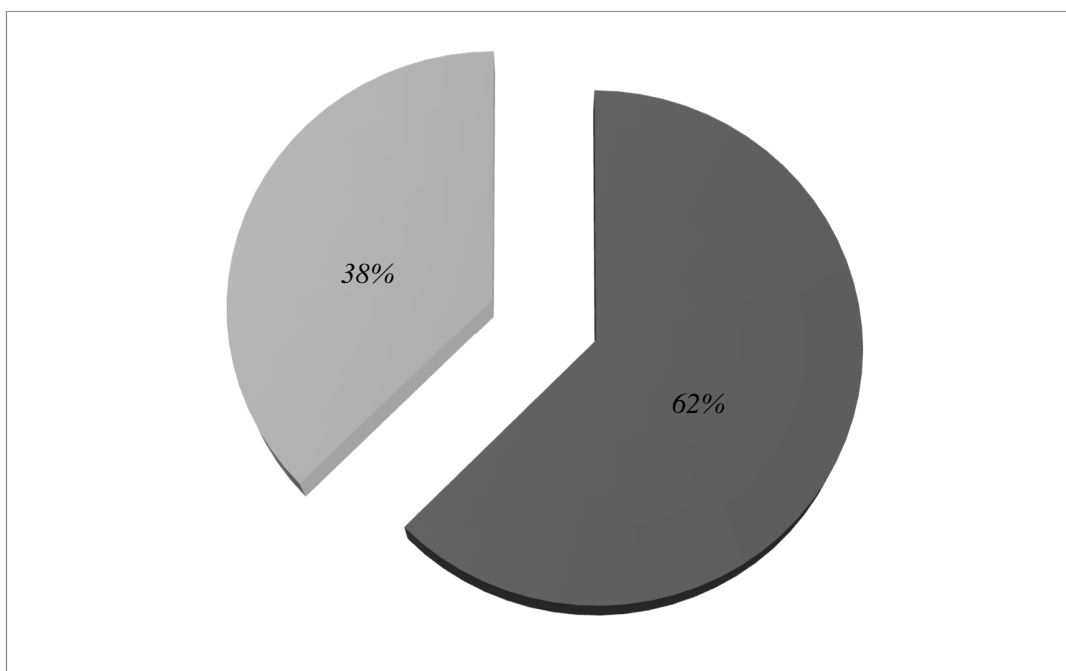


Figura 13: Cuadro de Ventas de almacenes de Repuestos 2014-2015

La **Figura 14** muestra un cuadro donde se observa que claramente la medida de salvaguarda redujo las importaciones de vehículos, repuestos, y partes, por ende las ventas del sector automotor cayeron en el transcurso del 2014 al 2015 debido a la restricción de la medida de salvaguarda.

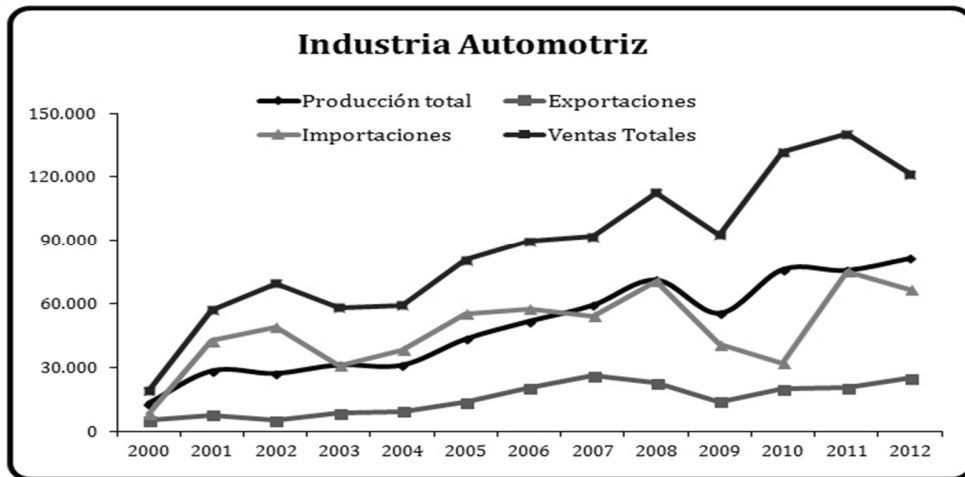


Figura 14: Comportamiento de la Industria automotriz

En la **Figura 15** se observa claramente como el sector de automóviles, camionetas, vans, camiones, buses, motos, partes, repuestos, etc., han sufrido del 2014 al 2015 una reducción en las ventas debidos a la medida de salvaguarda.

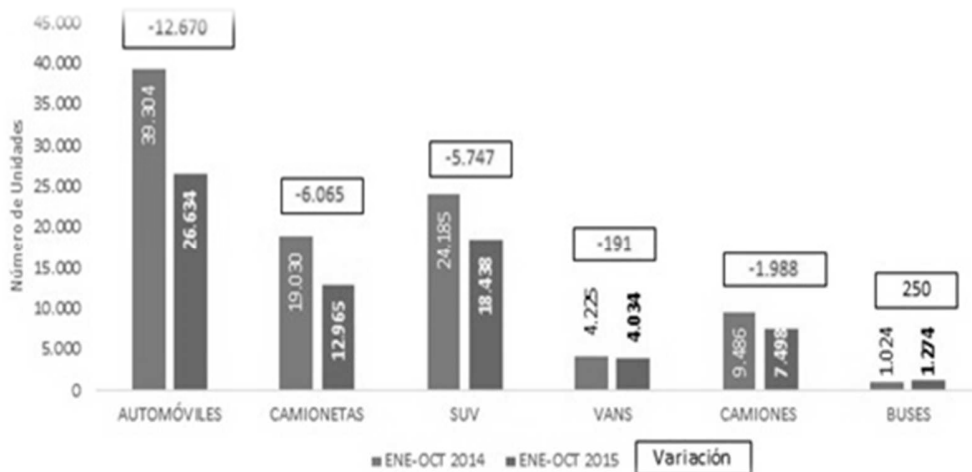


Figura 15: Evolución de las ventas 2014-2015, tomado de la de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador

La **Figura 16** muestra las cifras de comercialización dl 2012, 2013,2014, y 2015 y como se ve del 2012 para acá la demanda semestral de vehículos ha venido disminuyendo y más todavía con la restricción de la salvaguarda que le represento una reducción aproximada del 30% de las ventas del 2014 al 2015.

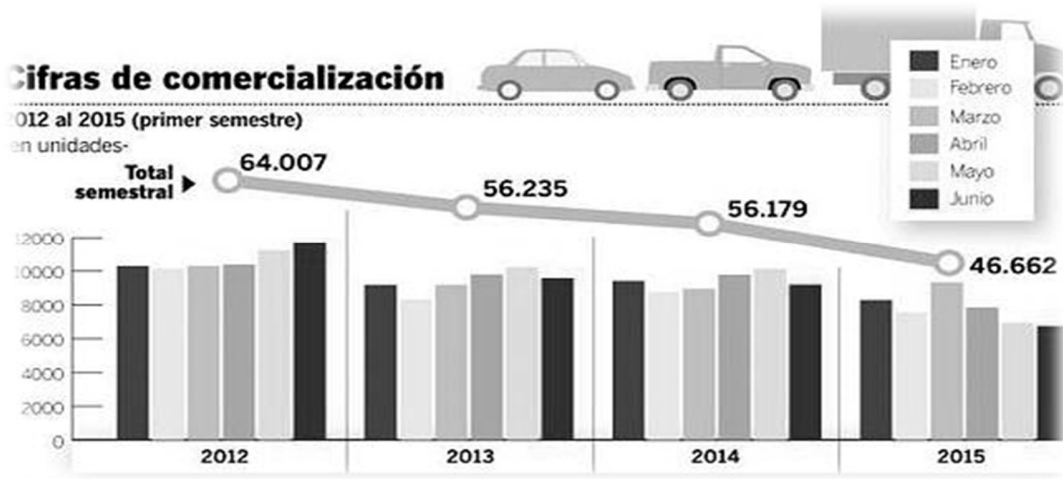


Figura 16: Comercialización de vehículos, partes, y repuestos 2012 – 2015, tomado de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador

En el mes de octubre se comercializaron 5612 vehículos nuevos, además continúa registrando disminuciones en las ventas del sector, siendo el sexto mes consecutivo con el nivel más bajo de ventas desde hace 5 años. Al comparar el mes de octubre para el año 2014 frente al 2015 la reducción es del -49,5%. Las ventas de vehículos nuevos acumuladas hasta el mes de octubre de 2015 ascienden a 70843 unidades. En comparación con similares periodos tanto del año anterior (97251 unidades) como del año 2013 (94422 unidades) el mercado evidencia una reducción del -27,2% y -25% respectivamente.

El porcentaje de reducción de las ventas en el periodo Enero- octubre para vehículos livianos (Automóviles, Camionetas, SUV's y VAN's) con respecto al 2014 fue -28,4% siendo Automóviles y Camionetas los principales actores con una caída del -32% cada uno. En el periodo Enero-octubre 2015/2014 las ventas en el segmento de buses evidencian un comportamiento poco común al del demás periodo, por ello es el único segmento que muestra un crecimiento del 24,4%, originado principalmente por

una renovación del parque nacional de buses, además de que este segmento no se encuentra afectado por la Salvaguardias por Balanza de Pagos aplicada desde marzo 2015.

Las ventas en el periodo Ene-Oct 2015 del segmento de Camiones evidencia una caída del -21%, es decir 5% más a la registrada en el anterior periodo (Enero-Agosto). Es importante destacar que este segmento se encuentra afectado por la Salvaguardia por Balanza de Pagos.

En la **Figura 17** se observa el comportamiento de la venta de buses y camiones de Enero a Octubre desde 2012 al 2015, que a pesar de la restricción de la salvaguarda es una parte del sector automotriz donde las ventas se han mantenido constantes debido a los incentivos tributarios que benefician a la industria nacional.

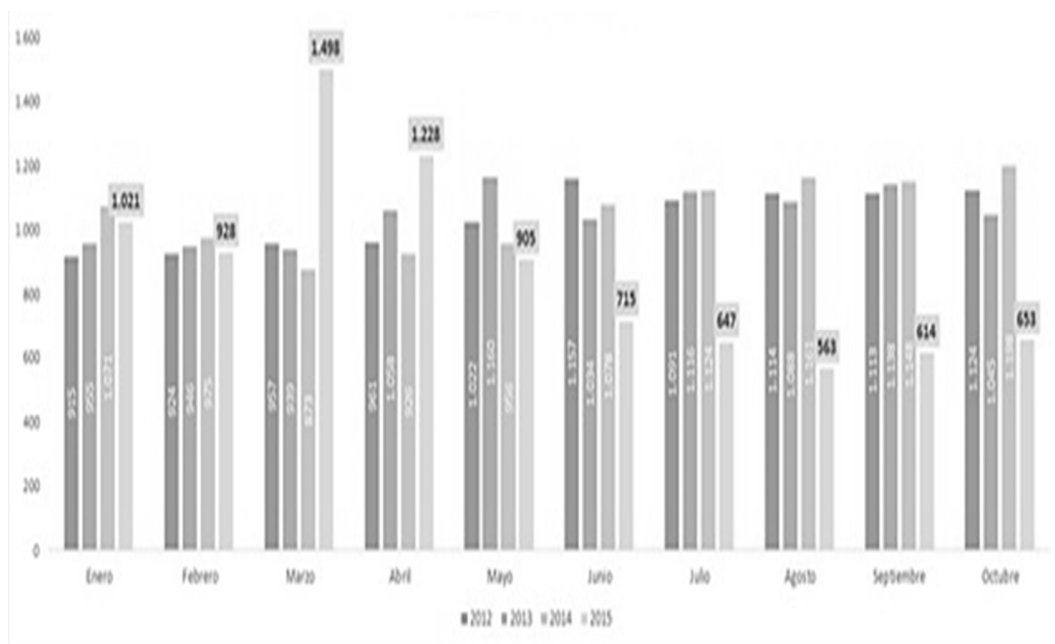


Figura 17: Ventas 2012-2015, tomado de la asociación de empresas automotrices del Ecuador

En la **Figura 18** se muestra las ventas por segmento del sector automotor ecuatoriano desde 2007-2014, donde se ve la evolución de las mismas al paso de los años, y donde se ve que los automóviles son los de mayor demanda, y por ende son los que mueven a este sector.

Ventas Nacionales

Participación por segmento
2013



- 41,39 % AUTOMÓVILES
- 19,37 % CAMIONETAS
- 23,78 % SUV'S
- 4,53 % VANS
- 9,74 % CAMIONES
- 1,19 % BUSES

Ventas por segmento

NACIONAL	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
AUTOMÓVILES	38.565	46.846	35.869	57.278	62.585	53.526	47.102	47.851
CAMIONETAS	20.660	27.963	21.336	27.808	27.469	23.922	22.047	23.244
SUV'S	19.769	22.710	24.727	32.972	31.712	27.118	27.067	30.634
VAN'S	1.917	2.207	1.895	3.702	5.678	4.463	5.159	5.355
CAMIONES	9.570	11.521	7.919	9.180	10.788	10.954	11.085	11.673
BUSES	1.297	1.437	1.018	1.232	1.661	1.463	1.352	1.303
TOTAL	91.778	112.684	92.764	132.172	139.893	121.446	113.812	120.060

Ventas por segmento

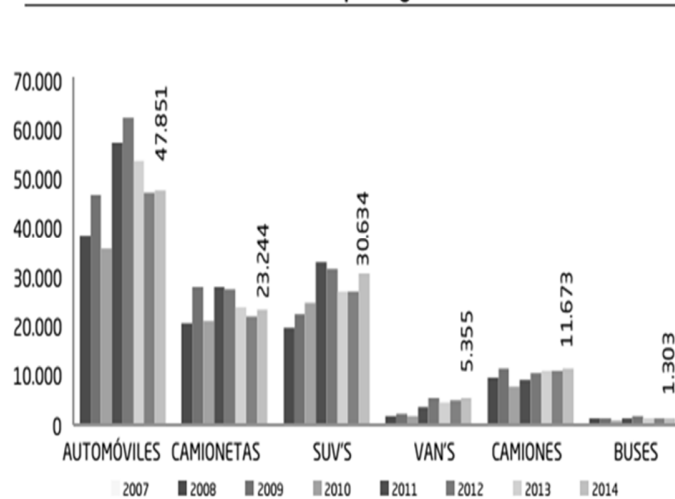


Figura 18: Ventas por segmento en el Ecuador, tomado de la asociación de empresas automotrices del Ecuador

En la **Figura 19** se ve la participación por segmento desde 2007-2014, lo que permite decir que es un sector que ha mantenido su ritmo en la economía nacional, y por algo hasta el 2014 llegó a ser el segundo a nivel comercial, siendo uno de los sectores claves del crecimiento y desarrollo del país.

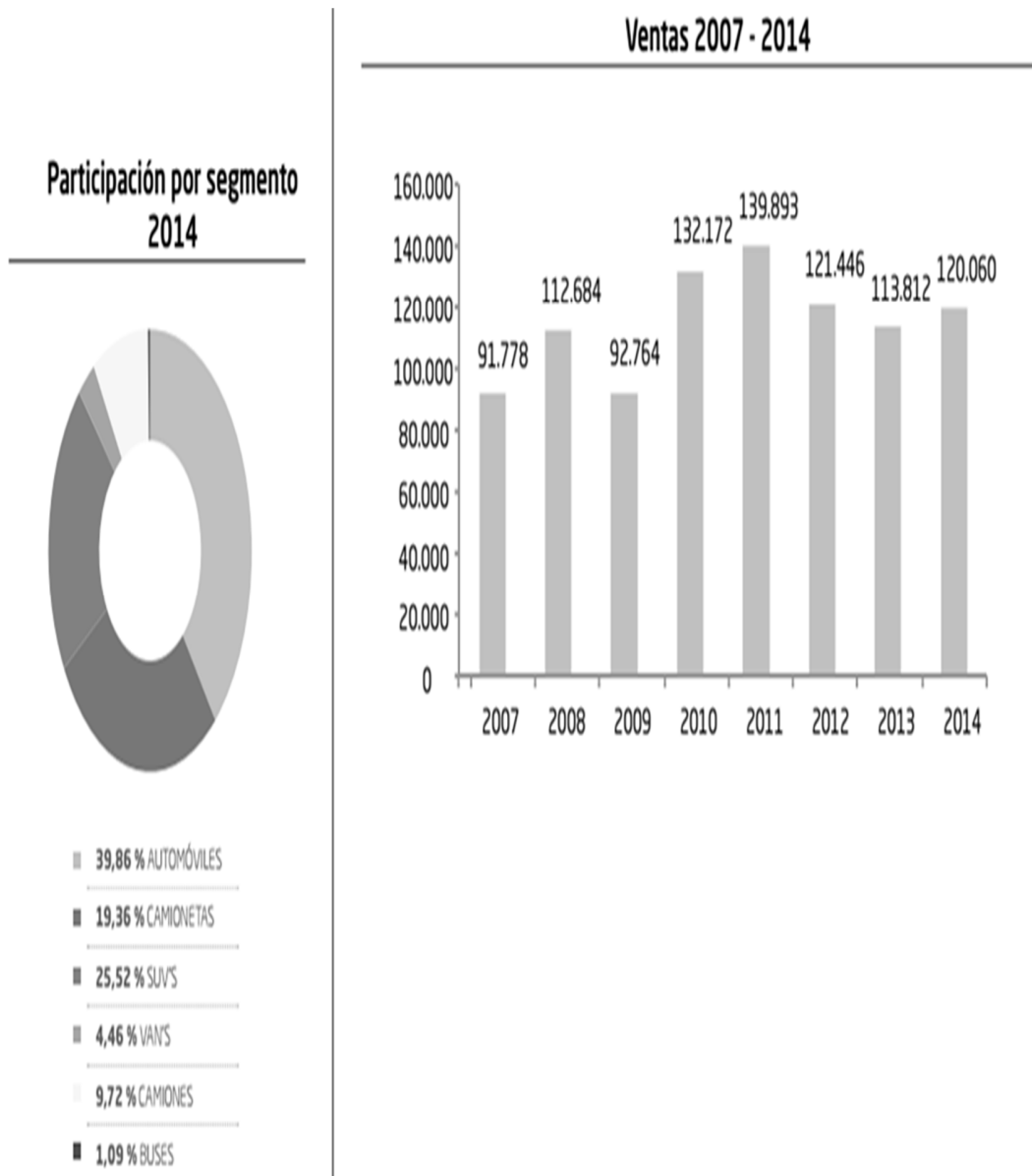


Figura 19: Participación del segmento vehicular Ecuatoriano, tomado de la asociación de empresas automotrices del Ecuador

En la **Tabla 19** se ve un resumen de la industria automotriz desde 1992-2014 donde se observa la producción nacional, las exportaciones, la oferta de producción nacional, la importación, las ventas de producción nacional, ventas de vehículos importados, y las ventas totales, donde se ve que en los últimos años las ventas han sido casi similares.

Tabla 19

*Resumen de la industria automotriz hasta 2014 tomado de la Asociación
de Automotores del Ecuador*

AÑO	PRODUCCION		OFERTA		VENTAS		VENTAS TOTALES
	NACIONAL	EXPORTACION	PROD. NACIONAL	IMPORTACION	PROD. NACIONAL	VENTAS VEHICULOS IMPORTADOS	
1992	25785	856	24929	22825	24929	22825	47754
1993	27640	6245	21395	24118	21395	24118	45513
1994	33869	7275	26594	40046	26594	40046	66640
1995	26210	6774	19436	27246	19436	27246	46682
1996	18924	5079	13845	12031	13845	12031	25876
1997	24957	7930	17027	17825	14769	12083	26852
1998	26641	4931	21710	29533	26392	21593	47985
1999	9764	2792	6972	4394	7520	6152	13672
2000	13076	5012	8064	8019	10441	8542	18983
2001	28335	7493	20842	42394	20316	36634	56950
2002	27931	5077	22854	49093	21047	48325	69372
2003	31201	8574	22627	30956	22768	35327	58095
2004	31085	9308	21777	38248	22230	36921	59151
2005	43393	13481	29912	55310	29528	50882	80410
2006	51763	20283	31480	57476	31496	58062	89558
2007	59290	25916	3374	54104	32591	59187	91778
2008	71210	22774	48436	70322	46782	65902	112684
2009	55561	13844	41717	40649	43077	49687	92764
2010	76252	19736	56516	79685	55683	76489	132172
2011	75743	20450	55293	75101	62053	77840	139893
2012	81398	24815	56583	66652	56395	65051	121446
2013	68182	7211	60971	62595	55509	58303	113812
2014	62689	8368	54321	57093	61855	58205	120060

La **Tabla 20** muestra las ventas por marca del 2007-2014, donde se ve a Chevrolet, Kía, Hyundai, Mazda, Toyota, Nissan, Hino, Ford, Renault, Great Wall, etc., que son las principales marcas de vehículos que se comercializan en el mercado ecuatoriano.

Tabla 20

Unidades y participacion en el mercado por marca del 2007-2014 tomado de la asociación de automotores del Ecuador

MARCA	2007		2008		2009		2010	
	UNIDADES	PARTIC %	UNIDADES	PARTIC %	UNIDADES	PARTIC %	UNIDADES	PARTIC %
CHEVROLET	36174	39.59%	47519	42.17%	40185	43.32%	53429	40.42%
KIA	2867	3.14%	4149	3.68%	5432	5.86%	10908	8.25%
HYUNDAI	9951	10.89%	13167	11.68%	11814	12.74%	17241	13.04%
MAZDA	8918	9.76%	10437	9.26%	7692	8.29%	8589	6.50%
TOYOTA	7848	8.59%	10360	9.19%	6372	6.87%	8722	6.60%
NISSAN	3276	3.59%	4543	4.03%	4930	5.31%	9407	7.12%
HINO	3519	3.85%	4693	4.16%	3279	3.53%	3831	2.90%
FORD	3554	3.89%	2452	2.18%	2245	2.42%	4080	3.09%
RENAULT	2150	2.35%	2722	2.42%	1802	1.94%	5005	3.79%
GREAT WALL	8	0.01%	36	0.03%	19	0.02%	679	0.51%
VOLKSWAGEN	1315	1.44%	1310	1.16%	1739	1.87%	2603	1.97%
JVC	97	0.11%	303	0.27%	217	0.23%	406	0.31%
OTROS	12168	13.32%	10995	9.76%	7140	7.70%	7188	5.44%
TOTAL	91378	100%	112684	100%	92764	100%	132172	100%

MARCA	2011		2012		2013		2014	
	UNIDADES	PARTIC %	UNIDADES	PARTIC %	UNIDADES	PARTIC %	UNIDADES	PARTIC %
CHEVROLET	59189	42.31%	54947	45.24%	50195	44.10%	53574	44.62%
KIA	11965	8.55%	10144	8.35%	12300	10.81%	12038	10.03%
HYUNDAI	14879	10.64%	12296	10.12%	9629	8.46%	10623	8.85%
MAZDA	8012	5.73%	5120	4.22%	6402	5.63%	6916	5.76%
TOYOTA	6730	4.81%	6840	5.63%	6425	5.65%	6476	5.39%
NISSAN	10080	7.21%	7051	5.81%	6576	5.78%	6019	5.01%
HINO	4133	2.95%	3625	2.98%	3735	3.28%	4578	3.81%
FORD	4385	3.13%	4254	3.50%	4086	3.59%	4164	3.47%
RENAULT	5441	3.89%	2685	2.21%	2533	2.23%	2587	2.15%
GREAT WALL	2071	1.48%	2090	1.72%	1688	1.48%	2160	1.80%
VOLKSWAGEN	3590	2.57%	2969	2.44%	1846	1.62%	1942	1.62%
JVC	924	0.66%	1086	0.89%	1175	1.03%	1314	1.09%
OTROS	7903	5.65%	7571	6.23%	7222	6.35%	7669	6.39%
TOTAL	139893	100%	121446	100%	113812	100%	120060	100%

La **Tabla 21** muestra las importaciones anuales por segmento desde 1992-2014 de automóviles, camionetas, vans, buses, camiones, etc., donde se observa que desde el 2005-2014 las importaciones se han mantenido en este sector.

Tabla 21

Importaciones anuales de automóviles, camionetas, suvs, vans, buses, y camiones desde 1993-2014 datos proporcionados por la asociación de automotores del Ecuador

	AUTOMOVILES	CAMIONETAS	SUV	VANS	BUSES	CAMION	TOTAL
1992	11931	3123	4323	0	356	3092	22825
1993	16112	2887	1891	51	328	2849	24118
1994	20954	3677	3730	2843	913	7929	40046
1995	14694	2400	3286	1310	574	4982	27246
1996	6456	1541	2143	335	161	1395	12031
1997	8008	2718	3753	441	300	2605	17825
1998	12853	3359	5736	971	683	5931	29533
1999	1355	442	1009	199	143	1246	4394
2000	4137	1277	1491	85	106	923	8019
2001	21213	5136	5153	2491	86	7533	42394
2002	25403	6078	5714	2807	939	8152	49093
2003	14830	3779	4317	2384	583	5063	30956
2004	19979	4289	6251	1754	617	5358	38248
2005	31870	3138	10301	2276	798	6927	55310
2006	30525	4379	11555	1678	964	8375	57476
2007	22485	6212	13401	1879	1046	9081	54104
2008	32585	9038	13569	1915	561	12654	70322
2009	15709	5343	12779	919	572	5327	40649
2010	38418	13964	15807	2938	1168	7390	79685
2011	32090	9782	15088	5264	1729	11148	75101
2012	27545	10064	12908	2692	1513	11930	6652
2013	20099	6292	14945	5082	1896	14281	62595
2014	18820	5292	14530	5367	469	12615	57093

La **Tabla 22** muestra las importaciones anuales por segmento (automóvil, camioneta, vans, camiones, buses) y país de origen (Alemania, Brasil, China, Colombia, Corea, EEUU, India, Japón, México, y otros) desde 2012 hasta 2014, donde se ve que se han mantenido en los últimos años.

Tabla 22

Número Importaciones desde los principales socios comerciales del 2012-2014 tomado de asociación de empresas automotrices del Ecuador

AÑO	TIPO	ALEMANIA	BRASIL	CHINA	COLOMBIA	COREA	EEUU	INDIA	JAPON	MEXICO	OTROS	TOTAL
2012	AUTOMOVIL	729	1766	2429	3547	10766	471	1357	1505	4457	518	27545
	CAMIONETA	0	201	1191	3	0	2020	473	45	1374	4757	10064
	SUV	376	0	689	824	5786	2067	0	1875	324	967	12908
	VAN	173	0	1668	120	728	0	0	3	0	0	2692
	CAMION	45	54	1903	3312	1543	697	0	3592	571	213	11930
	BUS	0	623	117	55	94	7	0	613	0	4	1513
	TOTAL	1323	2644	7997	7861	18917	5262	1830	7633	6726	6459	66652
2013	AUTOMOVIL	174	819	793	2062	8230	310	2089	668	4338	616	20099
	CAMIONETA	0	62	425	0	0	1396	265	1	944	3199	6292
	SUV	169	500	305	1191	4677	1828	0	2551	1253	2471	14945
	VAN	382	0	3356	0	1319	3	0	16	3	3	5082
	CAMION	183	309	3491	2298	1229	847	192	3720	1147	865	14281
	BUS	0	515	210	166	21	0	0	912	70	2	1896
	TOTAL	908	2205	8580	5717	15476	4384	2546	7868	7755	7156	62595
2014	AUTOMOVIL	287	697	1341	2367	6737	322	1469	846	3845	909	18820
	CAMIONETA	0	118	83	0	0	1068	117	0	857	3049	0
	SUV	343	318	213	609	4043	2040	0	2927	1626	2411	343
	VAN	203	7	3609	2	1422	5	0	21	0	98	203
	CAMION	172	226	1957	3154	1212	224	0	4613	869	188	172
	BUS	0	52	89	0	54	0	0	247	26	1	0

TOTAL	1005	1418	7292	6132	13468	3659	1586	8654	7223	6656	57093
-------	------	------	------	------	-------	------	------	------	------	------	--------------

Análisis de modelo con salvaguarda

La **Tabla 23** explica las ventas de vehículos de las principales marcas que comercializan vehículos, partes y repuestos en el Ecuador, desde 2010 al 2016, datos con la aplicación de la medida de salvaguarda, donde se observa claramente que para el 2015 y 2016 las ventas de vehículos reducen aproximadamente en un 30% por cada año.

Tabla 23

Ventas de las distintas marcas con aplicación de la salvaguarda

	MILLONES						
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
CHEVROLET	1089,94	1177,14	1271,31	1373,01	1482,85	963,85	626,50
HYUNDAI	307,84	332,47	359,06	387,79	418,81	272,23	176,95
TOYOTA	150,00	162,00	174,96	188,96	204,07	132,65	86,22
MAZDA	100,00	108,00	116,64	125,97	136,05	88,43	57,48
MAVESA	85,00	91,80	99,14	107,08	115,64	75,17	48,86
ALMACENES DE REPUESTOS	36,00	38,88	41,99	45,35	48,98	31,84	20,69
TOTAL	1768,78	1910,28	2063,10	2228,15	2406,41	1564,16	1016,71

La **Tabla 24** muestra las ventas e impuestos generados desde 2010-2016 donde se ve que debido al impuesto las ventas caen en el 2015 y 2016, el mismo que muestra que para el 2015 el valor del impuesto será mayor al de los otros años a pesar de que redujeron las ventas, y para el 2016 se espera que el valor del impuesto disminuya pero es también debido a la reducción de las ventas debido a la restricción de la salvaguarda.

Tabla 24

Ventas e impuestos con salvaguarda

	VENTA	IMPUESTO
		620,47
2010	1768,78	
		725,98
2011	1910,2824	
		836,64
2012	2063,104992	
		920,87
2013	2228,153391	
		1009,76
2014	2406,405663	
		1176,65
2015	1564,163681	
		760,57
2016	1016,706392	

La **Tabla 25** muestra la aplicación del impuesto del 2010 al 2014 y del 2015 al 2016, muestra el ice, la salvaguarda, el arancel, la tasa de modernización, y el foifna, los cuales determinan el total del impuesto.

Tabla 25

Valor del impuesto con salvaguarda

	IMPUESTO		EFFECTO SALVAGUARDIA
	2010-2014	2015-2016	
ICE	5,15%	5,15%	
SALVAGUARDIA	5%	44%	
ARANCEL	35%	35%	
tasa de modernización	0,10%	0,10%	
FOINFA	0,50%	0,50%	
	45,75%	84,75%	

La **Figura 24** muestra como las ventas de los vehículos, partes, y repuestos, hasta el 2014 tenían un comportamiento, y como en el 2015 y 2016 el crecimiento de las ventas se vino abajo, debido a la medida de salvaguarda que fue tomada en protección de la industria nacional, y buscando equilibrar la balanza comercial.

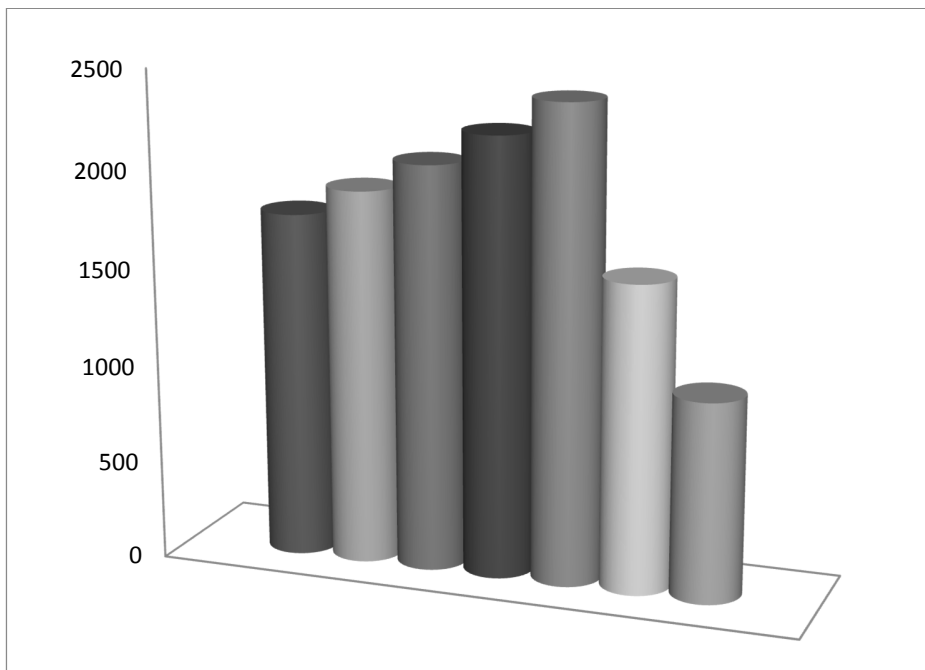


Figura 20: Ventas con modelo de salvaguarda

La **Figura 25** en el diagrama circular muestra el comportamiento de las ventas con medida de salvaguarda desde 2010-2016, y como debido a la medida las ventas de automóviles, partes, y repuestos disminuyeron en el 2015 y 2016.

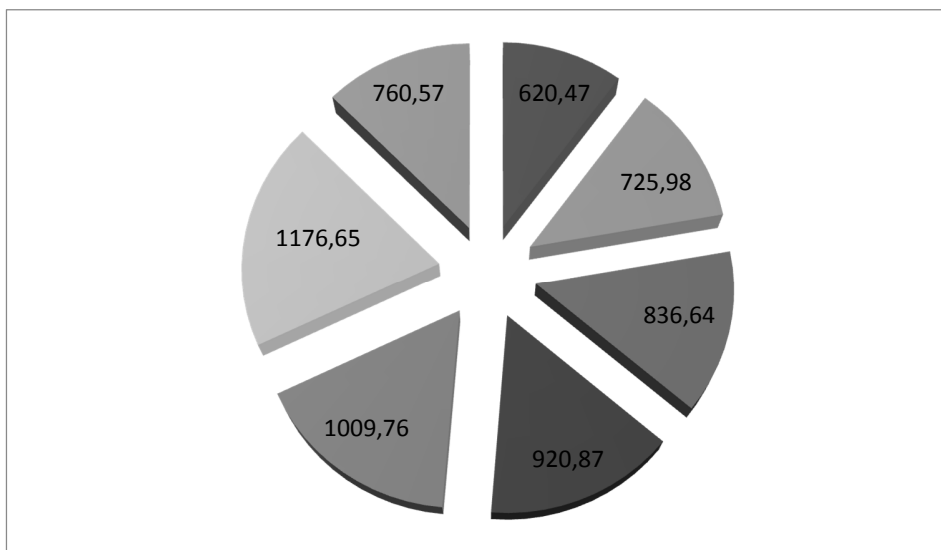


Figura 21: Impuesto con modelo de salvaguarda

La **Tabla 26** muestra los estadísticos descriptivos (media, desviación estándar, y la varianza), los mismos que sirven para establecer el análisis del comportamiento de las ventas del sector automotor con medida de salvaguarda, describiendo como se encuentra el mercado automotriz debido a la restricción.

Tabla 26

Estadísticos descriptivos del modelo con salvaguarda

	N	Mínimo	Máximo	Media	Desviación Estándar	Varianza
	Estadístico	Estadístico	Estadístico	Estadístico	Error Estándar	Estadístico
VENTAS	7	1016.71	2406.41	1851.0852	174.86757	452.65611
IMPUESTOS	7	620.47	1176.65	854.4200	71.05191	187.98537
N	7					

La **Tabla 27** muestra la media, y la desviación estándar de las ventas de automóviles, partes, y repuestos, con la aplicación de la medida de salvaguarda, los cuales describen el comportamiento de las ventas con la restricción.

Tabla 27

Estadísticos descriptivos del modelo con salvaguarda

	Media	Desviación estándar	
VENTAS	1851,0852	462,65611	7
IMPUESTOS	864,4200	187,98567	7

La **Tabla 28** muestra la correlación de las ventas con medida de salvaguarda, en el sector automotriz, partes, y repuestos, la misma que muestra que la medida produjo una reducción de las ventas en el periodo de su aplicación.

Tabla 28

Correlación del Modelo con Salvaguarda

		VENTAS	IMPUESTOS
Correlación de Pearson	VENTAS	1,000	,201
	IMPUESTOS	,201	1,000
Sig. (unilateral)	VENTAS		,333
	IMPUESTOS	,333	
N	VENTAS	7	7
	IMPUESTOS	7	7

En la **Tabla 29** se ve que las ventas si depende de los impuestos debido al impuesto ha existido una reducción del 30% en las ventas del 2015 por lo que la aplicación de la medida fue exitosa.

Tabla 29

Variables del Modelo con Salvaguarda

Modelo	Variables Introducidas	Variables Eliminadas	Método
1	IMPUESTOS		Intro

En la **Tabla 30** se ve los residuos del modelo con salvaguarda del sector automotor ecuatoriano, reflejando que con la medida los residuos aumentaron.

Tabla 30

Residuos del Modelo con Salvaguarda

	Mínimo	Máximo	Media	Desviación Estándar	N
Valor Pronosticado	1730.2172	2005.7834	1851.0852	93.13980	7
Residuo	-782.92505	483.30997	.00000	453.18390	7
Valor Pronosticado Estándar	-1.298	1.661	.000	1.000	7

Residuo	-1.577	0.974	.000	.913	7
Estándar					

En la **Figura 29** se observa el histograma, donde se ve claramente que la aplicación de la salvaguarda causa una reducción de las ventas, y por lo tanto se toma como efectiva la toma de la medida.

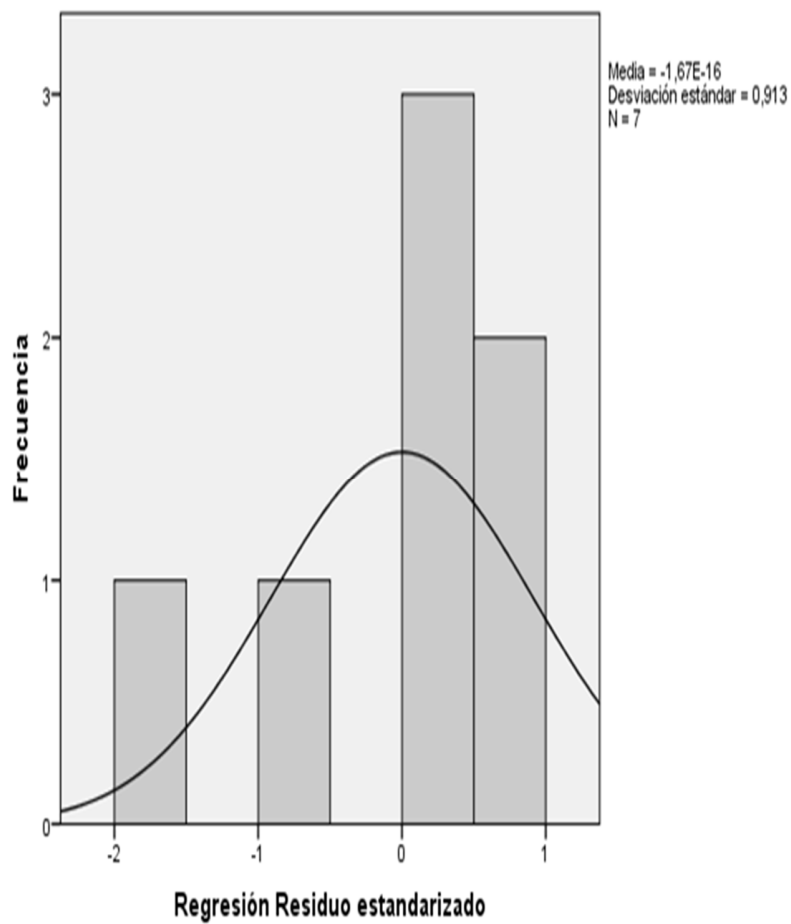


Figura 22: Histograma de modelo con salvaguarda

La **Figura 30** muestra la probabilidad normal de las ventas del sector automotor, o artes, repuestos con salvaguarda, se ve que por la medida existe mucha dispersión de los puntos cerca de la recta.

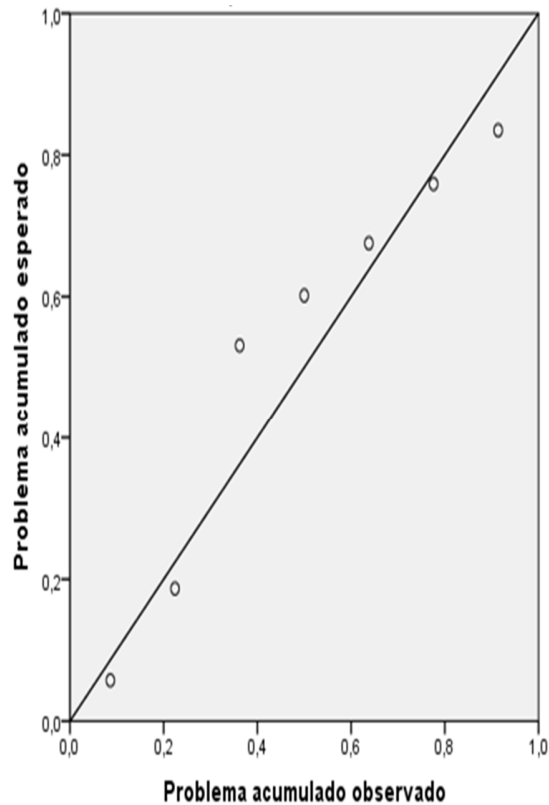


Figura 23: Figura P-P normal del modelo con salvaguarda

Los resultados que se obtuvieron en la presente investigación muestran que las medidas económicas tomadas por el gobierno para reducir las importaciones de vehículos, partes, y repuestos, tuvieron un resultado positivo con respecto a lo imposición, lo que permite concretar con las medidas adoptadas.

La **Figura 31** y **Tabla 31** muestran la importación de automotores, partes, y repuestos del mercado ecuatoriano del periodo 2011-2015, y por lo que se puede ver la medida ha hecho que el sector reduzca su importación.



Figura 24: Importación de automotores, partes, y repuestos

Tabla 31

Datos de la importación de automotores, repuestos, y partes, 2011-2015

IMPORTACIONES	
AÑO	AUTOMOTORES, REPUESTOS, Y PARTES.
2011	75101
2012	66652
2013	62595
2014	57093
2015	37111

Análisis de resultados

La **Tabla 32** muestra los resultados de precio y cantidad de los vehículos importados al Ecuador donde estos reflejan que el Precio del bien importado sube para el periodo 2015 y es debido al arancel aplicado por el gobierno a las importaciones que busca reducir la cantidad de vehículos importados, lo cual según los resultados obtenidos se logran, por lo que estos resultados expresan que la tasa del tipo de cambio real disminuirá ya que tienen una relación inversa con el precio de los vehículos importados y por ende si el precio de los vehículos sube, la tasa a la cual los habitantes del Ecuador pueden intercambiar los vehículos es menor, y por eso también la tabla muestra como este incremento del precio hace que la cantidad importada de vehículos disminuya debido a que los habitantes del país local, a un mayor precio exigirán menos vehículos, por lo que el objetivo del gobierno con la medida se cumplió.

Tabla 32

Precio y cantidad de los vehículos importados en el periodo 2014 – 2015

Precio de Vehículos Importados 2014	Cantidad de Vehículos Importados 2014	Precio de Vehículos Importados 2015	Cantidad de Vehículos Importados 2015
15000	57093	24450	37111

La **Tabla 33** muestra los resultados de la cantidad demandada de vehículos del 2014 al 2015 con la aplicación de la restricción de la medida de salvaguarda, se ve que los consumidores son los más afectados con esta medida ya que si antes elegían un vehículo, los resultados muestran una elasticidad precio de la demanda inelástica, el cliente tiene que elegir otro bien debido a que su poder de adquisición bajo, por lo que la industria nacional le tiene que dar alternativas al consumidor para que elija otro bien de igual o

mejor calidad del que le ofrece el importador, debido a que hay que satisfacer todas las necesidades del demandante.

Tabla 33

Precio de venta de vehículos 2014 -2015, y cantidad demandada de vehículos 2014 – 2015

Precio de venta de los vehículos 2014	Cantidad demandada de vehículos 2014	Precio de venta de los vehículos 2015	Cantidad demandada de vehículos 2015
20000	45000	29000	28000

Cálculo de la elasticidad precio de la demanda

-0,839506173 Es inelástica

En la **Figura 32** se observa la contracción de la demanda de vehículos del año 2014 al año 2015, debido al arancel del gobierno Ecuatoriano a este sector , se observa como las cantidades demandadas se reducen debido al incremento del precio de los vehículos importados.

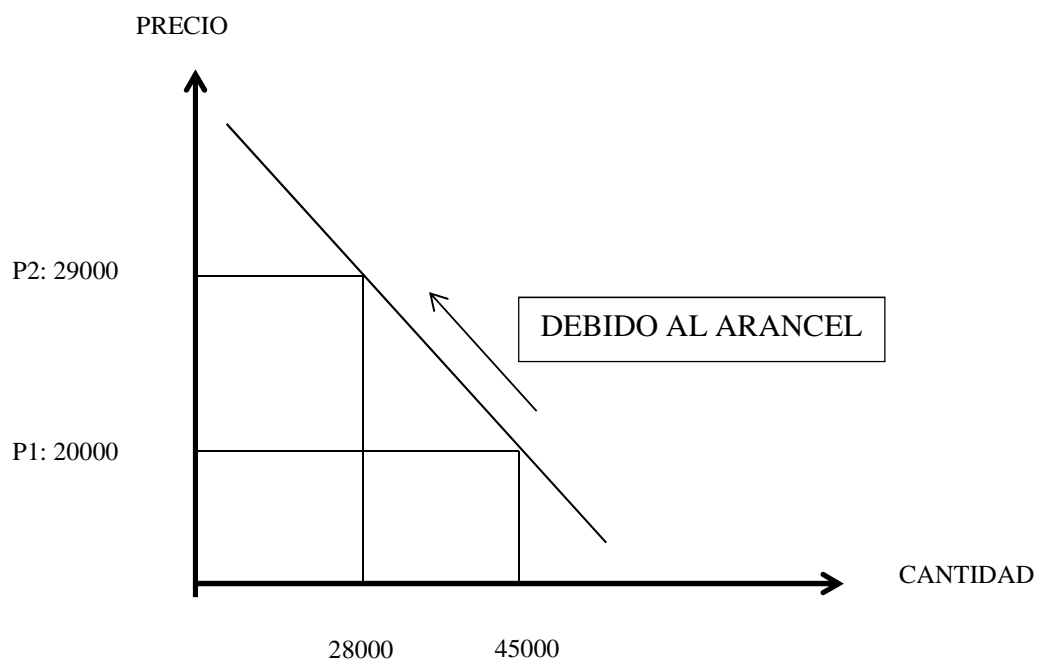


Figura 25. Contracción de la demanda debido al arancel

La **Tabla 34** muestra las exportaciones e importaciones del Ecuador del 2010 al 2015, y la medida tomada en el 2015 que redujo las importaciones, donde se muestra un superávit de la balanza comercial del Ecuador.

Tabla 34

Exportaciones e Importaciones totales del 2011-2015

AÑO	EXPORTACIONES (MILLONES)	IMPORTACIONES (MILLONES)
2010	17490	19279
2011	22322	22946
2012	23770	24018
2013	24205	26041
2014	22092	26520
2015	22263	20458 MEDIDA

El aumento en la tasa de salvaguarda produjo una reducción de las ventas de los periodos 2015-2016, por consecuencia de la medida es exitosa, ya que obtuvo los resultados esperados de reducción de importaciones de vehículos, partes, y piezas, y por lo que se espera que dicho sector fije su mira en la industria nacional.

Los gobiernos pueden influir sobre ésta tomando medidas que controlen las importaciones. Como ya se ha mencionado, el restringir las importaciones, produce una reducción en su demanda y, de esta manera, se logra reducir y, en los mejores casos, eliminar el déficit comercial. Mientras se elimina el déficit comercial, el de la cuenta corriente también decrece y, dependiendo de la medida en la que la balanza de bienes aportaba al saldo negativo en la primera cuenta de la balanza de pagos, puede llegar a tener un equilibrio o incluso generar un superávit, por lo que el presente trabajo permite concluir y recomendar lo siguiente:

CAPÍTULO VI

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

6.1. Conclusiones

El presente trabajo de investigación donde se analizó los efectos de las salvaguardias en el sector automotriz ecuatoriano en el periodo 2011-2015, dio como resultado las siguientes conclusiones:

- Se determina que la oferta y demanda del sector automotriz con la aplicación de la medida económica de salvaguardias que fue tomada para reducir las importaciones de vehículos, partes, y piezas fue exitosa, ya que las ventas de vehículos redujeron, y por ende las importaciones sufrieron un descenso
- Esta medida de salvaguardia aplicada por el Gobierno Ecuatoriano en busca de proteger la industria nacional permite que con su aplicación el sector industrial ecuatoriano tenga un crecimiento.
- La demanda de vehículos, partes y piezas se redujo al aumentar el impuesto.

6.2. Recomendaciones

Se recomienda lo siguiente:

- El Gobierno de Ecuador incentive a los importadores del sector automotriz a invertir en la industria nacional ecuatoriana, ofreciéndole beneficios y ventajas competitivas, atractivas que le permitan ser efectivo, y eficiente en el negocio que emprenda.
- Que exista un control hacia la industria nacional, que mida el crecimiento del sector y que demuestre que la aplicación de la medida económica de salvaguarda tuvo resultados.
- Que el sector de consumo de vehículos, partes, y piezas busque alternativas en la industria nacional para lograr satisfacer sus necesidades creadas a partir de la reducción de la demanda de vehículos.

BIBLIOGRAFÍA

- Álvarez, Jhon. (2015). *El sector automotriz limita drásticamente sus importaciones*. Quito. Publicado 8 de febrero 2015. <http://comunidad.todocomercioexterior.com.ec/profiles/blogs/el-sector-automotriz-limita-dram-ticamente-sus-importaciones>.
- Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. (2000). *Sector automotriz en cifras 1999- 2010*. Quito. Editorial Ecuafset.
- Banco Central del Ecuador. (2011, 2012, 2013, 2014, y 2015). *Boletín estadístico*. Quito. Editorial Banco Central del Ecuador.
- Banco Central del Ecuador. (2014). *Análisis semanal al 31 de diciembre del 2014*. Quito. Editorial Banco Central del Ecuador.
- Baker, Jhon. (2015). *Learning skills*. New York. Editorial Rm.
- Berumen, S. (2006). *Competitividad y desarrollo local*. Madrid.
- Cámara de Comercio de Guayaquil. (2015). *Taller sobre el impacto de salvaguardias en el sector comercial e industrial del Ecuador*. Guayaquil. Editorial CCG.
- Carrera, J. (2015). *Análisis de salvaguardias desde 2009-al 2014*. Quito. Editorial OPF.
- Castillo, David. (2015). *La evolución de la industria automotriz*. Ambato.
- Consejo de Comercio Exterior e Inversiones y el Comité de Comercio Exterior. (2015). *Exclusión de la aplicación de la resolución 050-2014 del pleno del COMEX a determinadas subpartidas arancelarias*. Quito: registro oficial sp2 428.
- Consejo de Comercio Exterior e Inversiones y el Comité de Comercio Exterior. (2015). *Reforma arancelaria respecto a vehículos eléctricos*. Quito: registro oficial 463.
- Consejo de Comercio Exterior e Inversiones y el Comité de Comercio Exterior. (2014). *Registro de importadores de neumáticos de las subpartidas 4011.20.10.00 y 4011.20.90.00*. Quito: registro oficial sp2 225.
- Consejo de Comercio Exterior e Inversiones y el Comité de Comercio Exterior. (2012). *Apruébese como medida excepcional, la cuota de importación de vehículos, clasificados de las subpartidas mencionadas en la resolución n° 66 del COMEX, para el año 2013*. Quito: registro oficial sp2 95.

- Cucalón, J. (15 de junio. de 2015.). *Sector automotriz*. (g. ochoa, entrevistador).
- Dennison, Edward. (1967). *Why growth rates differ*. Washington. Editorial Brookings.
- Encinas, Carlos. (2012). *Competitividad y tipo de cambio real en la economía Mexicana*. México. Editorial Juan Pablo.
- Encinas, Carlos. (2013). *Paridad monetaria y competitividad comercial*. México. Editorial Nueva Ciencia.
- Heckscher; Ohlin. (2006). *Economía abierta y mercado de bienes*. Londres. Editorial Oxford.
- Ibarra, Roberto. (1988). *Economía internacional*. México. Editorial UNAN.
- Krugman, Paul; Obstfeld, Maurice. (2006). *Economía internacional*. Madrid. Editorial. Pearson
- Laso, Mario. (2001). *La industria automotriz del ecuador la industria automotriz ecuatoriana frente a la liberalización comercial*. Quito. Editorial Simón Bolívar.
- Lucero, G. (2016). *Dolarización, tipo de cambio, y comercio; flujos comerciales entre Ecuador, Perú, y Colombia*. Quito. Editorial Creativa.
- Maldonado, S. (1995). *La rama automovilística en los corredores industriales en el noroeste de México, comercio exterior. vol. 45, no. 6, junio, Banco Nacional de Comercio Exterior*. México. pp. 487-497.
- Montaño, Galo. (2014). *Proceso de industrialización del Ecuador*. Guayaquil.
- Morales, Michael. (2015). *Evolución de la industria automotriz en los últimas décadas*. Quito. Editorial PUCE.
- Murtinho, Manuel. (2015). *Ecuador restringirá en el 2015 la importación de vehículos por la baja del petróleo*. Guayaquil. Editorial el Universo.
- Murtinho, Manuel. (2015). *Vehículos en Ecuador, más caros que en países vecinos*. Guayaquil. Editorial el Universo.
- Plan del Buen Vivir. (2013). *Objetivo 10: Impulsar la transformación de la matriz productiva*. Quito. SENPLADES
- Porter, H. (2001). *Productividad en convergencia*. Guayaquil.
- Pro-Ecuador. (2013). *Análisis del sector automotriz*. Quito. Editorial del Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones.

- Pro-Ecuador. (2015). *Análisis del sector automotriz*. Quito. Editorial del Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones.
- Reséndiz, M. (2002). *La industria automotriz y de autopartes*. México. Editorial Yaxkin.
- Reyes, Rodolfo. (2011, Febrero). *Instrumentos de política comercial. Economía internacional*. Madrid. Editorial Pearson.
- Rico, María Juliana. (2015). *Cámara automotriz de Colombia alerta: exportaciones a ecuador caerán 25% por salvaguardias*. Quito. Editorial Ecuador Inmediato. Edición 3944.
- Samuelson, Paúl a. (1948). *International trade and equalization of factor prices*. España. Economic journal.
- Samuelson, Paúl; Nordhaus, William. (2010). *Economía*. España. McGraw-Hill.
- Sánchez, J; Santiago, R. (1998). *Utilidad y bienestar*. Madrid. Editorial Madrid.
- Segovia, Carlos. (2015). *Un círculo virtuoso para el PIB*. Madrid. Editorial el Mundo.
- Smith, A. (1776). *An inquiry into the nature and causes of the wealth of nations, London*. London. Editorial Oxford.
- Spurrier, W. (2015). *Escasez de productos*. Guayaquil.
- Vela, María de la Paz. (2013). *Salvaguardia artificial que limita el comercio*. Quito. Editorial Gestión. Edición 183.
- Vicencio, Arturo. (2007). *La industria automotriz Mexicana, situación actual y perspectivas*. México. Editorial Nueva Ciencia.
- www.moodle.itescam.edu.mx/principal/r41580.doc (consulta: 16/04/2012)

ANEXOS

EMPRESA:

NOMBRE:

CARGO:

El objetivo de mi entrevista es ir a la fuente directa que son los expertos del tema para que me ayuden con una apreciación general y con un criterio sobre la industria automotriz, las tendencias que habrá en el próximo quinquenio para el desarrollo ya sea a nivel económico o con políticas de gobierno.

ENTREVISTA

1.- USTEDES COMO EMPRESARIOS ¿COMO VEN LAS PERSPECTIVAS DEL DESARROLLO DEL SECTOR AUTOMOTOR EN EL ECUADOR?

2.- ¿DE ACUERDO A LAS POLÍTICAS DEL GOBIERNO COMO VEN LOS EMPRESARIOS LA IMPORTACIÓN DE PARTES Y PIEZAS?

3.- ¿CUALES SON LAS PERSPECTIVAS DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ ECUATORIANA FRENTE A LA CRISIS ACTUAL?

4.- ¿CÓMO AFECTA SU PRODUCCIÓN, LA LIMITACIÓN DE IMPORTACIONES DE PARTE DEL GOBIERNO?

ENCUESTA.

DEDIQUE UNOS MINUTOS A LENAR UNA PEQUEÑA ENCUESTA.

SUS RESPUESTAS SERAN TRATADAS DE MANERA CONFIDENCIAL, Y PARA USO EXCLUSIVO DE LA PRESENTE INVESTIGACION.

ESTA ENCUESTA DURA APROXIMADAMENTE 2 MINUTOS:

1. ¿Usted le gustan los vehículos?

- Si ()

- No ()

2. ¿Compraría en los actuales momentos un vehículo?

- Si ()

- No ()

3. ¿por qué razón de las expuestas no lo haría?

- No lo necesita ()

- Salvaguardas (costos altos debido impuestos) ()

- No le han ofrecido ()

4. ¿Conoce lo que es las medidas de salvaguardas?

- Si ()

- No ()

5. ¿Está de acuerdo con la aplicación de las medidas de salvaguardas?

- Si ()

- No ()

6. En caso de que diga que si usted cree que los empresarios de las empresas automovilísticas deberían de invertir en la industria nacional, el capital que no están utilizando en la compra de más vehículos importados.

- Si ()

- No ()

Respuestas encuesta:

1)

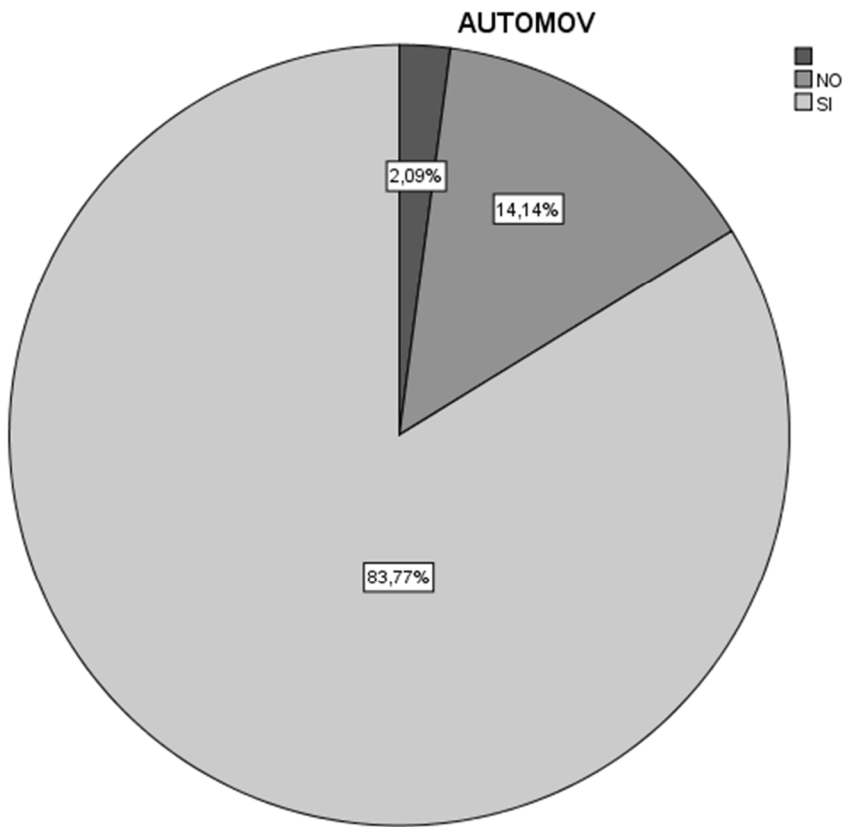
Estadísticos

AUTOMOV

N	Válido	382
	Perdidos	0

AUTOMOV

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	8	2,1	2,1	2,1
NO	54	14,1	14,1	16,2
SI	320	83,8	83,8	100,0
Total	382	100,0	100,0	



2)

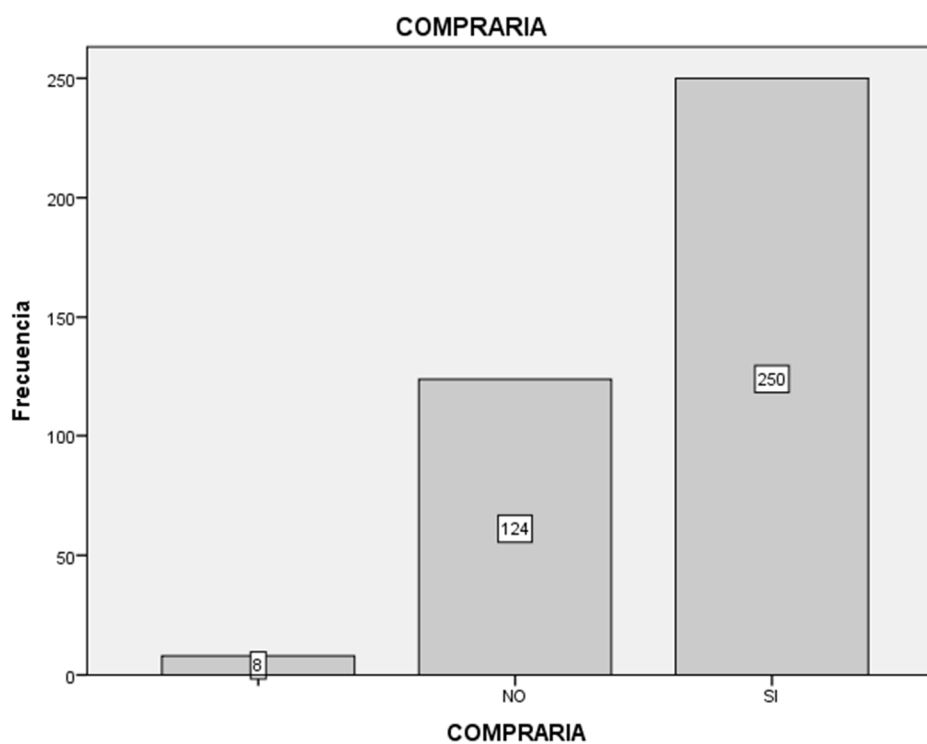
Estadísticos

COMPRARIA

N	Válido	382
	Perdidos	0

COMPRARIA

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	8	2,1	2,1	2,1
NO	124	32,5	32,5	34,6
SI	250	65,4	65,4	100,0
Total	382	100,0	100,0	



3)

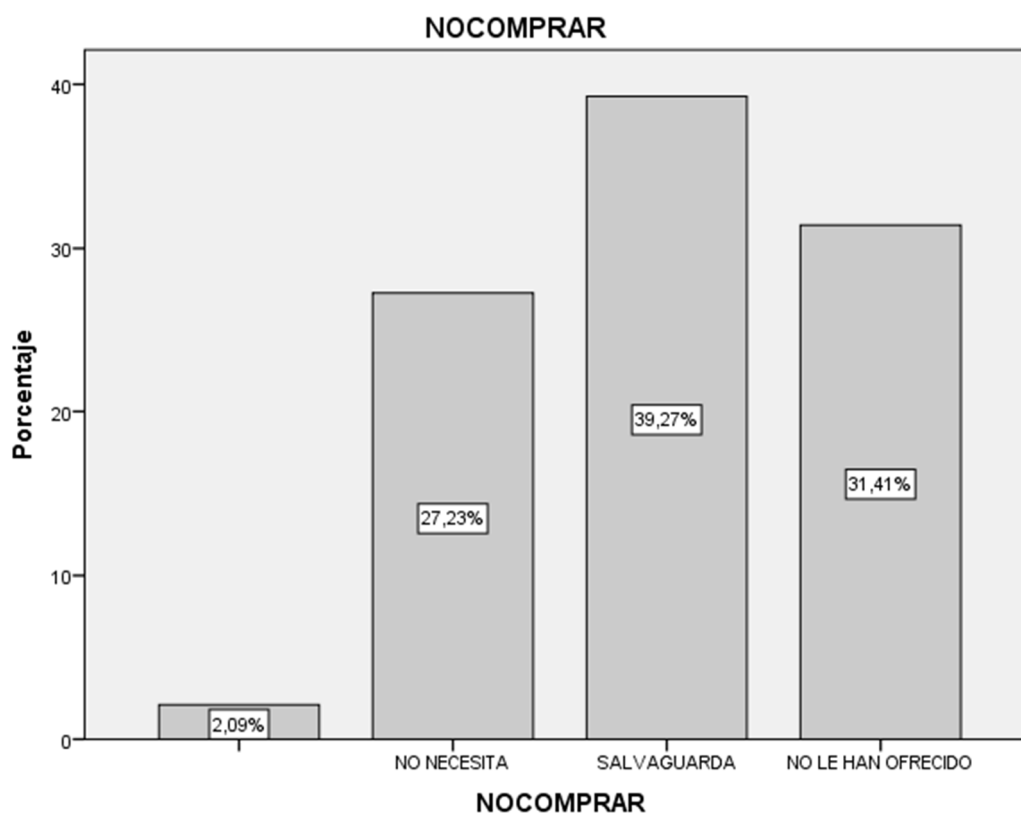
Estadísticos

NOCOMPRAR

N	Válido	382
	Perdidos	0

NOCOMPRAR

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	8	2,1	2,1	2,1
NO NECESITA	104	27,2	27,2	29,3
SALVAGUARDA	150	39,3	39,3	68,6
NO LE HAN OFRECIDO	120	31,4	31,4	100,0
Total	382	100,0	100,0	



4)

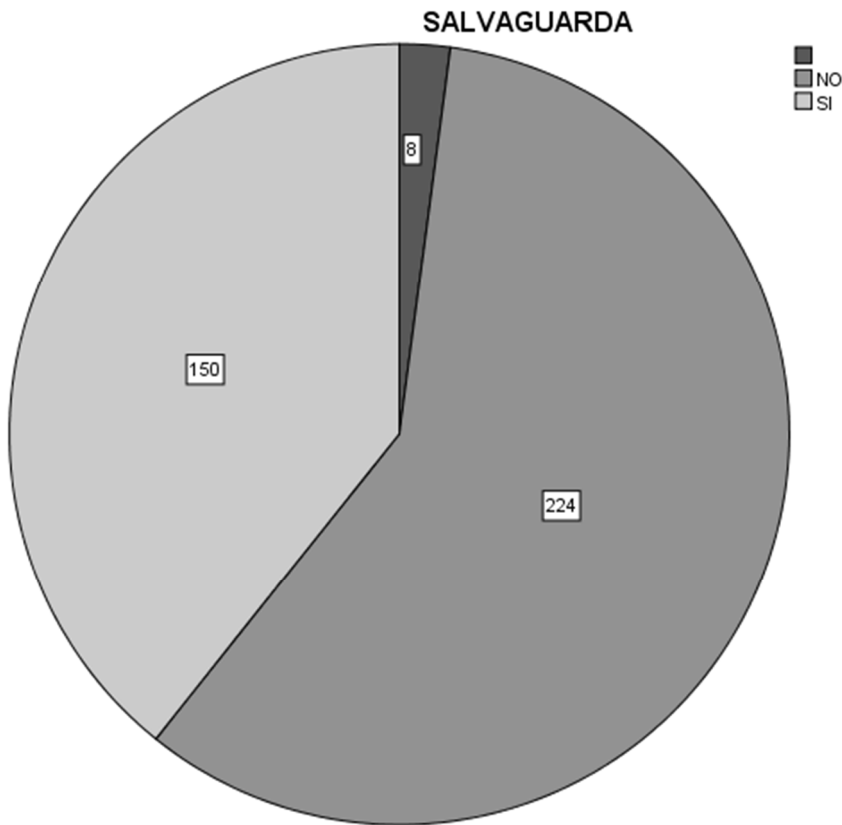
Estadísticos

SALVAGUARDA

N	Válido	382
	Perdidos	0

SALVAGUARDA

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	8	2,1	2,1	2,1
NO	224	58,6	58,6	60,7
SI	150	39,3	39,3	100,0
Total	382	100,0	100,0	



5)

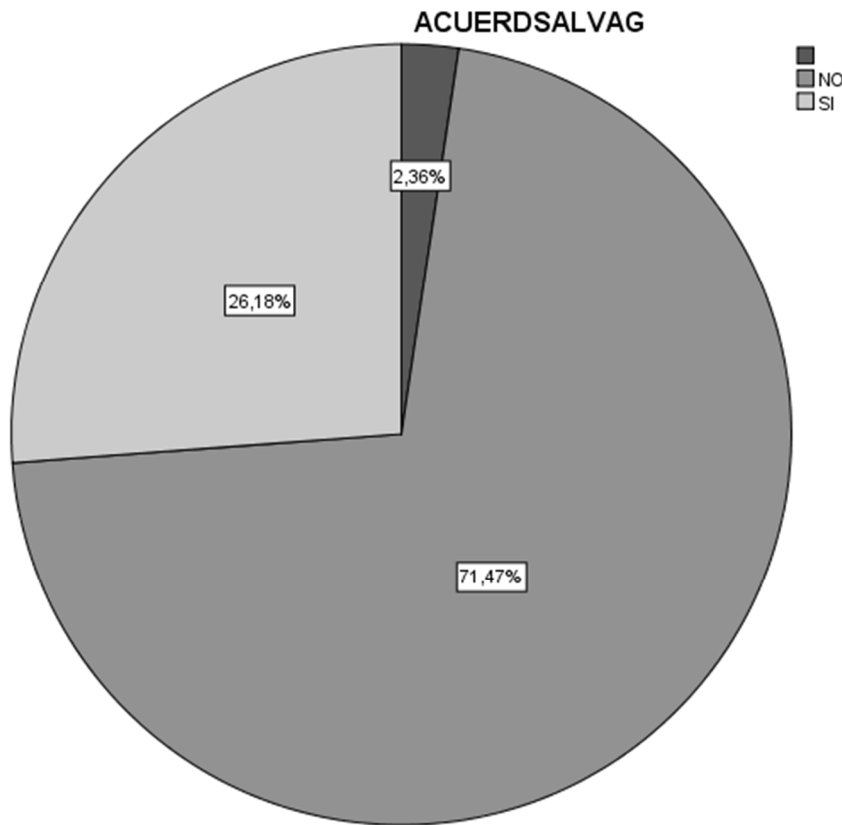
Estadísticos

ACUERDSALVAG

N	Válido	382
	Perdidos	0

ACUERDSALVAG

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	9	2,4	2,4	2,4
NO	273	71,5	71,5	73,8
SI	100	26,2	26,2	100,0
Total	382	100,0	100,0	



6)

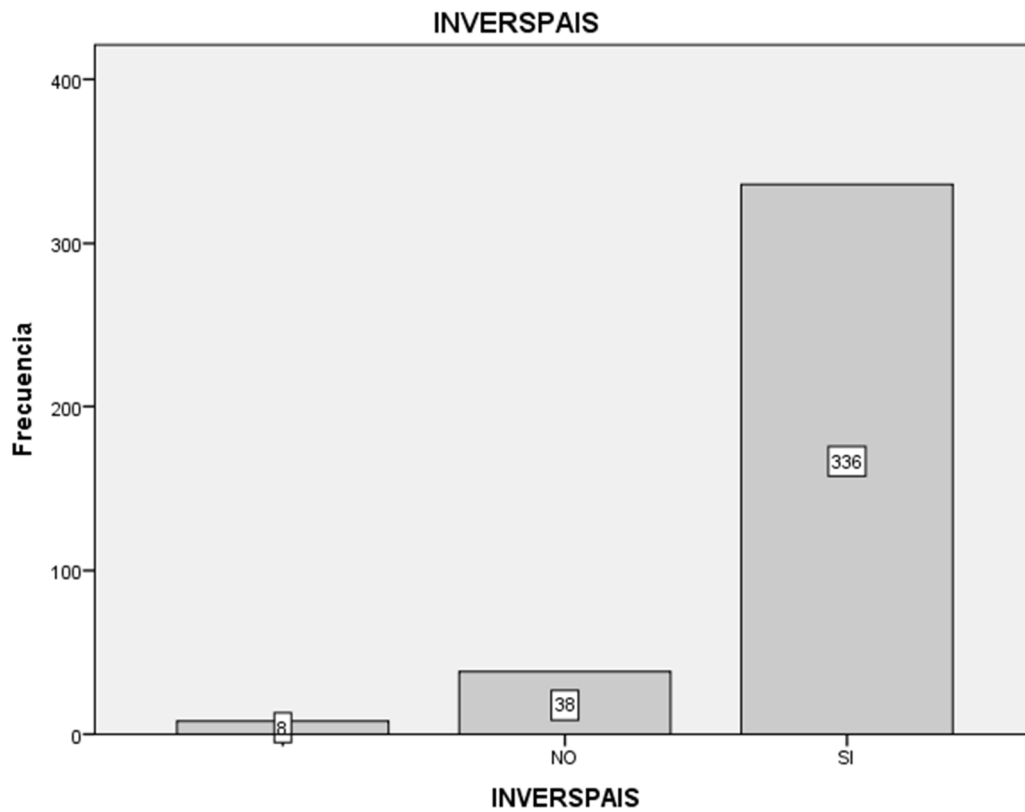
Estadísticos

INVERSPAIS

N	Válido	382
	Perdidos	0

INVERSPAIS

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	8	2,1	2,1	2,1
NO	38	9,9	9,9	12,0
SI	336	88,0	88,0	100,0
Total	382	100,0	100,0	





PREGIO
Pelopon Van Modern



KIA
KIA MOTORS
The Power to Surprise™





146







Presidencia
de la República
del Ecuador



Plan Nacional
de Ciencia, Tecnología,
Innovación y Saberes



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

DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Yo, **OCHOA HIDALGO GUILLERMO AUGUSTO con C.C: # 0703327460** autor(a) del trabajo de titulación: **EFFECTOS DE LA SALVAGUARDIAS EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ ECUATORIANO EN EL PERIODO 2011-2015**, previo a la obtención del grado de **MASTER EN MASTER EN FINANZAS Y ECONOMÍA EMPRESARIAL**, en la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil.

1.- Declaro tener pleno conocimiento de la obligación que tienen las instituciones de educación superior, de conformidad con el Artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior, de entregar a la SENESCYT en formato digital una copia del referido trabajo de graduación para que sea integrado al Sistema Nacional de Información de la Educación Superior del Ecuador para su difusión pública respetando los derechos de autor.

2.- Autorizo a la SENESCYT a tener una copia del referido trabajo de graduación, con el propósito de generar un repositorio que democratice la información, respetando las políticas de propiedad intelectual vigentes.

Guayaquil, 25 de enero del 2017

f.-----
OCHOA HIDALGO GUILLERMO AUGUSTO
C.C: # 0703327460



Presidencia
de la República
del Ecuador



Plan Nacional
de Ciencia, Tecnología,
Innovación y Saberes



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

REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA

FICHA DE REGISTRO DE TESIS/TRABAJO DE GRADUACIÓN

TÍTULO Y SUBTÍTULO:	EFFECTOS DE LA SALVAGUARDIAS EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ ECUATORIANO EN EL PERIODO 2011-2015.		
AUTOR(ES) (apellidos/nombres):	OCHOA HIDALGO GUILLERMO AUGUSTO		
REVISOR(ES)/TUTOR(ES) (apellidos/nombres):	López Vera Juan, Paredes Reyes Gonzalo		
INSTITUCIÓN:	Universidad Católica de Santiago de Guayaquil		
UNIDAD/FACULTAD:	Sistema de Posgrado		
MAESTRÍA/ESPECIALIDAD:	Maestría en Finanzas y Economía Empresarial		
GRADO OBTENIDO:	Master en Finanzas y Economía Empresarial		
FECHA DE PUBLICACIÓN:	8 DE MARZO DEL 2017	No. DE PÁGINAS:	123
ÁREAS TEMÁTICAS:	ECONOMÍA ABIERTA, MERCADO DE BIENES, BALANZA COMERCIAL, ELASTICIDAD DE LA OFERTA Y LA DEMANDA, RESTRICCIONES.		
PALABRAS CLAVES/ KEYWORDS:	Comité de Comercio Exterior, medidas proteccionistas, aranceles, salvaguardias, restrictivas, cuotas, empleo, producción, desarrollo económico del país.		
<p>RESUMEN/ABSTRACT (150-250 palabras): La presente investigación tiene como principal objetivo analizar las consecuencias de la aplicación de medidas proteccionistas, restrictivas, aranceles, y salvaguardas por parte del Gobierno Ecuatoriano a la entrada de partes, repuestos, y principalmente vehículos que ingresan al país, propiciando a través de la medida determinar las mejoras a la política económica de la nación. Todo esto con el fin de fomentar la producción, incremento del empleo y desarrollo económico social.</p> <p>Este trabajo de investigación pretende primero explicar el comportamiento del mercado automotriz nacional, ya que este sector se encuentra en la actualidad en continua evolución, se realizará una valoración del comportamiento de las importaciones, demanda, y producción de vehículos, repuestos y partes.</p> <p>Se presentará una descripción detallada de las diferentes políticas aplicadas, aranceles, impuestos, salvaguardias, y cuotas al sector automotriz e información necesaria del Comité de Comercio Exterior que permita evaluar la real estimación de estas medidas. Finalmente se realiza una revisión de las cuentas tanto estatales, como empresariales, lo que permitirá tomar una decisión si las salvaguardas, fueron positivas o negativas, en pos de mejorar el empleo y la producción.</p>			
ADJUNTO PDF:	<input type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	
CONTACTO CON AUTOR/ES:	Teléfono: 2793409	E-mail: guilleochoa@hotmail.com	
CONTACTO CON LA INSTITUCIÓN:	Nombre: López Vera Juan/Paredes Reyes Gonzalo		
	Teléfono: +593-984220842/ +593-993426503		
	E-mail: juan.lopez@.cu.ucsg.edu.ec		
SECCIÓN PARA USO DE BIBLIOTECA			

Nº. DE REGISTRO (en base a datos):	
Nº. DE CLASIFICACIÓN:	
DIRECCIÓN URL (tesis en la web):	