



Sede Guayaquil

Carrera de Administración de Empresas

Artículo académico previo a la obtención de título en:

Ingeniería Comercial

Título:

**El sector automotriz en Ecuador y su afectación por los impuestos, periodo
2014-2016**

The automotive sector and its affectation because of the taxes period 2014 - 2016

Autor:

Narcisa Damarys Rojas Delgado

Tutor:

Econ. Stella Paola Delgado Figueroa

Guayaquil - Ecuador

Marzo - 2018

“El sector automotriz en Ecuador y su afectación por los impuestos, periodo 2014-2016”

“The automotive sector and its affectation because of the taxes period 2014 - 2016”

Narcisa Damarys Rojas Delgado

Universidad Politécnica Salesiana

nrojasd@est.ups.edu.ec

Stella Paola Delgado Figueroa

Universidad Politécnica Salesiana

sdelgadof@ups.edu.ec

Resumen

Impulsando al cambio de la matriz productiva del Ecuador como una política pública transversal se establecieron durante el periodo 2007-2016 un conjunto de medidas restrictivas del comercio internacional que buscaron paralelamente disminuir la presión en la Balanza Comercial ya estructuralmente deficitaria por la baja del precio internacional del petróleo ocurrido a partir del segundo semestre del año 2015. Entre los rubros sujetos reiteradamente por las políticas restrictivas de importaciones estuvo el de vehículos partes y piezas. Esta investigación tuvo como objetivo general determinar el impacto de la carga impositiva sobre el sector automotriz del Ecuador durante el periodo 2014-2016 para analizar variables como son impuestos y producción, venta de automotores en el país. Metodológicamente se aplicó el deductivo en función de un diseño descriptivo, cuantitativo y no experimental. Las principales conclusiones fueron: La industria automotriz fue afectada por la política pública de cambio de matriz productiva que estableció un lineamiento de sustitución selectiva de importaciones, en los rubros en los que el país disponga de capacidad instalada para suplir internamente al mercado que quedó desatendido por las importaciones; una segunda fue que los actos impositivos que afectaron al mercado automotriz en Ecuador fueron, primeramente la emisión de un Decreto Ejecutivo que aumento la necesidad de cuota inicial lo que generó mayor demanda de ahorro del comprador; la tercera es que las diferentes medidas se afectaron primeramente la oferta de crédito y por este medio una de las vías principales de adquisición de vehículo, en segundo lugar el número de unidades ofertadas por efectos de la imposición del cupo y en tercer lugar el precio por la imposición de un impuesto adicional entre el 15 y 45% según sea el caso; y, la última fue que el precio final de los vehículos en Ecuador es uno de los mayores en los países de Sudamérica en porcentajes en el rango del 80 al 100% de recargo, esto implica que en el país un vehículo se vende en el doble del precio que su similar en Colombia donde es menor.

Abstract

In order to boost the change of the productive matrix of Ecuador as a cross-cutting public policy, a set of restrictive international trade measures were established during the 2007-2016 period, which simultaneously sought to reduce the pressure on the Trade Balance, which have already present a structural deficit due to the drop in the international price of oil from the second semester of 2015. Some the items that have been repeatedly subject to restrictive import policies are the vehicle parts and pieces. The general objective of this research was to determine the impact of the tax burden on the automotive sector of Ecuador during the period 2014-2016 in order to analyze variables such as taxes and production, automotive sales in the country. Methodologically, the deductive method was applied based on a descriptive, quantitative and non-experimental design. The main conclusions were: The automotive industry was affected by the public policy of changing the productive matrix which established a selective substitution of imports, in the areas in which the country has installed capacity to supply internally the domestic market that was left unattended by the imports; a second conclusion was that the tax related matters that affected the automotive market in Ecuador were, first, the issuance of an Executive Decree that increased the need for an initial quota, which generated greater demand for savings from the buyer; The third conclusion is that the different measures affected mainly to the supply of credit which is one of the main forms to acquire a vehicle. The number of units offered was also affected due to the imposition of quotas, and finally, the imposition of an additional tax burden of 15 to 45% depending on the case, affected the price of vehicles; and, the final conclusion refers to the final price of vehicles in Ecuador, which is one of the most expensive of South America with a surcharge that fluctuate in the range of 80 to 100%, this implies that in Ecuador a vehicle could be sold at double the price of a similar car in Colombia where prices are lower.

Palabras Claves / Keywords

Salvaguardias, impuestos arancelarios, industria automotriz, impacto financiero.

Safeguards, customs duties, automotive industry, financial impact.

Introducción

El sector automotriz del Ecuador está constituido por “las empresas ensambladoras de vehículos, las que construyen partes y piezas para la industria como son vidrios, llantas, metalmecánica y elementos internos, además del sector comercial encargado de las ventas lo que se produce e importa para los automotores” (Proecuador, 2017). Este sector ha crecido en el país desde el año 1970 cuando mediante acto normativo de la Comisión del Acuerdo de Cartagena se impulsó a la industria en la región. Paralelamente se constituyó en Quito la empresa Aymesa que fue la primera ensambladora del país. Posteriormente fueron constituidas las otras empresas, la mayoría en operación hasta la fecha.

En los últimos años, la industria automotriz es objeto de algunos cuestionamientos, uno de ellos es el precio de los vehículos, que en Ecuador es significativamente más alto que en los países de la región. Según la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE) durante el periodo 2010 al 2016 los automóviles tuvieron un incremento promedio de precios del 26,53% y las camionetas del 43,61%” (p. 86) aunque las condiciones son similares y aún con ventaja en el país al existir plantas ensambladoras. En segundo lugar, la significativa caída de unidades vendidas en el país como resultado de las medidas de comercio exterior que restringieron tanto la oferta como la demanda; como ilustración de ello, “en el año 2010 su número fue de 132.172 unidades y en el año 2016 descendió a 63.555” (AEADE, 2017, p. 63-64) lo que implicó una caída del 51.91% durante el periodo. Un tercer aspecto es que en el mismo periodo las exportaciones de automóviles disminuyeron un 96,37%; “en el año 2016 solo se exportaron 716 unidades, bastante distante de las 19.736 unidades exportadas en el año 2010” (AEADE, 2017). El sector privado asume que el Estado mediante sus medidas restrictivas de comercio exterior aportó sustantivamente a esta situación crítica.

Los problemas que presenta la industria han tenido como resultado una disminución de la demanda nacional por incremento de precios y decrecimiento de las exportaciones, todo ello conllevó a un impacto en el empleo de la industria y el cierre de una planta ubicada en Manta, aunque paralelamente se abrió una nueva en la ciudad de Ambato para el ensamble de vehículos de procedencia china.

Ante el escenario presentado, surge la inquietud de si realmente existe una política económica que impulse el empleo por medio del valor agregado en el Ecuador. Una segunda interrogante es cuál ha sido el rol de la política tributaria en este escenario, debido a los gravámenes que se impusieron a la industria automotriz se aplicaron gravámenes adicionales en términos del Impuesto a los Consumos Especiales, salvaguardias para las importaciones de vehículos, partes y piezas, sobre tasas arancelarias, también se modificó el marco legal relacionado al financiamiento de vehículos y se establecieron cupos orientados a restringir a los importadores de vehículos y el número de unidades.

Ante todas las inquietudes y situaciones mencionadas es importante que se realice un análisis más cercano para determinar qué está ocurriendo en la industria y cuál es la incidencia en ella de las políticas económicas en general y la tributaria en particular. Adicionalmente también determinar el estado de la industria en la región.

1.1. Justificación

La investigación se justifica desde la conveniencia en que el sector automotriz es más que voluminoso en el desarrollo industrial de un país. Aunque esta industria es considerada según la Organización de Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial como tecnología media. Produce uno de los bienes que son simbólicos para la población y son sinónimo de desarrollo como es el vehículo. Por ello, debido a estas particularidades y considerando la existencia de la denominada agenda de Cambio de Matriz Productiva en que se prioriza la producción nacional y que se ha realizado acuerdos y difusión para ampliar progresivamente el aporte de componentes nacionales y de esta manera disminuir el componente importado.

Desde la relevancia social la propuesta también es importante por cuanto la industria genera de manera directa alrededor de 7500 puestos de trabajo; adicionalmente, del que genera la industria que vende partes y piezas. Por ello y debido a la coyuntura mundial en que esta industria está migrando progresivamente desde el mundo desarrollado a los países en desarrollo, es necesario

conocer los factores que la están frenando, aunque en el discurso político parezca que se la está incentivando.

La implicación práctica de la investigación se realizará con respecto a la política económica y tributaria del país. Misma que es necesaria ante el periodo económicamente convulsionado que podría atravesar en el país durante el año 2017 y 2018 según analistas económicos.

1.2. Objetivos

1.2.1. Objetivo general

Determinar el impacto de las medidas de comercio exterior sobre el sector automotriz del Ecuador durante el periodo 2014-2016 para analizar variables como son impuestos y producción, venta de automotores en el país.

1.2.2. Objetivos específicos

- Describir el conjunto de objetivos de desarrollo, políticas públicas y lineamientos existentes en Ecuador que favorecen la industria automotriz local.
- Identificar los impuestos y otros actos impositivos que afectaron directamente al sector automotriz ecuatoriano.
- Analizar la evolución de la producción y el comercio internacional del sector automotriz del Ecuador en términos de producción nacional, importaciones, exportaciones y ventas internas.

2. Fundamentación teórica

2.1. Marco conceptual

La industria del automotor tiene como eje a la unidad de transporte, sea liviano, de pasajeros o de carga. En el año 2016 constituyó el cuarto rubro de comercio internacional equivalente al 8,47% del flujo mundial de exportaciones, todo esto a partir del desarrollo del vehículo a finales del siglo XIX. “El vehículo con motor de combustión interna surgió a finales del siglo XIX en Europa, atribuyendo su paternidad a Gottlieb Daimler, Karl Benz, Marcus Sigfried (Alemania) hasta extenderse a Estados Unidos” (UTP, 2016, pp. 57-60), donde inicialmente el desarrollo industrial estuvo estrechamente relacionado a esta industria.

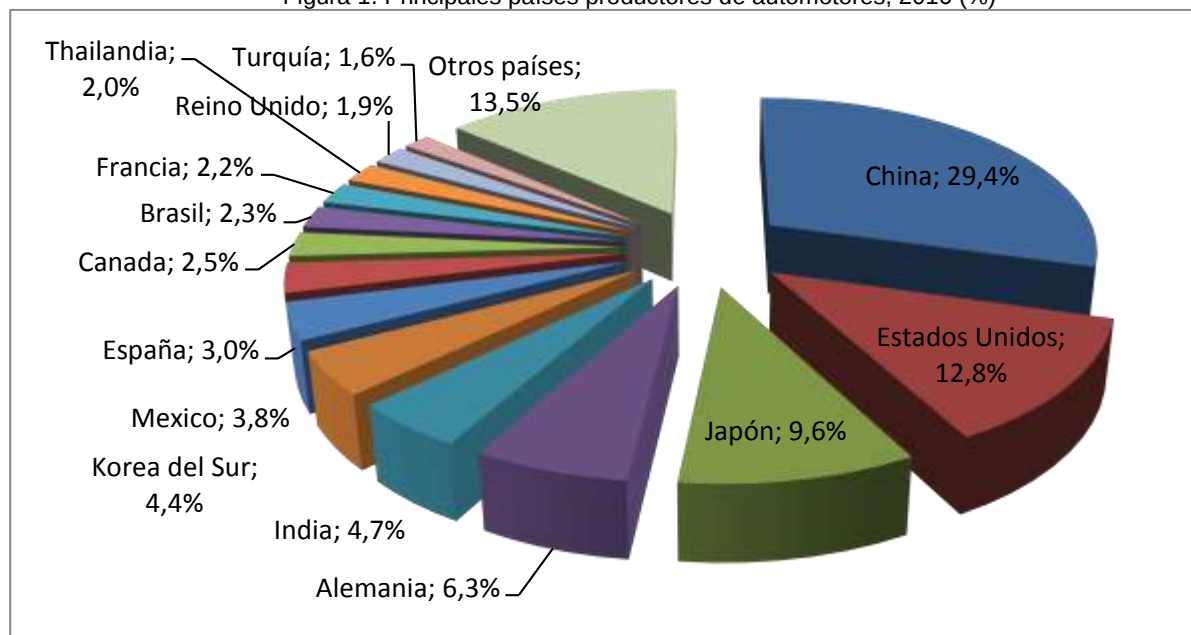
Una de las tendencias que experimentan los países industrializados es la desindustrialización caracterizada por una migración de la industria de baja tecnología con alta participación de mano de obra; misma que migra hacia países en desarrollo con un menor costo del factor trabajo. (Onudi, 2013)

Lo anteriormente citado se ilustra en la figura 1 en que del 100% de la producción mundial de vehículos. Países considerados emergentes como es India se ubica en el quinto puesto con un 4,7% de la producción mundial, México ocupa el séptimo lugar con un 3,8%, Brasil con el 2,3%, Tailandia con el 2% y Turquía con el 1,6%.

Las barreras al comercio internacional establecidas por los países por razones de protección de Balanza de Pagos, protección de industrias nacientes, entre otros. Está presente en todos los acuerdos de comercio internacional y son cláusulas o válvulas de escape que sirven en casos excepcionales para soslayar compromisos de libre comercio. Es una figura aceptada por la Organización Mundial del Comercio bajo determinadas condiciones y temporalidades. (Nouel, 2006).

Está conformado por un conglomerado de agentes económicos vinculados directa o indirectamente con la industria automotriz en cualquiera de sus fases y encadenamientos, desde la producción de autopartes, ensamble, accesorios, servicios, y postventa. Involucra todos los sectores de la economía y es una de las más grandes del mundo. (Espae, 2017).

Figura 1. Principales países productores de automotores, 2016 (%)



Fuente: OICA, 2017

El sector automotriz es intersectorial porque encadena industrias desde el sector primario donde está la extracción de petróleo y metales, la secundaria en que están la manufactura de las autopartes y el sector terciario donde se diseña y comercializa, su eje es la empresa encargada del ensamble del automotor, misma que recibe insumos de los cinco sistemas que constituyen el automotor, “iniciando con la de motores y partes y piezas, la de suspensión, dirección incluido neumáticos, carrocería y estructura, frenos, sistema eléctrico, accesorios, vidrios e interiores” (OICA, 2017). Esto involucra desde la industria petroquímica, de vidrio y metalmecánica y por el lado de los servicios los de ingeniería, diseño, física, y otros.

El aporte de la industria automotriz a la economía es por demás virtuoso, “se estima que directamente en la producción de automotores se generan alrededor de nueve millones de empleos y 45 millones adicionales en las industrias asociadas, totalizando un aporte de 50 millones de puestos de trabajo” (OICA, 2017), esta alta participación de mano de obra es el centro del análisis del costo y de la fragilidad del arraigo de la industria que la hace sensible a economías de menor costo de la mano de obra.

En cuanto a teorías del comercio internacional tienen tres enfoques, uno es el impulsador del comercio que tiende a dejar que las fuerzas del mercado lo regulen, el segundo es de tipo restrictivo que busca por medio de una normativa restringir el libre comercio internacional y un tercer registro que sería inocuo para el análisis.

Las medidas impulsadoras del comercio se ajustan a la teoría del liberalismo surgida en el siglo XVII y propuesta por John Locke quien se focaliza sobre los derechos de los individuos a tomar sus decisiones racionales con respecto a la libertad, la vida, la propiedad en el principio que “el estado es un constructo artificial para fines organizativos y asegurar la convivencia y su legitimidad se basa en el consentimiento de los individuos, en esto se basa el concepto de la democracia como poder del pueblo” (Villareal & Martínez, 2013, p. 123). En el plano económico uno de los investigadores que aportaron teorías económicas liberales fue Adam Smith por su obra “La riqueza de las naciones” donde plantó los elementos teóricos que sustentan el comercio internacional.

Cuando la oferta de un producto de una industria particular excede la demanda del país, el volumen excedente ha de ser enviado al extranjero para cambiarse por otros bienes para los cuales existe una demanda en el propio país, si no tuviera lugar esa exportación, cesaría parte del trabajo productivo del país, disminuyendo el valor de su producto anual. (Villareal & Martínez, 2013, p. 336)

Esta explicación de la necesidad del comercio internacional se resume en su utilidad en satisfacer por un lado la demanda de un grupo poblacional y por el lado de oferta satisface la necesidad de trabajo de otro grupo que posee los factores de producción. Esta virtud del intercambio

entre países es lo que impulsa la postura de la libertad comercial por parte de la Organización Mundial del Comercio, quien recalca que el intercambio no es de suma cero, por cuanto todos los participantes ganan. El otro grupo son las medidas restrictivas del comercio internacional, que son acciones proteccionistas del mercado interno como se detalla a continuación:

Es un conjunto de medidas de política económica en el ámbito comercial que buscan restringir o reducir los flujos de importación de mercancías en un país para salvaguardar su producción interna, pueden tener diferentes características tales como la imposición de un tributo en la aduana para desalentar la importación por medio de un incremento del precio en el mercado local para dificultar la competencia con la producción del país. Otras medidas son la imposición de cupos de importación, otras medidas pueden ser de tipo no arancelarias de tipo técnicas, fitosanitarias, u otra naturaleza. (Borja, 2012)

La restricción del comercio internacional en tanto a política económica de un país fue utilizada y elevada a principio de un gobierno en el periodo denominado Mercantilismo, en el siglo XVI en que surgió lo que se conoce actualmente como la teoría de la Balanza Comercial, misma que debería ser favorable (positiva), para ello no podría haber libertad de comercio sino que “el Estado debería intervenir mediante la restricción de las importaciones y la promoción de las exportaciones” (Samuelson & Nordhaus, 2010, p. 442), como es lo que asumió el Estado ecuatoriano. “Esta teoría del mercantilismo más se relacionaba con el atesoramiento ilimitado de la que fueron partidarios para ello la acumulación era el proceso a seguir confundiendo medios con fines, lo importante no era el tener metales preciosos sino lo que con ello se podía obtener” (Torres, 2005, p. 43).

Un indicador que se obtuvo recién en el siglo pasado es el de los terminos de intercambio y se constató que en los países en desarrollo el indicador se deteriora, por la estructura primaria exportadora de productos con muy bajo valor agregado y las importaciones con tecnología creciente y por tanto de mayor precio. Su definición es “El deterioro de los términos de intercambio quiere decir que de mantenerse estables los volúmenes exportados, su capacidad de importar, se vería disminuida con el correr del tiempo” (Borja, 2012). Todo esto conllevó a la imposición de este tipo de medidas.

Las medidas restrictivas o proteccionistas utilizan las barreras arancelarias definidas como “el conjunto de impuestos también denominados aranceles que se establece a los importadores y exportadores en aduanas de los países por entrada y salida de mercancías y su objetivo es desalentar sea la entrada o salida de determinados productos” (Sánchez, 2016, p. 46). Este impuesto tiene como objetivo encarecer la mercancía importada de tal forma que no tenga ventaja de precios sobre la producción nacional.

Entre las medidas restrictivas también están las salvaguardias que son medidas de comercio exterior generales y no discriminatorias que implementa un país para proteger su producción nacional cuando exista riesgo de daños en la industria por efectos del ingreso de determinados productos importados. Es un régimen de excepción al deber general de permitir acceso a mercados sin más restricciones. (Vergara, 2012)

La OMC indica que las salvaguardias solamente podrán ser implementadas en un país de manera temporal por plazos de alrededor de un año. Los países integrantes de la OMC disponen de un Acuerdo sobre Salvaguardias. “Son medidas de urgencia con respecto al incremento de las importaciones de determinados productos” (OMC, 2015). Esta junto con las medidas antidumping y compensatorias constituye los tres tipos de medidas especiales de comercio. Estas se aplican previa definición del nivel de daño a la industria que puede ser daño grave o amenaza de daño grave.

El cambio de la matriz productiva no solamente es un eslogan de marketing político sino que constituye una de las políticas que busca un cambio estructural de la economía ecuatoriana, para ello está elevada en el marco legal ecuatoriano. El código de la Producción Comercio e Inversiones emitido a finales del año 2010 establece en su art. 3 que su objeto es generar las condiciones para impulsar la transformación de la matriz productiva. Así mismo es su artículo 4to (literal a) se indica que es un fin de este Código el transformar la matriz productiva para que esta sea de mayor valor agregado y tienda a la generación de puestos de trabajo, la innovación en un marco de ecoeficiencia.

En concordancia con el marco legal referido, el Plan Nacional del Buen Vivir 2013-2017 estableció como su décimo objetivo el Impulsar la transformación de la matriz productiva y adicionalmente, las políticas y lineamientos que permitirán su cumplimiento en el largo plazo. Este objetivo se mantiene en el Plan toda una vida 2017-2021 (Senplades, 2017) mismo que indica “el reto

más significativo se encuentra en el cambio de la matriz productiva del país, acompañada de un cambio cultural que incentive la confianza propia y guiado por la responsabilidad ambiental e inclusión social...” (Senplades, 2013).

Como un elemento que aporta de alguna manera certidumbre en cuanto al comercio exterior es el Acuerdo Comercial Ecuador-Unión Europea, mismo que empezó su vigencia el 1 de enero del 2017. Este instrumento “impediría que a futuro Ecuador imponga medidas arancelarias restrictivas a las importaciones porque violaría el compromiso con Unión Europea. Igualmente, contempla disposiciones para eliminar los obstáculos técnicos al comercio” (Unión Europea, 2015). Igualmente, se estableció un periodo de adaptación a las tareas domésticas. En el caso de importaciones de vehículos procedentes de la Unión Europea, se estableció un cronograma de desgravación con un plazo entre siete y diez años. (Unión Europea, 2015)

2.2. Marco teórico

Un estudio de una empresa de investigación de mercados refiere que “en Sudamérica los tres principales criterios de compra para automóviles son el precio (31%), marca (30%) y diseño (21%). Las principales fuentes de información son la televisión (36%), Internet (34%), y en almacenes (24%)” (Nielsen, 2013 p. 27). Se realiza esta cita por cuanto los instrumentos de comercio exterior como son las salvaguardias fueron utilizados para incidir en el mercado de vehículos mediante dos acciones específicas. La primera acción fue la restricción de la oferta por medio de la introducción de cupos en cuanto a máximos de importación anual por unidades y por montos. El segundo mecanismo fue por medio de la demanda desincentivándola mediante un incremento de impuestos arancelarios por acción de la sobre tasa establecida, mediante esto se incidió en el costo como el producto se colocó en el mercado.

La investigación presentada por Ley (2015) con título Los determinantes de las importaciones y sus efectos en la Balanza Comercial No Petrolera del Ecuador, periodo 2007-2013 revela lo siguiente:

La fragilidad de la Balanza de Pagos que genera medidas restrictivas a las importaciones es el resultado de la trayectoria de todas las variables que conducen a un déficit continuo y persistente, como resultado del excesivo crecimiento de las importaciones, la baja productividad de la producción nacional, apreciación real del tipo de cambio, excesivo crecimiento del gasto público, además de las remesas de los emigrantes. Todos estos recursos tienden a canalizarse por la vía del incremento a la demanda de productos importados. (Ley, 2015, p. 84)

Esta es una de las situaciones estructurales por lo cual Ecuador es un país que de manera permanente mantiene restricciones de comercio exterior, aun en una época teóricamente globalizadora.

2.2.1. Metodología

El método aplicado fue el deductivo, en que a partir de conclusiones generales se obtendrían las particulares. Por su diseño es un estudio cuantitativo de serie de datos, por el manejo de variables será no experimental por cuanto ninguna variable analizada fue objeto de manipulación expresa. Por su profundidad fue de tipo descriptiva.

En cuanto a técnicas es un estudio de tipo documental. Se hizo énfasis en la revisión de informes de la industria automotriz, cuentas nacionales del Banco Central del Ecuador, formas impositivas que afecten al sector automotriz como son impuestos, salvaguardias, contingentes y otros.

La población sujeta de la investigación abarca 23 empresas activas que están en la producción de automotores, partes, piezas y accesorios.

Tabla 1. Población sujeta del estudio

No.	Provincia, cantón
23	Todo el país

Fuente: Ministerio de Industrias, 2016, Registro de empresas ensambladoras

Las variables planteadas en el estudio fueron impuestos, como variable independiente y sector automotriz, como dependiente. Para esto se revisaron indicadores tales como número de medidas asumidas, tipo de medidas asumidas, monto de impuestos recibidos. Por la variable dependiente se revisarán indicadores tales como monto de importaciones de vehículos, variación de importaciones de vehículos, unidades producidas localmente, unidades vendidas localmente, unidades exportadas localmente, entre las de mayor relevancia.

Para la recopilación de la información se utilizará la técnica bibliográfica, en ella se revisarán textos para determinar la base teórica del análisis. También la técnica documental, en ella se revisará estadísticas sobre el tema, tanto de comercio exterior, de la industria mediante estadísticas de la Asociaciones de Empresas Automotrices del Ecuador (Aeade), Instituto Ecuatoriano de Estadísticas y Censos (INEC) y de Superintendencia de Compañías.

Para la obtención de investigación cualitativa que permita ilustrar sobre las percepciones de las medidas tomadas en los agentes empresariales se realizarán cinco entrevistas (anexo de guión de entrevista) a informantes calificados de la industria.

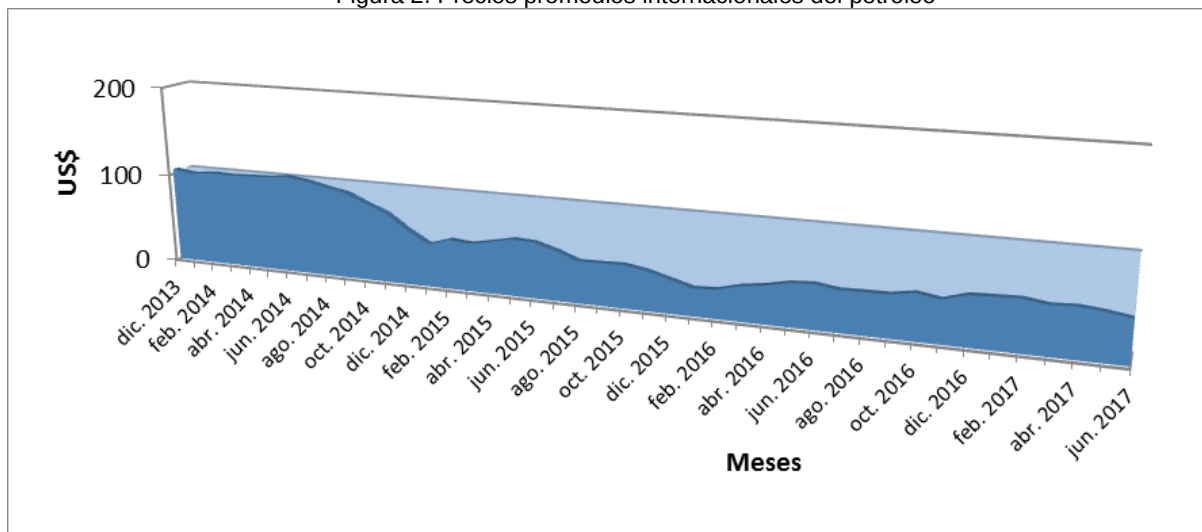
Como herramientas se utilizaron las técnicas de la ficha bibliográfica y documental y el guión de entrevista. Para el análisis se utilizarán estadígrafos de tendencia central y de dispersión. Para establecer las relaciones se aplicará análisis de regresión.

2.3. Resultados

El factor desencadenante de la imposición de salvaguardia en Ecuador fue el déficit de la Balanza Comercial, misma que tradicionalmente ha sido deficitaria en la parte no petrolera pero con la Balanza petrolera, financiamiento e inversión externa se tendía al equilibrio. Esta práctica no ha funcionado en los últimos años por tres factores, el primero es la baja del precio internacional del petróleo, mismo que descendió desde un promedio de US\$103,49 que fue el existente durante el periodo 2012-2013 hasta descender a un promedio (2015-jul2017) de US\$ 47,69 equivalente al 53,92% (figura 2).

Para Ecuador, esto implicó una pérdida de ingresos por exportaciones petroleras del 49,82% del año 2015 con respecto al 2014 pasando a participar desde el 51,61% como estuvo en el año 2014 hasta el 36,34% y 32,72% en el 2015 y año 2016 respectivamente (figura 2).

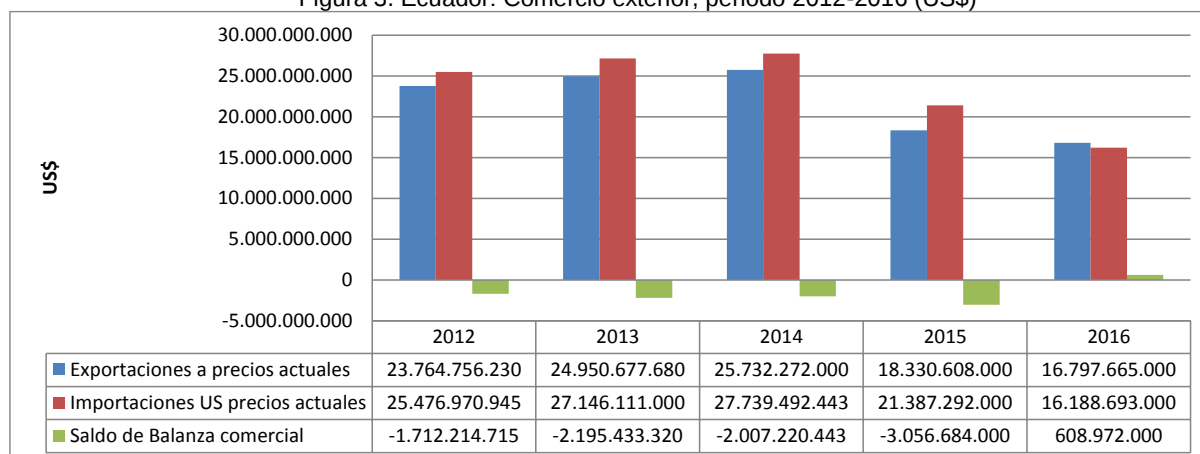
Figura 2. Precios promedios internacionales del petróleo



Fuente: Indexmundi

La caída del precio internacional del petróleo agudizó el déficit estructural de la Balanza Comercial del país, con un saldo negativo de 3.056,6 miles de millones en el año 2015 lo que significó un crecimiento del 52,3% con respecto al año inmediato anterior, por lo que se aplicaron las medidas para atenuar este crecimiento (figura 3).

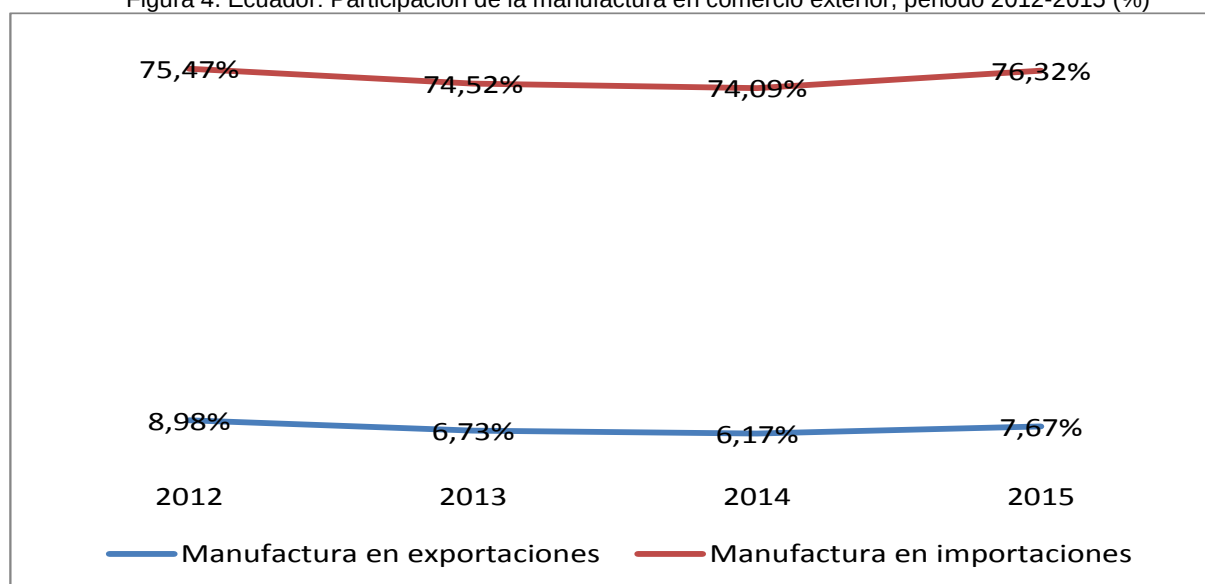
Figura 3. Ecuador: Comercio exterior, periodo 2012-2016 (US\$)



Fuente: Banco Mundial/Ecuador

La tercera causa del déficit comercial estructural es la condición de país primario exportador, del total de exportaciones ecuatorianas, solamente el 7,67% fueron productos manufacturados, el resto es producción en estado primario sin mayor valor agregado (cacao en grano, petróleo crudo, banano y frutas frescas, pescado fresco, camarón congelado entre otros). Las importaciones en cambio son básicamente productos manufacturados sea tipo bienes finales o intermedios. Al año 2015 el 76,32% de las importaciones correspondieron a esta clasificación. Más allá de los números, es una situación que indica un permanente desequilibrio de términos de intercambio, en que el país cada vez debe exportar mayor cantidad de productos primarios para importar productos manufacturados de mayor tecnología y por tanto mayor precio (figura 4).

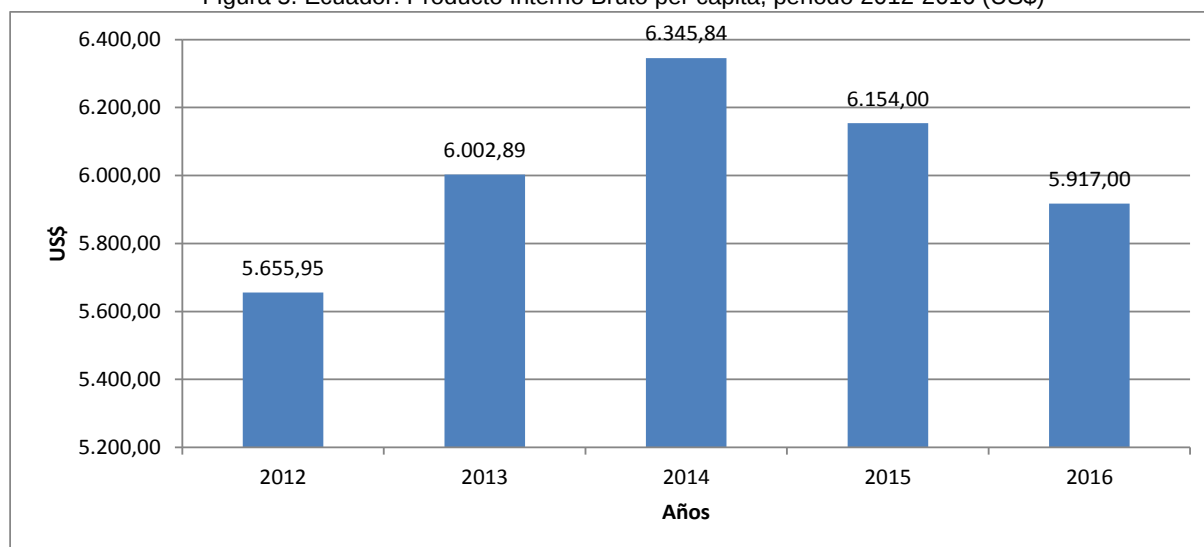
Figura 4. Ecuador: Participación de la manufactura en comercio exterior, periodo 2012-2015 (%)



Fuente: Banco Mundial/Ecuador

Un cuarto factor de desequilibrio interno es el incremento del ingreso medido en el Producto Interno Bruto per cápita (Producto Interno Bruto dividido para la población), el mismo creció desde US\$ 5.655,95, hasta alcanzar US\$ 6.345,84 en el año 2014 para luego descender hasta US\$ 5.917,00 en el año 2016. Está demostrado que un incremento del 1% del PIB sea ecuatoriano o de los socios comerciales incrementa los flujos de comercio bilateral en 0,48% (Nagao, 2016). Durante el período 2012-2016 el PIB ecuatoriano creció un promedio anual del 2,65% y el PIB per cápita en 2,75% (figura 5).

Figura 5. Ecuador: Producto Interno Bruto per cápita, periodo 2012-2016 (US\$)



Fuente: Banco Mundial/Ecuador

2.4. Políticas públicas impulsadoras de la industria

Las definiciones de políticas públicas en el país tienen como antecedentes a la tendencia del desarrollo industrial en el mundo caracterizado por una migración de la industria de baja tecnología caracterizada por alto uso de mano de obra desde los países industrializados hacia los países en desarrollo, principalmente por el impacto del costo de la mano de obra (Onudi, 2013). Esto constituye una oportunidad para los países en desarrollo y en este caso para Ecuador.

En segundo lugar, por la condición ecuatoriana de ser un país primario exportador, esto incide directamente en desequilibrios estructurales en su Balanza Comercial por una pérdida constante de términos de intercambio al requerir importar productos con cada vez mayor tecnología y exportar productos sin mayor valor agregado y sujetos a permanentes variaciones de precios. Esta situación que siempre existió es particularmente en un contexto de economía en que está inmerso el país y que requiere una generación dinámica de divisas para financiar el crecimiento. Esto es ilustrado en la figura 3 en que se presenta la participación de productos manufacturados en las importaciones que es del 76,32%, mientras que en las exportaciones es apenas del 4,67%.

La orientación de la política pública ecuatoriana en cuanto al desarrollo industrial se precisa en el artículo cuatro, literal a del Código de la Producción, Comercio e Inversiones en que se establece como uno de los fines el transformar la matriz productiva buscando que sea de mayor valor agregado, potenciadora de servicios, se base en el conocimiento y la innovación, además de ser ecoeficiente y ambientalmente sostenible.

En términos operativos, el Plan Nacional del Buen Vivir en su décimo objetivo establece el Impulsar la transformación de la matriz productiva, su política 10.1 es “diversificar y generar mayor valor agregado en la producción nacional, para ello su lineamiento es fomentar la sustitución selectiva de importaciones, de acuerdo al potencial endógeno territorial, enfocada en encadenamientos de industrias básicas e intermedias” (Senplades, 2013, p. 300).

En este esfuerzo, mediante la Resolución No.30 del Comex con fecha 11 de octubre del 2011 se establecieron incentivos para deducir puntos del arancel a las importaciones de Kit para ensamblaje (conocido por sus siglas en inglés de CKD) en función del componente de material originarios del Ecuador del producto final que se fijó categorizando vehículos en dos grupos (automóviles y camionetas) y segmento, el primero de hasta 2000 cc., el segundo de 2001 a 3000 cc. y el tercero de más de 3000 cc.

La fórmula es una relación inversa entre porcentaje de componente nacional y deducción de puntos porcentuales al arancel aplicado que puede llegar hasta 5 puntos en caso del primer segmento, siete puntos en el segundo, y nueve puntos en el tercero. El máximo de componente nacional es el 20%.

2.5. Medidas de comercio exterior aplicadas en Ecuador, periodo 2012-2016

Durante el periodo 2012-2016 se emitieron varias resoluciones sobre medidas del comercio exterior anulando, modificando y creando, a continuación se citan las de mayor relevancia.

- **Junio, 2012**

Mediante la resolución No. 6 emitida por el Comex se impuso una restricción cuantitativa y en montos máximos a la importación de vehículos correspondiente a subpartidas 8703900091, 8703210090, 8703221090, 8703229090, 8703231090, 8703239090, 8703249090, 8703241090, 8703319090, 8703321090, 8703329090, 8703331090, 8703339090, 8703900099, 8704211090, 8704311090.

- **Junio, 2012**

La Ley Orgánica para la Regulación de los Créditos para Vivienda y Vehículos, estableció que para un único vehículo de uso familiar o personal se aplicarán créditos iniciales por hasta cien salarios básicos unificados y cobertura de garantía prendaria o reserva de dominio sobre el vehículo. En caso de morosidad y declaración de plazo vencido se entregará el vehículo como dación en pago con lo que se cancelará la deuda.

- **Septiembre, 2013:**

Resolución 106 estableció una restricción cuantitativa por importador y montos a la importación de CKD 8706001080 y 8706002180 para transporte de hasta cinco toneladas.

- **Marzo, 2014**

Resolución 11 asignó un cupo a la empresa Ciudad del Auto de Ambato.

- **Diciembre, 2014**

La resolución 49 estableció una prórroga concediendo cupo para importación de vehículos eléctricos por hasta US\$ 25 millones o mil unidades.

- **Marzo, 2015**

La resolución 11 del Comex estableció sobretasa arancelaria del 45% a subpartidas arancelarias del capítulo 87 (vehículos y CKD). La resolución 13 establece que los exportadores podrán solicitar devolución condicionada y proporcional de tributos pagados en importación.

- **Diciembre, 2015**

Mediante la resolución 50 se asignó una cuota global hasta diciembre del 2016 para importación de vehículos por US\$ 655,6 millones y de hasta 84.555 unidades según una distribución referencial por subpartidas.

- **Septiembre, 2016**

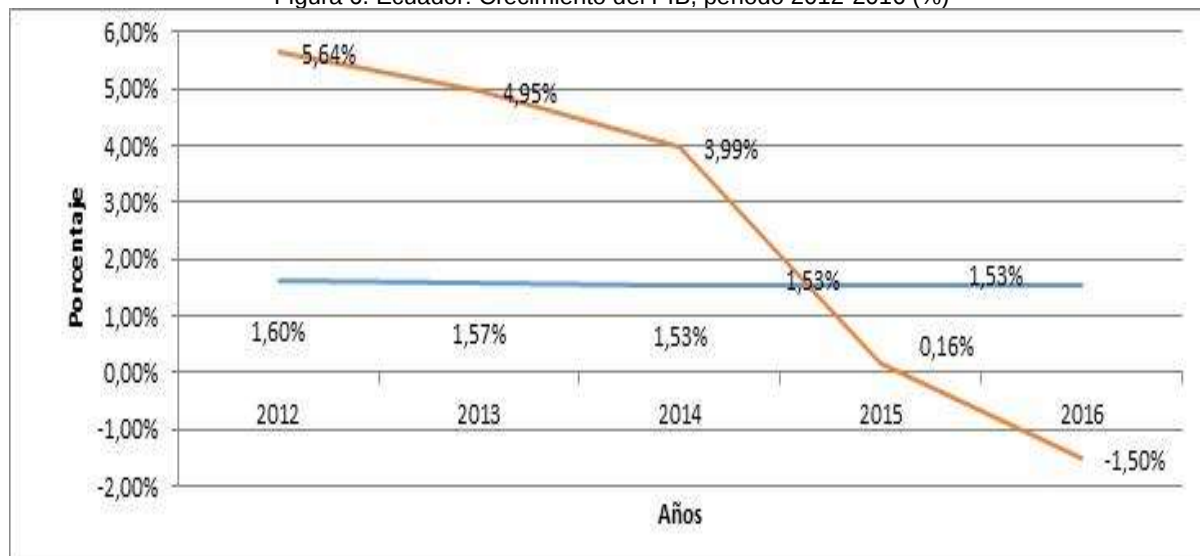
Se reformó la resolución 011-2015 en la parte correspondiente al calendario de vigencia que se descargarán escalonadamente en los meses de abril, mayo y junio del 2017.

2.6. Evolución del comercio internacional de línea automotriz

2.7.1 Evolución total del comercio internacional

Como un elemento contextual en que se basaría el análisis del sector automotriz en Ecuador, la referencia es la dinámica de la economía ecuatoriana, esto por ser el automóvil un bien duradero que para muchas familias constituye una alta porción de su patrimonio y es adquirido a crédito en previsiones de una economía estable. Durante el periodo 2012 al 2016 la economía ha pasado por dos momentos, uno entre los años 2012-2015 en que se evidencia una desaceleración marcada de la economía con tasas de crecimiento inicial del 5,64% seguida por una caída sostenida hasta descender al 0,16% en el año 2015. En el año 2016 existió oficialmente una recesión al presentar un crecimiento del -1,50% (figura 6).

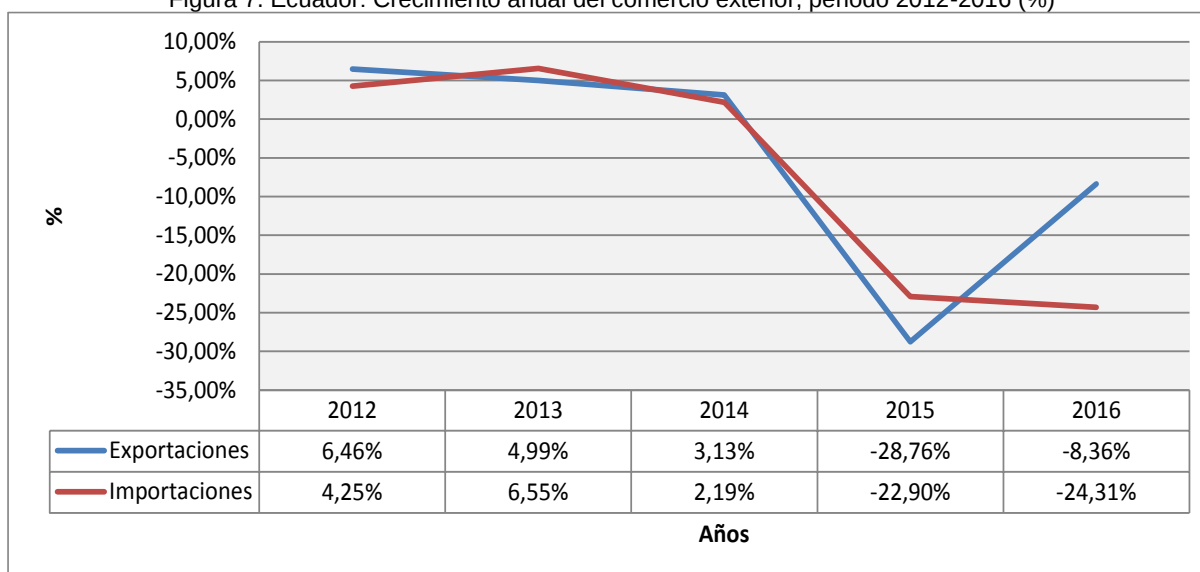
Figura 6. Ecuador: Crecimiento del PIB, periodo 2012-2016 (%)



Fuente: Banco Mundial/Ecuador

Las exportaciones e importaciones ecuatorianas tuvieron un desempeño negativo durante los años 2015 y 2016 en que mostraron un crecimiento negativo que sobrepasó el 20% para el 2015 y las importaciones mantuvieron ese ritmo durante el último año 2016 (figura 7) como resultado de las acciones de medidas restrictivas por medio de salvaguardias y contingentes en la forma de sobretasas arancelarias de hasta el 45% y cupos máximos como es el caso que se aplicó a vehículos.

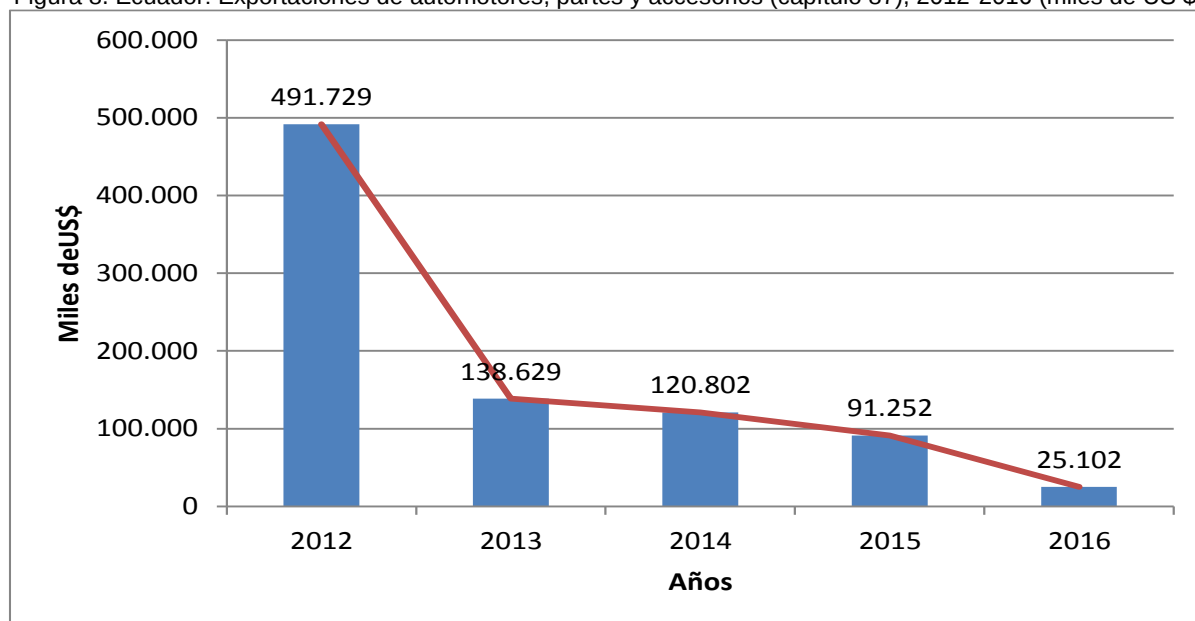
Figura 7. Ecuador: Crecimiento anual del comercio exterior, periodo 2012-2016 (%)



Fuente: Banco Mundial/Ecuador

Evolución del comercio internacional de automotores, partes y accesorios: Ecuador por medio de ensambladoras de automotores exportó vehículos hacia países vecinos, en el año 2012 alcanzó un total exportado por US\$ 491,7 millones, monto que inició una abrupta caída a partir del año 2013 hasta el año 2016 en que solamente alcanzó a exportar US\$ 25,1 millones.

Figura 8. Ecuador: Exportaciones de automotores, partes y accesorios (capítulo 87), 2012-2016 (miles de US \$)



Fuente: Trademap / Ecuador

Una de las causas de esta pérdida del mercado fue la concentración del 97% del total exportado en dos mercados que fueron Colombia y Venezuela, en el caso de Colombia sus importaciones totales de la línea automotriz descendieron en un 42% en que pasaron de US\$ 6.455 a US\$ 3.733 millones una explicación de esta contracción está en la ganancia de competitividad de la producción local por efectos de la devaluación del peso. En el caso de Venezuela existe una caída contracción de su economía y una tensa situación política, sumada a un control del tipo de cambio y desembolso de divisas que genera atrasos en los pagos internacionales. Ecuador restringió sus exportaciones a ese país desde US\$ 249,6 millones en el año 2012 hasta US\$ 1.2 en el año 2016. (Tabla 2)

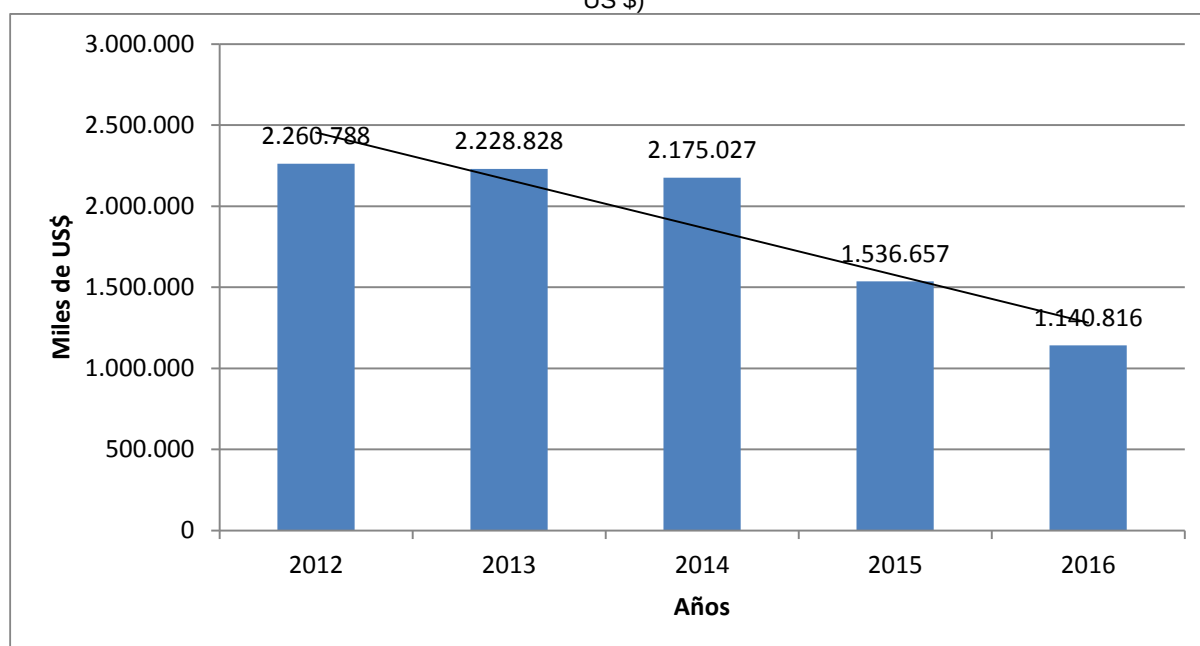
Tabla 2. Exportaciones de automotores, partes y accesorios (capítulo 87), periodo 2012-2016 (miles de US \$)

Importadores	2012	2013	2014	2015	2016	Participación
Mundo	491.728	138.631	120.802	91.252	25.104	100,0%
Colombia	227.994	90.783	118.797	83.936	16.667	66,4%
Chile	4.276	3	4	17	3.198	12,7%
Estados Unidos de América	4.431	347	1.270	1.963	1.730	6,9%
Venezuela, República Bolivariana de	249.687	44.903	8	27	1.264	5,0%
Emiratos Árabes Unidos	0	0	0	0	1.124	4,5%
Argentina	0	0	0	4	420	1,7%
Bolivia, Estado Plurinacional de	0	0	0	0	216	0,9%
Perú	120	83	293	207	206	0,8%
Otros 14 países	5.220	2.510	432	5.098	278	1,1%

Fuente: Trademap/Ecuador

Las medidas de salvaguardias tuvieron como objetivo restringir las importaciones de automóviles tanto en unidades como en Kits para ensamblaje (CKD, por sus siglas en inglés) para ensamble local, los primeros tuvieron un mayor porcentaje de salvaguardia (45%) y los segundos 15%. En comparación con el año 2012 al 2014 en que las importaciones del capítulo 87 estuvieron por encima de US\$ 2.100 millones, al año 2015 disminuyeron a US\$ 1.536 millones y en el 2016 a US\$ 1.140, la contracción fue de alrededor del 49,55% entre el inicio y fin del periodo.

Figura 9. Ecuador: Importaciones de automotores, partes y accesorios (capítulo 87), periodo 2012-2016 (miles de US \$)



Fuente: Trademap/Ecuador

En término de número de unidades se puede apreciar que el mercado para la producción nacional se contrajo al año 2016 alrededor de un tercio con respecto al año 2012. Las exportaciones se contrajeron al 2,88% y las importaciones en 47,6%.

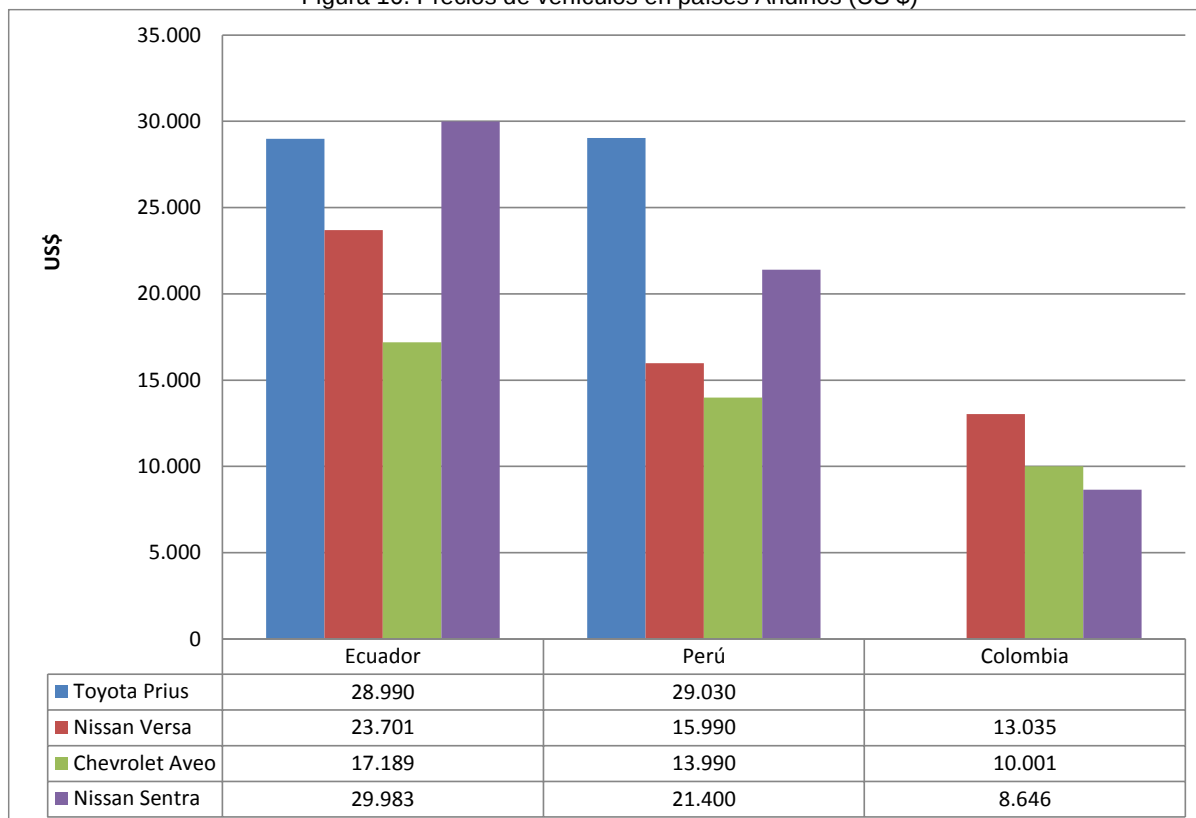
Tabla 3. Ecuador: Producción nacional de automotores, 2012-2016 (unidades)

Descripción	Ensamble local	Exportación	Importados	Mercado local
2012	81.398	24.815	66.652	123.235
2013	66.844	7.211	62.595	122.228
2014	63.872	8.368	57.093	112.597
2015	50.732	3.274	33.640	81.098
2016	26.786	716	31.761	57.831
Tendencia				

Fuente: Aeade, 2017, Anuario 2016, p. 65

El objetivo de las salvaguardias fue incidir en la disminución de las importaciones por medio de un desincentivo a la demanda de estos bienes, para ello el instrumento salvaguardias fue uno de los principales factores de encarecimiento interno como se presenta una comparación de precios de vehículos en Ecuador y dos países andinos como son Colombia y Perú (figura 10) como ejemplo, en la línea de vehículos sedan salvo el Toyota Prius que es híbrido y Ecuador tiene incentivos para este tipo de vehículos el país donde se observa menores precios es Colombia con diferencias significativas del 45% con respecto al precio ecuatoriano para el caso del Nissan Versa, 41,81% en el Chevrolet Aveo, y de 71,1% en el caso del Nissan Sentra (Figura 10).

Figura 10. Precios de vehículos en países Andinos (US \$)



Fuente: <http://rpp.pe/automovilismo/mas-autos/en-que-pais-de-latinoamerica-cuesta-mas-comprar-un-carro-noticia-945121>

Impacto en la producción local: El impacto de las salvaguardias conforme se evidenció en una caída significativa del número de unidades producidas en Ecuador en que también fue causa la caída de las exportaciones se evidencia en las cuentas nacionales internas. Para ello el análisis del Valor Agregado Bruto por industria a precios constantes del año 2007 (Tabla 4) indica que durante el periodo 2012-2015 la industria de producción automotriz decreció a un promedio del -4,2% anual, el año 2012 fue el último en que estuvo con cifras positivas, posteriormente inició la caída que se mantuvo hasta el año 2017.

Tabla 4. Ecuador: Valor Agregado Bruto por Industria, Equipo de transporte, (valores constantes US\$ 2007)

Años	Producción Bruta	Crecimiento	Tendencia
2012	184.522	3,7%	
2013	169.110	-8,4%	
2014	156.659	-7,4%	
2015	149.026	-4,9%	
Promedio 2012-2015		-4,2%	

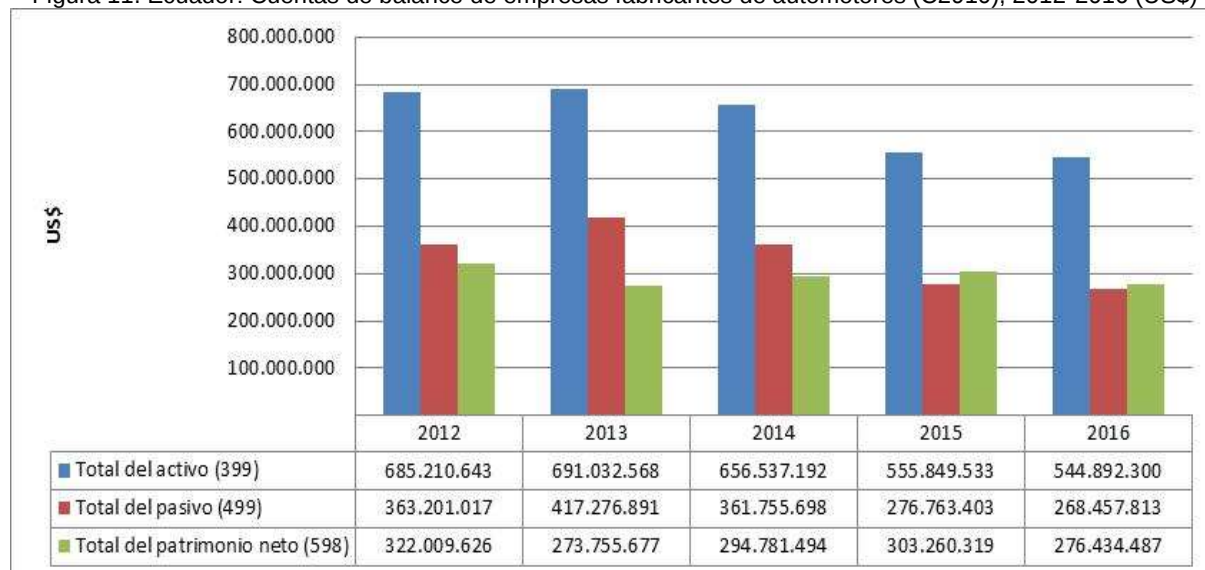
Fuente: BCE/CuentasNac28

Impacto en las empresas locales: El impacto en las empresas locales se lo estableció mediante el análisis de indicadores de la industria a partir de las cifras de los estados financieros obtenidos mediante la información pública del Servicio de Rentas Internas. La clasificación de la Clasificación Industrial Internacional Uniforme (CIIU) con el código C 2910 correspondiente a Fabricación de vehículos automotores.

El primer efecto es la disminución de la capacidad expresada en la disminución del total del activo, de pasivos y del patrimonio. El activo total de estas las fabricantes de automotores decrecen desde US\$ 685,2 millones hasta quedar en US\$ 544,8 en el año 2016 esto implica una disminución

de su capital de trabajo por menores ventas lo que se refleja en la disminución del endeudamiento de corto plazo. Es importante notar que la caída de mayor significación ocurre en el año 2015 como un efecto directo de la imposición de salvaguardias en vehículos, por ello el total de activos descendió desde US\$ 656,5 hasta US\$ 555,8, esto es alrededor del 15% que es el mayor del periodo.

Figura 11. Ecuador: Cuentas de balance de empresas fabricantes de automotores (C2910), 2012-2016 (US\$)

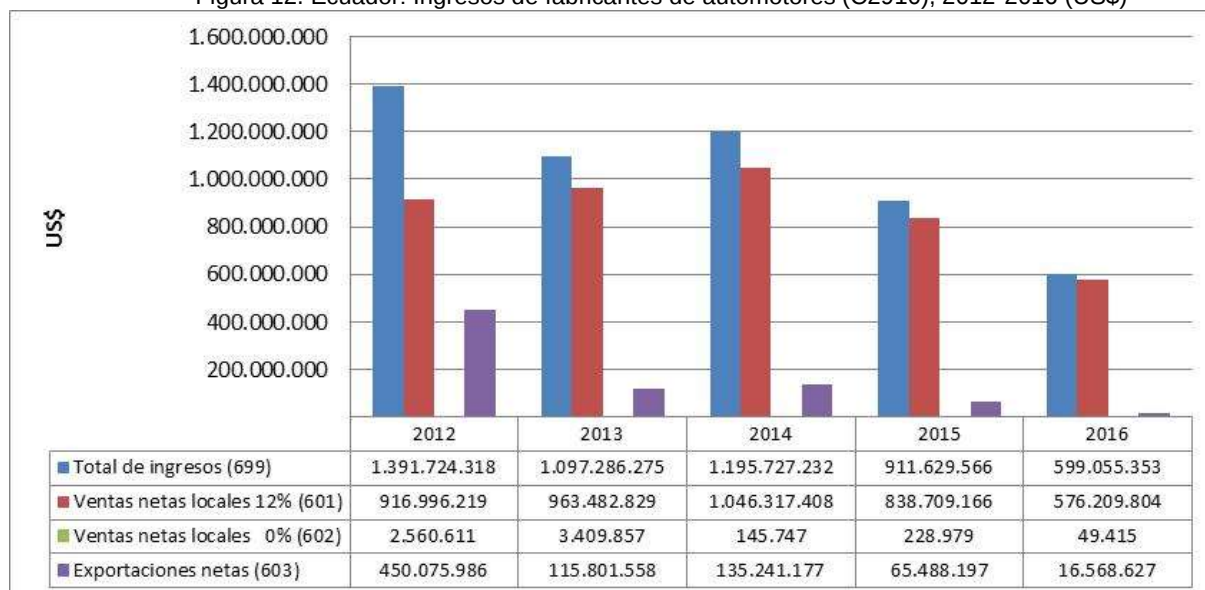


Fuente: SRI/Estadísticas Multidimensionales/Sociedades CIUU: C2910

La variable que revela con mayor dramatismo la disminución del mercado de automotores en Ecuador y la pérdida del mercado foráneo es la cifra que corresponde a ventas. Los fabricantes de automotores tienen tres tipos de ingresos principales el primero es por ventas con tarifa 12%, con tarifa 0% y exportaciones. La figura 12 presenta los tres rubros de ingresos mencionados, conforme se revisó en la estadística de exportaciones estas representaron en el año 2012 alrededor del 32% del ingreso total, en el año 2016 participan con el 2,8%. Las ventas locales con tarifa del 12% disminuyeron en términos absolutos desde US\$ 1.391,7 millones hasta alcanzar en el 2016 la cifra de US\$ 599 millones. Esta caída en ventas se distribuida de manera más o menos uniforme en las empresas tradicionales del sector como son Omnibus BB Transportes, Maresa y Aymesa quienes vieron caer su producción y ventas por alrededor del 50% (Supercias, 2017) .

Una empresa emergente fue Ciauto Cía. Ltda. Quien Inició sus operaciones recién en el año 2013, ubicada en Ambato para ensamblar y distribuir en Ecuador marcas de procedencia china que ya habían iniciado su posicionamiento desde una década anterior en el país, es la única que en el periodo 2015-2016 sus ventas no decrecieron, aunque se mantuvieron estancadas en US\$ 41,9 millones (Supercias, 2017). La estrategia de Ciauto en medio de la crisis fue ofrecer una opción de vehículos de menor precio en relación a la oferta tradicional, esto les ha significado obtener una porción del mercado.

Figura 12. Ecuador: Ingresos de fabricantes de automotores (C2910), 2012-2016 (US\$)



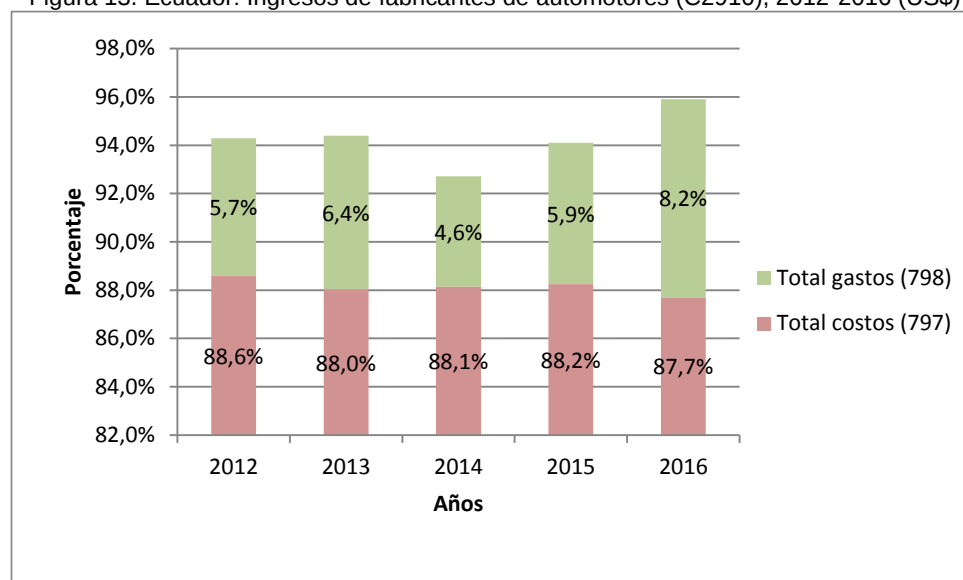
Fuente: SRI/Estadísticas Multidimensionales/Sociedades CIUU: C2910

¿Cuánto de la caída del ingreso afectó a la estructura de costos y gastos de las empresas ensambladoras de vehículos en Ecuador?

Se explica por medio de la figura 13 que presenta la participación de los costos de producción y gastos totales con respecto al ingreso. Estos costos disminuyeron en las empresas, al pasar de ser el 88,6% de los ingresos hasta descender al 87,7% en el año 2016 lo que significaría una mejora en eficiencia en medio de la crisis. Esto realmente fue el resultado de un crecimiento del precio por efectos de las medidas lo que disminuyó la participación del costo.

Los gastos totales (administración, ventas y financieros) crecieron desde el 5,7% al inicio del periodo hasta el 8,2% al final del periodo, estos se elevaron por tratarse de una infraestructura fija con menor capacidad de movilidad ante una situación de coyuntura como una salvaguardia que se espera no dure más allá de un año, frente a un mercado en crecimiento.

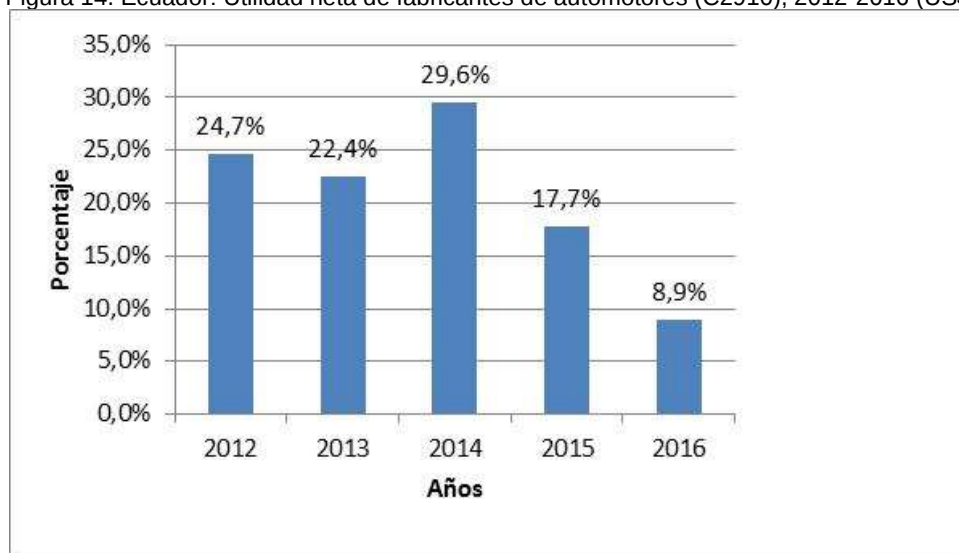
Figura 13. Ecuador: Ingresos de fabricantes de automotores (C2910), 2012-2016 (US\$)



Fuente: SRI/Estadísticas Multidimensionales/Sociedades CIUU: C2910

Toda esta afectación sustantiva a las ventas por efecto de las salvaguardias se debería reflejar en las utilidades de las empresas, expresada en la relación utilidad neta en relación al patrimonio neto, misma que su punto más alto fue el año 2014 en que generó el 29,6%, posteriormente en el año 2015, primer año de salvaguardias bajó al 17,7% y en el año 2016 fue del 8,9% (Figura 14). Es importante las empresas de mayor participación que fueron Omnibus BBH Transporte, Maresa y Aymesa, en el 2016 aun generaron resultados positivos, no obstante a la caída de ingresos acumulados en el periodo 2012-2016 del 56,96%, esto es el resultado del incremento del margen bruto en ventas por incremento del precio del vehículo por encima del impuesto adicional.

Figura 14. Ecuador: Utilidad neta de fabricantes de automotores (C2910), 2012-2016 (US\$)



Fuente: SRI/Estadísticas Multidimensionales/Sociedades CIUU: C2910

2.7. Resultado de las entrevistas

Se entrevistó a cinco funcionarios expertos analistas económicos. Para ello se elaboró un guión de entrevista abierta de cinco preguntas que se adjunta como anexo, a continuación se incluye un extracto consolidado de las respuestas:

1) ¿Qué incentivos tiene la industria automotriz en Ecuador?

Esta industria se sujeta a los incentivos tributarios establecidos en el código de la Producción, Comercio e Inversiones en cuanto a exención del Impuesto a la Renta durante los primeros cinco años cuando es inversión nueva y está ubicada fuera del área urbana de Guayaquil y Quito, así también como la deducción por formación y capacitación y por contratación de recursos humanos. Por el lado de aranceles el incentivo es la incorporación de componente nacional.

2) En el marco del Acuerdo Comercial con Unión Europea, ¿cuál será la posición de la industria automotriz ecuatoriana?

Esto constituye un verdadero desafío a la industria ecuatoriana por la competencia que significaría el vehículo importado directamente desde la Unión Europea y el vehículo de fabricación nacional. Para ello la industria debe analizar a profundidad las opciones de competencia, una de ellas podría ser iniciar un ensamble local de marcas europeas, aunque esto dependerá del verdadero origen de las partes y piezas, muchas de ellas proceden de Asia por lo que no necesariamente estarían sujetas al tratamiento de origen europeo.

3) ¿Qué medidas se requiere aplicar para que la industria automotriz local produzca para el mercado externo?

Ecuador ha tenido tradicionalmente una exportación de vehículos limitada a Dos países que han sido Colombia y Venezuela, el segundo de estos con una crisis económica y política que ha significado una contracción severa y casi la desaparición como mercado automotriz de Ecuador. Colombia es parte de un acuerdo comercial con Estados Unidos y México, por ello tiene la oferta de México que es amplia y posiblemente de mejor precio por la escala de producción.

Por lo anterior la industria automotriz debería realizar en acuerdo con las cámaras de comercio, industrias, agencias gubernamentales como Proecuador una planificación estratégica para fortalecer la industria, desarrollarla y alcanzar una diversificación de mercados externos.

4) ¿Qué aspectos afectaron significativamente las ventas de vehículos?

Las ventas de vehículos que alcanzaron su máximo nivel en el país entre los años 2012-2013, luego de eso iniciaron una caída que restringió el mercado a la mitad, esto no fue por una situación de depresión de la economía necesariamente sino que fue inducida a partir de las medidas tomadas desde el gobierno central en la forma de medidas restrictivas de las importaciones.

5) ¿Cómo afectará la incorporación del componente nacional en el producto automotriz local?

Se espera que la incorporación del componente nacional disminuya el impacto de los impuestos arancelarios en el producto final, esto por la disminución gradual de los mismos y en relación inversa al porcentaje de componente nacional presente en el producto. Esto si además es adecuadamente impulsado desde la política pública puede desencadenar un fortalecimiento y mejoramiento de la competitividad local.

6) ¿Qué diferencia establece en el periodo antes de las medidas de salvaguardia de los últimos 3 años y después de las mismas?

Desde el año 2012 ya se impusieron contingentes que restringieron el número de unidades, además de medidas técnicas que también encarecieron como fueron las bolsas de aire como obligatoria y que hicieron salir del mercado modelos ya que estaban posicionados, además de restricción al crédito, que generaron la necesidad de mayor cuota inicial, e incremento de percepción del riesgo por parte de financiador. Pero definitivamente la mayor afectación se produjo en el primer trimestre del año 2015 por las salvaguardias a los vehículos esto desató la mayor caída de las ventas.

7) ¿En qué porcentaje variaron las ventas de vehículos entre el periodo previo a las medidas de salvaguardia y el periodo posterior a las mismas?

Las salvaguardias establecieron una sobretasa arancelaria del 45% esto más el arancel normal, el IVA y otros generó un incremento del precio del vehículo que sumado a la menor oferta de unidades generó incrementos sustantivos de los precios, en algunos por encima del 50%, esto es un vehículo que se vendía en US\$15.000 luego con las medidas se vendía en US\$23.000.

8) ¿En qué tipo o modelo de vehículos fue más crítica el impacto de las medidas?

Las diferencias afectaron a los vehículos livianos que son los de mayor demanda en el mercado. De manera desglosada los de mayor afectación fueron los vehículos importados que tuvieron una sobretasa del 45%, Los vehículos ensamblados localmente tuvieron sobretasas de hasta el 15% y

podía con la incorporación de componente nacional podía reducirse el arancel aplicado de tal forma que tuvo menor impacto en el precio.

9) ¿En qué porcentaje varió el precio de los vehículos con la imposición de las salvaguardias?

El mercado ecuatoriano de vehículos es uno de los que presenta el mayor promedio de precios en los países de América del Sur en una relación que se acerca al 100%, esto principalmente por ser pequeño, con una débil regulación comercial y sobre todo por las múltiples restricciones a la importación de vehículos, partes y piezas existente en los últimos años.

10) ¿Una vez retiradas las salvaguardias en que porcentaje se espera q baje el precio de los vehículos?

El último tramo de las salvaguardias se retiraron en junio del 2017 y se esperaba que disminuya significativamente el precio, aunque esto sería no más del 30% aproximadamente, porque la sobretasa arancelaria fue de alrededor el 40% para la importación de vehículos armados y del 15% para los CKD. Estamos en el mes de octubre del 2017 y no se percibe que aún la disminución de precios esté en el porcentaje esperado, se espera que aun continúe bajando en los siguientes meses.

2.8. Conclusiones

- La industria automotriz fue afectada por la política pública de cambio de matriz productiva que estableció un lineamiento de sustitución selectiva de importaciones, en los rubros en que el país disponga de capacidad instalada para suplir internamente al mercado que quedó desatendido por las importaciones. En este enfoque se estableció un incentivo en relación inversa entre el componente importado de un vehículo que disminuía el arancel aplicado al mismo. Para ello se consideró como máximo un 20% de componente nacional en que podía disminuir el arancel aplicado hasta el 0%.
- Los actos impositivos que afectaron al mercado automotriz en Ecuador fueron, primeramente la emisión de un Decreto Ejecutivo que aumentó la necesidad de cuota inicial lo que generó mayor demanda de ahorro del comprador. En segundo lugar se incorporó que en caso de morosidad, la deuda del vehículo se saldaría con la recepción en dación o pago del bien financiado. En tercer lugar la incorporación de cupos tanto en unidades como en monto y distribución del mismo entre los importadores en función de su registro histórico de importaciones. En cuarto lugar se incorporaron normas técnicas como fue la obligación de que todo vehículo debe tener bolsa de aire de seguridad. En quinto lugar la sobretasa arancelaria del 15% para Kits para ensamblaje (por sus siglas en ingles CKD) y 45% para vehículos importados.
- Con las diferentes medidas se afectaron, primeramente, la oferta de crédito y por este medio una de las vías principales de adquisición de vehículo, en segundo lugar el número de unidades ofertadas por efectos de la imposición del cupo y en tercer lugar el precio por la imposición de un impuesto adicional entre el 15 y 45% según sea el caso. Esto contrajo las importaciones y ventas de vehículos en territorio nacional por alrededor un 50% del mercado, además de una mayor participación del producto ensamblado localmente con respecto al importado.
- El precio final de los vehículos en Ecuador es uno de los mayores en los países de Sudamérica en porcentajes en el rango del 80 al 100% de recargo, esto implica que en el país un vehículo se vende en el doble de precio que su similar en Colombia que es uno de los países donde el precio es inferior. De hecho, se revisó que vehículos ensamblados en Ecuador y exportados a Colombia tienen menor precio al cliente en ese país que en el propio país exportador.

- La política de impulsar el componente nacional en el vehículo ensamblado en Ecuador es una interesante intervención gubernamental que podría propiciar un mayor desarrollo de la industria local e inclusive que se inicie la exportación de estos nuevos rubros de la industria ecuatoriana.

2.9.Recomendaciones

- Aunque son valederas las políticas para el impulso de la producción nacional de partes y piezas de vehículos, esta debería ir acompañada un conjunto de incentivos de tipo financiero para las empresas que incorporan inversión para atender esta oferta en función de su grado de tecnología.
- Aunque las medidas en lo que respecta a la salvaguardia perdieron vigencia desde junio del año 2017, aún subsiste la relativa al crédito, misma que debería derogarse y sea el mercado quien asigne los diferentes factores al mercado automotriz.
- Una vez desaparecidas las medidas de salvaguardias se deberá presionar de manera regulatoria para que las empresas trasladen al consumidor final esta rebaja que pasados cinco meses desde la desaparición de las salvaguardias no se evidencian en el precio final.
- Vinculado con la medida anterior se debería establecer un mecanismo para que el consumidor ecuatoriano pueda adquirir un vehículo a un precio adecuado como en los países vecinos en que se venden significativamente por debajo de lo que tiene que pagar un ecuatoriano.
- Para que la política que impulsan el cambio de la matriz productiva tengan un impacto real en el aparato productivo del Ecuador se debería establecer medidas e incentivos estructurados tanto en el ámbito de la calificación del talento humano, el acceso a financiamiento, el logro de una mayor escala de producción por medio de alcanzar mercados internacionales y con una protección del cliente nacional del producto.

Bibliografía

AEADE. (2017). *Anuario 2016*. Quito: AEADE.

Bénitez. (06 de Septiembre de 2014). *Club Ensayos*. Recuperado el 13 de Julio de 2017, de <https://www.clubensayos.com/Negocios/Tipos-De-Cambio/1968588.html>

Borja, R. (2012). *Enciclopedia de la política*. México, México: FCE.

Cámara de Industrias de Guayaquil. (2015). *Decreto Ejecutivo 758, Registro Oficial Suplemento 452*. <http://www.industrias.ec/archivos/CIG/file/Decreto%20Ejecutivo%20607%202015%20Devolucion%20condicionada%20de%20tributos.pdf>, Guayaquil.

Comex. (2015). *Comité de Comercio Exterior*. Recuperado el 07 de Noviembre de 2017, de http://comex.comercioexterior.gob.ec/?page_id=715

Comex. (2015). *Resolución 013-2015*. http://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/2015/07/resolucion_013-2015.pdf, Guayaquil.

Comex. (2015). *Resolución N° 027-2015*. https://www.aduana.gob.ec/archivos/Boletines/2015/resolucion_027_2015%20Comex.pdf, Guayaquil.

El Telégrafo . (30 de Julio de 2014). Obtenido de <http://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/cartas-al-director/1/carta-del-servicio-nacional-de-aduana-del-ecuador-senae>

Erika Mosquera Torres. (2012). *Análisis del sistema de Devolución Condicionada de Tributos y su impacto en el Comercio Exterior*. Guayaquil. Recuperado el 07 de Noviembre de 2017, de <http://repositorio.uees.edu.ec/bitstream/123456789/1265/1/TESINA%20COMPLETA.pdf>

Escuela de Tecnologías UDLA. (Julio de 2016). *DRAWBACK: devolución condicionada de tributos*. Recuperado el 13 de Julio de 2017, de <http://www.udla.edu.ec/wp-content/uploads/2016/09/Informativo-de-comercio-exterior-18-JULIO-2016.pdf>

Flores, A., & Hidago, M. (2009). *El Drawback como mecanismo de promoción de exportaciones. ¿Cómo mejorar su impacto en las MYPE?* Lima. Obtenido de <http://sisbib.unmsm.edu.pe/bibvirtual/publicaciones/quipukamayoc/2009/pdf/a05v16n32.pdf>

Flores, F., Rojas, M., Rojas, S., & Taza, B. (2016). *Incidencia de la reducción de la tasa del drawback en la competitividad del sector exportador*. Lima. Recuperado el 05 de Diciembre de 2017, de http://repositorioacademico.upc.edu.pe/upc/bitstream/10757/620972/1/F_VF.pdf

Flores, K. (10 de Mayo de 2013). *Comunidad de Comercio Exterior*. Recuperado el 12 de Junio de 2017, de <http://comunidad.todocomercioexterior.com.ec/profiles/blogs/qu-es-drawback>

García-Sordo, J. (2001). *Marketing Internacional*. (bibliotecavirtual.ups.edu.ec:2051/lib/bibliotecaupssp/reader.action?docID=10522814&ppg=4, Ed.) México D.F: McGRAW-HILL INTERAMERICANA EDITORES. Obtenido de <http://bibliotecavirtual.ups.edu.ec:2619/lib/bibliotecaupssp/reader.action?docID=3196300>

Jeaneth Garay Panchana. (2016). *Incidencia del drawback en los exportadores ecuatorianos en el año 2015*. Guayaquil. Recuperado el 05 de Diciembre de 2017, de <http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/13788/1/DW%20TESIS%20300916.pdf>

Larrea, F. (2013). *Elementos del Comercio Internacional*. Quito.

Ministerio de Comercio Exterior . (2015). *Ecuador ama la vida*. Recuperado el 13 de Julio de 2017, de <https://ecuatoramalavida.com.ec/index.php/es/men-marca-ecuador/men-marca>

- Ministerio de Comercio Exterior. (2015). *Instructivo de seguimiento a los convenios de transferencia del proyecto "Fomento al sector exportador"*. http://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/2015/07/instructivo_aprobado.pdf, Guayaquil.
- Nagao, K. (2016). *Estructura y determinantes principales del comercio internacional para el Ecuador*. Quito: USFQ.
- OICA. (2017). *Organización Internacional de constructores de Automotores*. Recuperado el 2 de Diciembre de 2017, de <http://www.oica.net/category/about-us/>
- OMC. (2015). *Entendiendo la OMC*. Ginebra: OMC.
- Onudi. (2013). *Informe sobre el desarrollo industrial 2013*. Viena: ONUDI.
- Pro Ecuador. (2016). *Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones*. Recuperado el 02 de Noviembre de 2017, de <http://www.proecuador.gob.ec/exportadores/publicaciones/estadisticas-por-sector/>
- ProEcuador. (2016). *El Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones Extranjeras PRO ECUADOR*. Recuperado el 13 de Julio de 2017, de <http://www.proecuador.gob.ec/faqs/que-son-barreras-arancelarias/>
- Proecuador. (2016). *Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones*. Recuperado el 25 de Julio de 2017, de <http://www.proecuador.gob.ec/compradores/directorio-de-exportadores-de-ecuador/>
- Proecuador. (2017). *La industria automotriz*. Recuperado el 8 de mayo de 2017, de <http://www.proecuador.gob.ec/compradores/oferta-exportable/automotriz/>
- Senae. (Abril de 2017). Recuperado el 13 de Julio de 2017, de Servicio Nacional de Aduana del Ecuador: <https://www.aduana.gob.ec/para-importar/>
- Senae. (Abril de 2017). *Servicio Nacional de Aduana del Ecuador*. Recuperado el 13 de Julio de 2017, de <https://www.aduana.gob.ec/para-exportar/>
- Senplades. (2013). *Plan Nacional del Buen Vivir 2013-2017*. Quito: Senplades.
- SRI. (07 de Noviembre de 2017). *Servicio de Rentas Internas*. Obtenido de <http://www.sri.gob.ec/web/guest/que-es-el-sri>
- Supercias. (2017). *Superintendencia de Compañías del Ecuador*. Recuperado el 25 de Mayo de 2017, de Anuario estadístico del año 2014: <http://www.supercias.gob.ec/home1.php?blue=a00e5eb0973d24649a4a920fc53d9564&ubc=Sector%20Societario/%20Estad%C3%ADsticas/%20Anuarios%20Estad%C3%ADsticos>
- Turner, N., & Guerrero, M. (2016). *Análisis de la aplicabilidad del mecanismo Drawback en la exportación de atún en el Ecuador*. Tesis de Pregrado, UCSG, Guayaquil. Recuperado el 07 de Noviembre de 2017, de <http://repositorio.ucsg.edu.ec/bitstream/3317/4899/1/T-UCSG-PRE-ESP-CFI-199.pdf>
- Unión Europea. (2015). *Acuerdo Comercial Ecuador-Unión Europea*. Oficina de Unión Europea en Ecuador. Quito: UE.
- Espae. (2017). *Industria automotriz*. Graduate School of Management, Espae. Guayaquil: Espae.
- Nouel, E. (2006). *Nuevos temas de derecho internacional*. Caracas, Venezuela: El Nacional.

Anexos

Guión de entrevista

Dirigida a: funcionario de empresa de rama de vehículos

Objetivo: Percibir el impacto de las medidas de política tributaria en las ventas y precios de automotores livianos.

Perfil de la entrevista: No estructurada y con preguntas abiertas.

- 1) ¿Qué incentivos tiene la industria automotriz en Ecuador?
- 2) ¿En el marco del Acuerdo Comercial con Unión Europea cuál será la posición de la industria automotriz ecuatoriana?
- 3) ¿Qué medidas se requiere aplicar para que la industria automotriz local produzca para el mercado externo?
- 4) ¿Qué aspectos afectaron significativamente las ventas de vehículos en el mercado nacional?
- 5) ¿Cómo afectará la incorporación del componente nacional en el producto automotriz local?
- 6) ¿Qué diferencia establece en el periodo antes de las medidas de salvaguardia de los últimos 3 años y después de las mismas?
- 7) ¿En qué porcentaje variaron las ventas de vehículos entre el periodo previo a las medidas de salvaguardia y el periodo posterior a las mismas?
- 8) ¿En qué tipo o modelo de vehículos fue más crítica el impacto de las medidas?
- 9) ¿En qué porcentaje varió el precio de los vehículos con la imposición de las salvaguardias?
- 10) Una vez retiradas las salvaguardias ¿en qué porcentaje se espera q baje el precio de los vehículos?