

UNIVERSIDAD POLITECNICA SALESIANA
SEDE QUITO
UNIDAD DE POSTGRADOS
MAESTRÍA EN ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS

Tesis previa a la obtención del título de: MAGISTER EN
ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS

TEMA:
ANÁLISIS DE LA IMPOSICIÓN DE MEDIDAS ARANCELARIAS APLICABLES EN LA
IMPORTACIÓN DE CKD'S, Y SU IMPACTO EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ DEL
ECUADOR EN EL PERÍODO 2007-2012

AUTORES:
Vinueza García Lisbeth Guillermina
Gallegos Arguello Juan Gabriel

DIRECTOR:
Ing. Darwin Ramirez C., PhD

Quito, julio 2013

DECLARATORIA DE RESPONSABILIDAD Y AUTORIZACIÓN DE USO DEL TRABAJO DE GRADO

Nosotros, Vinueza García Lisbeth Guillermina y Gallegos Arguello Juan Gabriel, autorizamos a la Universidad Politécnica Salesiana la publicación total o parcial de este trabajo de grado y su reproducción sin fines de lucro.

Además declaramos que los conceptos y análisis desarrollados y las conclusiones del presente trabajo son de exclusiva responsabilidad de los autores.

Vinueza García Lisbeth Guillermina

CC. 1712999109

Gallegos Arguello Juan Gabriel

CC. 1715087688

AGRADECIMIENTO

A Darwin Ramírez, nuestro director de tesis.

Lisbeth Vinueza y Gabriel Gallegos

DEDICATORIA

A mi esposo y a mi hijito.

Lisbeth Vinueza

A mi madre por ser el pilar de mi formación.

Gabriel Gallegos

SÍNTESIS

El presente trabajo analiza el efecto que ha tenido la imposición de medidas arancelarias por parte del gobierno nacional durante el período 2007 a 2012, en la industria automotriz ecuatoriana, para lo cual se parte del estudio de los objetivos trazados por el actual gobierno, mismos que se encuentran detallados en el Plan Nacional del Buen Vivir y que se los pretende alcanzar a través del uso de varios de los instrumentos con los que dispone el Estado, entre los cuales se encuentra la denominada potestad tributaria; el análisis continua con la exposición de varios conceptos de relevancia, se describe la argumentación teórica y económica que llevaron a la imposición de los antes citados aranceles, se describe la composición de la industria automotriz en el país, su origen, evolución y comportamiento durante los últimos 6 años, para cual se examinan factores tales como entorno nacional e internacional, requerimientos nacionales y regionales de componente nacional, cambios en la normativa interna asociada a la imposición de aranceles y restricción a cupos de importación, volumen y distribución del mercado, costos de producción, entre otros, de igual forma se recoge la opinión de los principales involucrados mediante el uso de encuestas y la revisión e entrevistas publicadas en los principales medios de comunicación nacional; posterior a esto se analiza el impacto que ha tenido la imposición de medidas arancelarias en la industria automotriz ecuatoriana en lo correspondiente a niveles de producción de vehículos nacionales, ventas de vehículos nacionales e importados, generación de empleo y participación de la industria en el PIB nacional. Finalmente, se desarrolla una propuesta de reforma a la actual estructura arancelaria, propuesta que busca alcanzar dos objetivos primordiales como lo son el equilibrio de la balanza comercial del país y el desarrollo sostenido en el tiempo de la industria automotriz ecuatoriana.

PALABRAS CLAVE: Aranceles, balanza comercial, producción.

ABSTRACT

This paper analyzes the effect it has had the imposition of tariff by the national government during the period 2007-2012, in the ecuadorian automotive industry, for which the study analyses The goals set by the current government, same as are detailed in the National Plan for Good Living and that they are to be achieved through the use of several of the instruments available to the State, among which is the so-called power of taxation, the analysis continues with the presentation of several relevant concepts, describes the theoretical and economic argument led to the imposition of the aforementioned duties, described the composition of the automotive industry in the country, its origin, evolution and behavior during the past 6 years, which examines factors such as the national and international, national and regional requirements national component, changes in the internal regulations associated with the imposition of tariffs and import quotas restriction, volume and market distribution, production costs, among others, similarly reflects the opinion of key stakeholders through the use of surveys and review and interviews published in major national media, after analyzing the impact this has had the imposition of tariff in the Ecuadorian automotive industry in corresponding levels of domestic vehicle production, sales of domestic and imported vehicles, employment generation and industry participation in the national GDP. Finally, we develop a proposal to reform the current tariff structure proposal seeks to achieve two primary objectives such as balancing the country's trade balance and sustainable development at the time of the Ecuadorian automotive industry.

KEYWORDS: Tariffs, trade balance, production.

ÍNDICE

DECLARATORIA DE RESPONSABILIDAD.....	2
AGRADECIMIENTO	3
DEDICATORIA.....	4
SÍNTESIS	6
ABSTRACT	7
ÍNDICE.....	8
ÍNDICE DE GRÁFICOS	12
ÍNDICE DE CUADROS	13
1. DISEÑO Y PLAN DE TESIS	15
1.1. Definición del tema.....	15
1.2. Justificación	15
1.3. Objetivos	16
1.3.1. Objetivo General	16
1.3.2. Objetivos Específicos.....	16
1.4. Metodología.....	17
1.4.1. Tipo de Investigación.....	17
1.4.2. Tipo de estudio de investigación.....	17
1.4.3. Método de investigación	18
1.4.4. Técnica	18
1.4.5. Fuentes	19
1.4.6. Procesamientos – presentación de resultados.....	19

2. MARCO TEÓRICO	20
2.1. Plan Nacional del Buen Vivir	20
2.2. Objetivo: “Establecer un sistema económico social, solidario y sostenible”	21
2.3. Potestad tributaria	24
2.4. Aranceles	25
2.4.1. Clases de aranceles.....	26
2.4.1.1. Aranceles ad valórem.....	27
2.4.1.2. Aranceles específicos	28
2.4.1.3. Aranceles mixtos.....	29
2.5. Nomenclatura arancelaria	30
2.6. Balanza de pagos	33
2.6.1. Cuentas de la balanza de pagos.....	35
2.6.1.1. Cuenta corriente	36
2.6.1.2. Cuenta de capital	37
2.6.1.3. Cuenta financiera.....	38
2.6.1.4. Errores y omisiones netos	39
2.6.1.5. Reservas y partidas y conexas.....	39
3. INDUSTRIA AUTOMOTRIZ ECUATORIANA	40
3.1. ANTECEDENTES	40
3.1.1. Contexto Histórico	41
3.1.2. Normativa relevante	43
3.2. ESTRUCTURA DEL SECTOR	46
3.2.1. Componente nacional.....	49
3.2.1.2. Fabricación nacional de componentes.....	52
3.2.2. Cálculo del componente nacional	53

3.2.3. Requerimientos gubernamentales de componente nacional.....	55
3.2.4. Función del contenido local	66
3.3. ENTORNO NACIONAL	68
3.3.1. Principales indicadores.....	69
3.3.2. Participación del sector automotriz nacional en el PIB.....	75
3.4. ENTORNO INTERNACIONAL.....	76
3.4.1. Importaciones	77
3.4.2. Exportaciones	82
3.4.3. Balanza Comercial del Sector Automotriz.....	87
3.4.4. Mercados internacionales	88
4. MERCADO AUTOMOTRIZ ECUATORIANO.....	89
4.1. Volumen de mercado	89
4.2. Distribución del mercado.....	91
4.3. Evolución de precios de venta al público	94
4.3.1. Costos de Producción de vehículos nacionales.....	96
4.3.2. Formación de precios de vehículos importados	98
4.4. Niveles de producción	99
4.5. Empleo generado por el sector.....	100
5. ANÁLISIS DE IMPACTO.....	105
5.1. Opinión de involucrados	105
5.2. Realización de encuestas.....	116
5.3. Efectos en producción.....	128
5.4. Efectos en ventas	130
5.5. Efectos en empleo	132
5.6. Efectos en PIB	133

5.7. Estructura arancelaria propuesta	136
CONCLUSIONES.....	140
ANEXO No. 1 – Formulario de encuesta.....	144
BIBLIOGRAFÍA	148

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico No. 1	30
Gráfico No. 1	48
Gráfico No. 2	65
Gráfico No. 3	69
Gráfico No. 4	90
Gráfico No. 5	101
Gráfico No. 6	117
Gráfico No. 7	117
Gráfico No. 8	118
Gráfico No. 9	119
Gráfico No. 10	120
Gráfico No. 11	121
Gráfico No. 12	121
Gráfico No. 13	122
Gráfico No. 14	123
Gráfico No. 15	123
Gráfico No. 16	124
Gráfico No. 17	125
Gráfico No. 18	125
Gráfico No. 19	126
Gráfico No. 20	127
Gráfico No. 21	127

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro No. 1	32
Cuadro No. 2	35
Cuadro No. 3	50
Cuadro No. 4	50
Cuadro No. 5	51
Cuadro No. 6	52
Cuadro No. 7	57
Cuadro No. 8	57
Cuadro No. 9	58
Cuadro No. 10	59
Cuadro No. 11	59
Cuadro No. 12	60
Cuadro No. 13	61
Cuadro No. 14	61
Cuadro No. 15	62
Cuadro No. 16	62
Cuadro No. 17	63
Cuadro No. 18	63
Cuadro No. 19	64
Cuadro No. 20	65
Cuadro No. 21	70
Cuadro No. 22	72
Cuadro No. 23	74
Cuadro No. 24	75
Cuadro No. 25	78
Cuadro No. 26	80
Cuadro No. 27	82
Cuadro No. 28	83

Cuadro No. 29	84
Cuadro No. 30	85
Cuadro No. 31	85
Cuadro No. 32	86
Cuadro No. 33	86
Cuadro No. 34	87
Cuadro No. 35	89
Cuadro No. 36	92
Cuadro No. 37	93
Cuadro No. 38	95
Cuadro No. 39	99
Cuadro No. 40	100
Cuadro No. 41	101
Cuadro No. 42	102
Cuadro No. 43	104
Cuadro No. 44	104
Cuadro No. 45	129
Cuadro No. 46	131
Cuadro No. 47	133
Cuadro No. 48	134
Cuadro No. 49	135
Cuadro No. 50	138
Cuadro No. 51	139

1. DISEÑO Y PLAN DE TESIS

1.1. Definición del tema

Análisis de la imposición de medidas arancelarias aplicables en la importación de CKD'S, y su impacto en la industria automotriz del Ecuador en el período 2007-2012.

1.2. Justificación

A partir del año 2007 y con mayor énfasis en los años 2010 y 2012, el Estado ecuatoriano tomó la decisión de imponer restricciones arancelarias a industria automotriz nacional, tanto en lo referente a la importación de CKD'S como a la importación de vehículos terminados, de manera preliminar se tiene que el objetivo del gobierno ha sido restringir de cierta forma la salida de divisas al extranjero, con lo cual se busca mantener una adecuada liquidez en la economía interna, lo cual podría traducirse, de cierta forma, en un mayor consumo, sin embargo, la imposición de restricciones arancelarias pudo haber causado otros efectos en la economía del país, efectos que son objeto del presente estudio.

Actualidad: El tema de estudio se basa en el análisis de las medidas arancelarias impuestos en los años 2007 a 2012, con mayor énfasis en éste último; por lo cual se cumple plenamente con el criterio de actualidad; adicionalmente el tema arancelario es de plena vigencia, debido a que para el actual gobierno se ha constituido en una herramienta de regulación de la balanza comercial.

Viabilidad: Al ser la presente, una investigación descriptiva y propositiva, se basa en el análisis de información histórica respecto al impacto de las medidas arancelarias, a través de la recolección de información de importaciones desarrolladas por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, información de Balanza de Pagos levantadas por el Banco Central del Ecuador, recaudación tributaria del Servicio de Rentas Internas, entre otras, todas ellas fuentes de información de carácter público y de libre acceso, lo cual asegura la realización de este estudio.

Pertinencia: La imposición de medidas arancelarias, y en general la imposición de tributos responden a necesidades fiscales, así como a necesidades extra-fiscales, no siempre relacionadas al requerimiento de recursos monetarios, en ese sentido es pertinente que se analice el efecto neto de la imposición de medidas arancelarias a la importación de CKD'S, ya que esta será la única manera de conocer el resultado real de la adopción de estas medidas.

Operatividad: Existe un adecuado acceso a la información necesaria que se utilizará como insumo para el presente trabajo de investigación, lo cual sumado a la existencia de técnicas estadísticas para su procesamiento, garantiza su plena ejecución.

Innovación: Los aranceles, considerados impuestos al comercio exterior, forman parte integrante de la tributación, se rigen por principios generales y doctrinarios de carácter general, por lo que el desarrollo de los mismos cuenta con un amplio espectro para su desarrollo y permite altos niveles de innovación, en ese sentido la presente investigación, en su último capítulo tiene un carácter propósito que pretende dar nuevas ideas y alcance a la imposición de medidas arancelarias, aplicables a la importación de CKD'S.

1.3. Objetivos

1.3.1. Objetivo General

Realizar un análisis de la imposición de medidas arancelarias aplicables en la importación de CKD'S de vehículos para determinar el impacto en la industria automotriz del Ecuador en los niveles de producción, ventas y empleo del sector, en el período 2007-2012.

1.3.2. Objetivos Específicos

1. Analizar el marco conceptual y la normativa legal que regulan la política aduanera en el país, a fin de conocer el campo de acción para el desarrollo de la propuesta arancelaria en lo concerniente a CKD'S.

2. Evaluar la situación de la industria automotriz ecuatoriana como resultado de la imposición de aranceles a la importación de CKD'S de vehículos como instrumento regulador de la balanza comercial del país para determinar el impacto de dichas medidas en el sector.
3. Desarrollar una propuesta arancelaria para la importación de CKD'S de vehículos, en base a los hallazgos del presente estudio, que permita reducir el déficit comercial del país sin afectar los niveles de producción, ventas y empleo del sector.

1.4. Metodología

1.4.1. Tipo de Investigación

La presente investigación es de tipo **cuantitativa**, por el hecho que se pretende analizar la evolución de las tarifas arancelarias aplicables a la importación de CKD'S y cómo dichos aranceles han influenciado en el comportamiento de la industria automotriz del país en el período 2007 a 2012.

Dentro del tipo de investigación cuantitativa, el presente trabajo es de carácter **analítico**, ya que no se pretende efectuar una mera descripción de los escenarios que se han dado en los últimos cinco años, sino que pretende establecer la comparación de los diferentes enfoques que ha ido tomando la industria automotriz ante la imposición y aplicación de los aranceles con respecto a la producción y venta, a la vez de determinar si su reacción ha sido positiva o negativa para el desarrollo de la industria ecuatoriana, considerando para el efecto variables como ventas, productividad, cliente final, balanza comercial, fuentes de trabajo, entre otros.

1.4.2. Tipo de estudio de investigación

El tipo de estudio de ésta investigación es múltiple, ya que en primera instancia será de tipo **exploratorio**, debido a que se efectuará el análisis de los cambios normativas y económicos con incidencia directa en la industria, en segunda instancia el tipo del estudio de investigación

será **descriptivo** ya que se detallará la situación actual de la industria automotriz ecuatoriana, para en una siguiente fase establecer la relación entre la modificación de aranceles y el comportamiento de la industria automotriz y en general de la balanza comercial ecuatoriana, lo que le da al estudio un carácter **correlacional**. Finalmente, al proponer una modificación a la estructura arancelaria vigente, partiendo de supuestos y datos históricos que permitan inferir el comportamiento de la industria automotriz y de la balanza comercial ecuatorianas, el estudio se torna de tipo **explicativo**.

1.4.3. Método de investigación

El método inicial de la presente investigación será **histórico**, pues se partirá de la revisión de registros y publicaciones económicas, insumo imprescindible para el presente estudio, especialmente en lo que respecta al conocimiento de la estructura arancelaria actual, y a través del método **inductivo** se estructurará, organizará y ordenará los insumos utilizados para elaborar una propuesta, que mejore la situación actual tanto de la industria automotriz como de la balanza comercial ecuatorianas.

1.4.4. Técnica

La observación es la principal técnica de investigación utilizada en la realización del presente estudio, para la obtención de la información necesaria para su cabal ejecución; también se utilizó reportajes publicados en medios de comunicación, los cuales se han realizado a directivos de la industria automotriz, así como también a funcionarios de las entidades gubernamentales relacionadas, con el propósito de conocer la realidad, necesidades y objetivos de cada una de las partes involucradas.

De manera complementaria se realizaron encuestas dirigidas a representantes y trabajadores y ex-trabajadores de la industria automotriz, a fin de conocer el impacto del objeto de estudio en los niveles de empleo del sector de una manera mucho más cercana.

1.4.5. Fuentes

Las fuentes **primarias** de información están constituidas, para la presente investigación, en las regulaciones expedidas por los Organismos del estado, las cuales deben publicarse en el Registro Oficial para que tengan vigencias en el país, libros y publicaciones especializadas en el campo aduanero – arancelario y macroeconómico.

Como fuentes **secundarias** se tienen los análisis económicos y sectoriales que realizan entidades públicas como el banco Central del Ecuador, Servicio Nacional de Aduanas, Ministerio de la Producción y de Relaciones Laborales, así como por entes de carácter privado como la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador.

Otra fuente secundaria que se utilizará son las publicaciones de prensa, respecto a entrevistas a directivos y personas directamente vinculadas o representantes de la industria automotriz ecuatoriana y funcionarios de las entidades gubernamentales involucradas.

1.4.6. Procesamientos – presentación de resultados

El procesamiento de la información recabada en el trabajo de investigación se efectuará distinguiendo aquella información de carácter numérica de aquella de índole doctrinaria, en virtud de los capítulos expuesto.

Los datos numéricos se ordenaran cronológicamente de acuerdo a su naturaleza, esto es datos de balanza comercial y datos de niveles de producción y ventas de vehículos; una vez que se haya establecido la existencia o no de una correlación entre las variables mencionadas, a través de la realización de una tabulación cruzada, o de doble entrada, mediante el uso de tablas se presentará estos resultados.

Estos resultados constituyen el insumo necesario para la presentación del producto final de la presente investigación, el cual consiste en el desarrollo de una propuesta respecto a la estructura arancelaria que permitiría armonizar los intereses de los involucrados.

2. MARCO TEÓRICO

2.1. Plan Nacional del Buen Vivir

A partir del año 2007, de la mano del autodenominado “*Gobierno de la revolución ciudadana*”, se inició en el país una serie de cambios en relacionados a la política económica, los cuales se plasmaron en el “*Plan Nacional del Buen Vivir 2007 - 2011*”, el cual fue modificado y actualizado para el período 2009-2013; la *Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo – SENPLADES* fue la entidad estatal encargada de la elaboración y recopilación de este plan, en conjunto con otras entidades.

El *Plan Nacional Del Buen Vivir*, constituye una recopilación de la argumentación doctrinaria del Gobierno, define la estrategia económica social, plantea los objetivos que se constituyen en el eje de acción del país, objetivos que a su vez están compuestos por su fundamento, diagnóstico, políticas, lineamientos, línea base y metas y complementariamente define las estrategias para la consecución de estos objetivos, estableciendo para el efecto los debidos mecanismos de medición, evaluación y retroalimentación periódicos.

Los objetivos del “*Plan Nacional del Buen Vivir*”, se detallan a continuación:

1. Auspiciar la igualdad, la cohesión y la integración social y territorial en la diversidad;
2. Mejorar las capacidades y potencialidades de la ciudadanía;
3. Mejorar la calidad de vida de la población;
4. Garantizar los derechos de la naturaleza y promover un ambiente sano y sustentable;
5. Garantizar la soberanía y la paz, e impulsar la inserción estratégica en el mundo y la integración latinoamericana;

6. Garantizar el trabajo estable, justo y digno, en su diversidad de formas;
7. Construir y fortalecer espacios públicos interculturales y de encuentro común;
8. Afirmar y fortalecer la identidad nacional, las identidades diversas, la plurinacionalidad y la interculturalidad;
9. Garantizar la vigencia de los derechos y la justicia;
10. Garantizar el acceso a la participación pública y política;
11. Establecer un sistema económico social, solidario y sostenible; y.
12. Construir un Estado Democrático para el Buen Vivir.

2.2. Objetivo: “Establecer un sistema económico social, solidario y sostenible”

De los objetivos del “*Plan Nacional del Buen Vivir*” detallados anteriormente, aquel relacionado al establecimiento de un sistema económico, social, solidario y sostenible es el que está más íntimamente relacionado al objeto del presente estudio; mediante el establecimiento de este objetivo, el gobierno busca la construcción de un sistema económico cuyo fin sea el ser humano y su buen vivir, el equilibrio de la vida en condiciones de justicia y soberanía y el reconocimiento de la diversidad económica, la recuperación de lo público y la transformación efectiva del Estado.

Este objetivo, cuenta a su vez con trece políticas las cuales tienen a su vez varios lineamientos; a continuación se presenta un extracto de aquellas políticas y lineamientos, recogidas en el *Plan Nacional del Buen Vivir*, relacionados al establecimiento de aranceles a la importación de CKD’S:

- Política 11.1. Impulsar una economía endógena para el Buen Vivir, sostenible y territorialmente equilibrada, que propenda a la garantía de derechos y a la transformación, diversificación y especialización productiva a partir del fomento a las diversas formas de producción.
 - Aplicar incentivos para el desarrollo de actividades generadoras de valor, especialmente aquellas de los sectores industrial y de servicios, con particular énfasis en el turismo, en el marco de su reconversión a líneas compatibles con el nuevo patrón productivo y energético, y considerando la generación de empleo local, la innovación tecnológica, la producción limpia y la diversificación productiva.
 - Diversificar las formas de producción y prestación de servicios, y sus capacidades de agregación de valor, para ampliar la oferta nacional y exportable.
 - Impulsar las importaciones indispensables para los objetivos del Buen Vivir, especialmente las de insumos para la producción, y desincentivar las que afecten negativamente a la producción nacional, a la población y a la naturaleza.
 - Desarrollar una logística eficiente que permita mejorar la productividad, calidad, diversificación productiva y distribuir de mejor manera los ingresos en la cadena de valor.

- Política 11.7. Promover condiciones adecuadas para el comercio interno e internacional, considerando especialmente sus interrelaciones con la producción y con las condiciones de vida.
 - Manejar eficiente y transparentemente los servicios aduaneros para facilitar el comercio de exportación y de importación.

- Aplicar aranceles selectivos, subsidios y otras medidas para regular el comercio en función de los intereses nacionales.
- Política 11.8. Identificar, controlar y sancionar las prácticas de competencia desleales, y toda violación a los derechos económicos y a los bienes públicos y colectivos para fomentar la igualdad de condiciones y oportunidades en los mercados
 - Definir normas y estándares de productos y servicios que garanticen los derechos de las y los consumidores y promuevan la producción nacional.
- Política 11.10. Promover cambios en los patrones de consumo, a fin de reducir su componente importado y suntuario, generalizar hábitos saludables y prácticas solidarias, social y ambientalmente responsables.
 - Diseñar y difundir campañas educativas para la promoción del consumo de bienes y servicios producidos a nivel local y nacional, que no sean suntuarios, que no afecten a la naturaleza ni a la salud.
- Política 11.12. Propender hacia la sostenibilidad macroeconómica fortaleciendo al sector público en sus funciones económicas de planificación, redistribución, regulación y control.
 - Impulsar acciones intersectoriales que aporten al mantenimiento de la estabilidad económica, entendida como el máximo nivel de producción y empleo sostenibles en el tiempo
 - Implementar una política tributaria y arancelaria orientada a proteger y promover la producción nacional, la redistribución de la riqueza, los ingresos y la responsabilidad ambiental.

Como se observa, las políticas y lineamientos antes detallados, se encuentran alienados dentro de una estrategia de sustitución de importaciones de manera selectiva por parte del gobierno, de esta forma se busca la generación y el desarrollo de la industria nacional, así como la búsqueda de un equilibrio razonable y sostenible en la balanza de pagos del país, apuntalando primordialmente la balanza comercial.

2.3. Potestad tributaria

La potestad tributaria puede definirse como la herramienta que un Estado posee para exigir, para sí, el recaudo de valores que financien y viabilicen su pleno funcionamiento, comprendiéndose dentro éste, aspectos básicos como salud, educación, vialidad, seguridad, defensa, entre otros; a continuación se recoge algunas definiciones de manera complementaria.

Potestad Tributaria es la facultad que tiene el Estado de crear, modificar, modificar o suprimir unilateralmente tributos. La creación obliga al pago por las personas sometidas a su competencia. Implica, por tanto, la facultad de generar normas mediante las cuales el Estado puede compeler a las personas para que le entreguen una porción de sus rentas o patrimonios para atender las necesidades públicas. (Villegas, 2002).

La potestad tributaria también se define como *la facultad de instruir impuestos y tasas, como también deberes y prohibiciones de naturaleza tributaria; es, en otras palabras, el poder general del Estado aplicado a un sector determinado de la actividad estatal: la imposición.* (Evans de la Cuadra, 1997).

En el ámbito local, esta potestad está expresada en la Constitución de la República, la cual reserva para el poder legislativo, la facultad de crear, modificar o suprimir tributos mediante ley; cabe destacar que parte de esta facultad también es concedida a los gobiernos seccionales, aunque en este caso la potestad tributaria está limitada a lo que se refiere tasas y contribuciones especiales.

La recaudación de tributos tiene como objetivo de permitir el pleno funcionamiento del Estado, así como para la satisfacción de las necesidades colectivas; sin embargo, los tributos también persiguen otros fines, catalogados como extra fiscales, así se tiene que uno de los objetivos de la política tributaria ecuatoriana es la redistribución y la estimulación del empleo, la producción de bienes y servicios, y conductas ecológicas, sociales y económicas responsables.

La potestad tributaria, inherente al Estado, no solo faculta al legislativo la imposición de tributos, sino que, adicionalmente, fundamenta la actuación de las autoridades, por lo cual tiende a confundirse potestad tributaria con competencia tributaria, aspectos muy relacionados pero diferentes entre sí; por un lado la potestad tributaria, se refiere al ejercicio inherente a la soberanía del Estado, por otro lado, competencia tributaria se refiere a las diversas facultades otorgadas a los órganos del Estado por medio de la ley para el ejercicio de la potestad tributaria.

Según nuestra normativa, la regulación aduanera es potestad del Presidente la República, quien, a través, del manejo de aranceles, dirige la política tributaria del país, por intermedio de las diferentes Instituciones creadas para el efecto, como lo Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador, Comité de Comercio Exterior, Ministerio de Industria y Productividad, Ministerio Coordinador de Producción, Empleo y Competitividad, entre otros.

2.4. Aranceles

La *Organización Mundial de Comercio (OMC)*, organismo internacional que regula las normas que rigen el comercio entre los países, del cual Ecuador es miembro, define al término “*arancel*” como el derecho de aduana que ordinariamente se cobra a los bienes que pasan de un territorio aduanero a otro.

Un arancel o derecho aduanero, “*es un impuesto que grava un producto cuando cruza la frontera de una nación.*” (Carbaught, 2009); pudiendo existir aranceles tanto a la importación como a la exportación de bienes.

En Ecuador, la totalidad de aranceles gravan a la importación de productos y al igual que en otros países, se constituyen también en una herramienta para el fomento de producción local, imposición de regulaciones ambientales, control de precios; pero fundamentalmente han sido utilizados como una fuente importante de ingresos para el Estado y como un instrumento de proteccionismo de la industria nacional.

En el mismo sentido (Tacsan Chen, 2007), señala que un arancel es un impuesto establecido sobre las importaciones de un país que a lo largo de la historia de la humanidad ha prevalecido, esencialmente porque generan recursos al gobierno, lo que no ocurre con otras trabas al comercio internacional, tales como barreras no arancelarias y prohibiciones.

Otros de los usos dados a los aranceles, y que se deriva de la protección de industria nacional incipiente, es la defensa de los puestos de trabajo que ésta genera; sin embargo, todos los usos proteccionistas de los aranceles, económicamente se han demostrado ser insostenible en el tiempo, ya que por lado encarece los bienes importados, innecesariamente en muchos de los casos, y por otro lado esta encarecimiento genera trabas en el acceso y actualización tecnológicas.

A escala internacional, en los últimos años se ha presenciado una reducción importante y progresiva de este tipo de trabas al comercio internacional, principalmente por la suscripción de tratados tanto bilaterales como multilaterales, la globalización de las economías, el surgimiento de mercado son tradicionales y la diversificación de las industrias.

De manera general, toda mercancía para poder ingresar a un país, debe satisfacer previamente el pago de los aranceles y de más impuestos o tasas aplicables, lo que hace que su recaudación sea relativamente fácil y que la misma se efectúe en un corto período de tiempo.

2.4.1. Clases de aranceles

Los derechos de aduana, pueden *ser específicos o ad valorem, autónomos o convencionales y únicos o múltiples* (Araneda, 1994). La clasificación más utilizada a nivel internacional es

aquella que diferencia dos clases de aranceles (específicos o ad valórem) y uno tercero definido como compuesto o mixto.

En Ecuador, el Código Orgánico del Producción, Comercio e Inversiones, norma que regula todo el ámbito aduanero en el país, vigente a partir de su publicación en el Suplemento del Registro Oficial No.351 de 29 de diciembre de 2010, en su artículo 76 señala:

“Las tarifas arancelarias se podrán expresar en mecanismos tales como: términos porcentuales del valor en aduana de la mercancía (ad-valórem), en términos monetarios por unidad de medida (específicos), o como una combinación de ambos (mixtos). Se reconocerán también otras modalidades que se acuerden en los tratados comerciales internacionales, debidamente ratificados por Ecuador.”

Es importante señalar, que algunos parten de la clasificación antes mencionada pero utilizan otras denominaciones, así se tiene que: *Los aranceles pueden ser fijos o variables. Un arancel fijo puede darse bajo dos modalidades: específico o ad valórem. Un arancel específico fija un monto absoluto a pagar por unidad importada, mientras que un arancel ad valórem fija una tasa relativa. Ambos tipos de arancel brindan protección a los productos locales en la medida en que encarecen los productos importados que compiten con la producción nacional. Además, estos son los tipos de aranceles que tradicionalmente se aplican a los productos industriales.* (Herrera, 1992).

A continuación se presenta, con un mayor nivel de profundidad, los tipos de aranceles antes mencionados, a los cuales se acompaña de ejemplo para mayor comprensión.

2.4.1.1. Aranceles ad valórem

Los aranceles ad valórem, también denominados de valor agregado, establecen una tarifa porcentual a aplicarse sobre el valor de las mercancías que se pretenden importar. Es importante señalar que el valor de las mercancías sobre el cual se aplica la tarifa correspondiente suele ser de manera general el valor en aduana de las mercancías.

Respecto al punto anterior, el Código Orgánico del Producción, Comercio e Inversiones, define al valor en aduana de las mercancías como el valor de transacción de las mismas más los costos del transporte y seguro, determinado según lo establezcan las disposiciones que rijan la valoración aduanera.

En el mismo sentido (Ballesteros Román, 2005), define al tipo de aranceles ad valórem como el usado en la mayoría de partidas, y significa que la cuota impositiva será un porcentaje del valor en aduana de la mercancía.

Un arancel ad valórem produce ingresos fiscales en proporción al valor de los bienes y mantiene un grado constante de protección relativa en todos los niveles de precios. Un arancel ad valórem es similar a un impuesto proporcional en cuanto a que la carga fiscal proporcional real o la protección no cambia conforme cambia la base fiscal. (Carbaught, 2009).

Un ejemplo de este tipo de arancel, es aquel que se aplica en nuestro país a la importación de “Congeladores horizontales del tipo arca” mercancías que están sujetas al pago de un arancel del 30% sobre el valor en aduana.

2.4.1.2. Aranceles específicos

Los aranceles específicos fijan una tarifa única, generalmente en términos monetarios, por cada unidad o grupo de unidades físicas. Estas unidades pueden ser de peso, longitud, cuenta, entre otras.

Como resultado de lo dicho, se puede afirmar que los aranceles específicos se diferencian de los aranceles ad valórem en el hecho de que los primeros se basan en una medida determinada de las mercancías importadas, mientras que los segundos se basan en el valor económico de las mismas. Pese a que los aranceles de tipo ad valórem han sido los de mayor uso, por cuanto son susceptibles de gravarse sobre todos los bienes, en los últimos años se observa una

tendencia hacia el uso de aranceles específicos, esto por el grado de especialidad y desarrollo de las mercancías.

Un arancel específico es fácil de aplicar y de administrar, en particular con los productos estandarizados y los básicos, en los que el valor de los productos gravables no se observa con facilidad. Una desventaja importante de un arancel específico es que el grado de protección permite a los productores nacionales varía en sentido inverso a los cambios en los precios de las importaciones. Los aranceles específicos, por tanto, protegen de forma progresiva a los productores nacionales en contra de los competidores extranjeros que reducen sus precios. (Carbaught, 2009).

Los aranceles específicos distorsionan la estructura de producción y del comercio en mayor medida que los aranceles ad valorem. Por otra parte, y en virtud de que los precios internacionales son altamente volátiles, los aranceles específicos introducen un elemento de incertidumbre adicional a las corrientes comerciales internacionales. (Nogués, 2004).

Un ejemplo de este tipo de aranceles, es aquel que se aplica en el país a ciertas prendas de vestir, las cuales tienen que cancelar un valor de USD 5 por cada kilo de prendas de vestir que se pretenda ingresar.

2.4.1.3. Aranceles mixtos

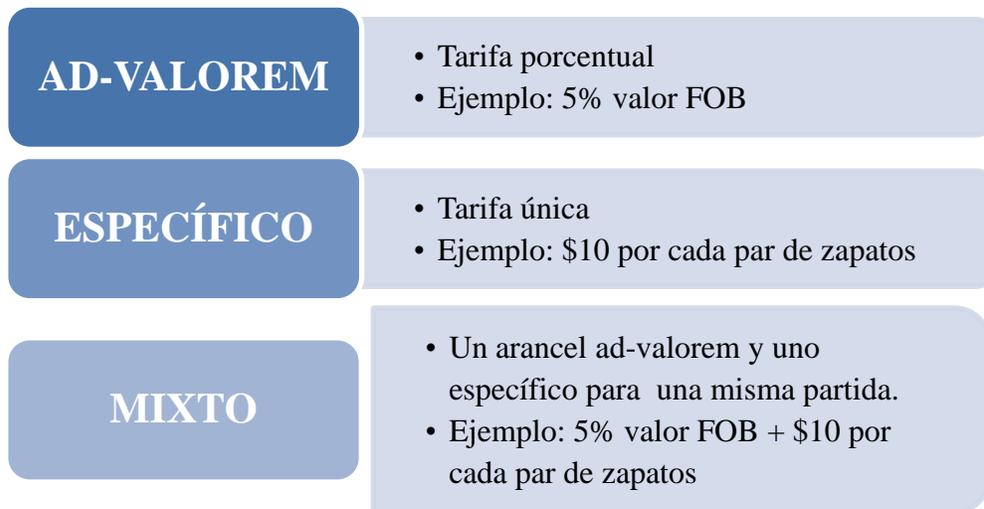
También denominados aranceles compuestos, como su nombre lo indica, consisten en gravar a una mercancía, y en consecuencia una partida arancelaria con una tasa específica y una tasa ad valorem al mismo tiempo. Cabe señalar que estas tarifas podrán fijas, o en su defecto variables en función de una u otra tarifa, o en función de otro tipo de límites preestablecidos.

Los gravámenes compuestos, con frecuencia se aplican a los productos manufacturados que toman forma de materias primas sujetas al pago de aranceles. En este caso la porción específica del gravamen neutraliza la desventaja de costos de los fabricantes nacionales que

resulta de una protección arancelaria otorgada a los proveedores nacionales de las materias primas, y la porción ad valorem del impuesto, otorga protección a la industria de productos terminados. (Carbaugh, 2009).

El arancel nacional integrantes, actualmente aplica una arancel mixto a la importación de calzado, gravando con un tarifa ad valorem del 10% a dichas mercancías más una tarifa específica de USD 6 por cada par de zapatos que ingresen al país.

Gráfico No. 1 Tipos de aranceles



Fuente: (Carbaugh, 2009)

Elaboración: Autores

2.5. Nomenclatura arancelaria

La nomenclatura arancelaria se define como la clasificación sistemática y ordenada de los bienes, también denominados mercancías, que son objeto de importación o exportación desde un país, cuyo propósito es facilitar la realización de dichas operaciones por parte de los agentes involucrados.

Como paso previo a la fijación de las tarifas de aduana, se procede a la clasificación de los productos con el fin de facilitar la aplicación de las cargas. El resultado de este ordenamiento se denomina nomenclatura combinada. (Cantos, 1998).

El establecimiento de una nomenclatura arancelaria es indispensable para la aplicación de los derechos de aduanas, ya que sin un sistema de clasificación de las mercancías sería imposible relacionar éstas con aquellos. Se han realizado numerosos esfuerzos para conseguir la uniformidad internacional de las clasificaciones. En la actualidad más de 200 países utilizan el Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías (SA) que está basado en la Nomenclatura Arancelaria de Bruselas (NAB), introducida por el Convenio del Consejo de Cooperación Aduanera (CCA) en 1950. (González López, Gestión del comercio exterior, 2005)

Es nuestro país, la estructura arancelaria, es decir, la codificación y agrupación de los bienes o mercancías, que se utiliza es la Nomenclatura Arancelaria Común de los Países Miembros de la Comunidad Andina del año 2007, denominada también nomenclatura *NANDINA*”, la cual está basada en el Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías antes mencionado.

Mediante la *Decisión No. 653* de la Comunidad Andina de Naciones se aprobó el *Texto Único de la Nomenclatura Común de Designación y Codificación de Mercancías de los Países Miembros de la Comunidad Andina denominada «NANDINA»*. Esta nomenclatura desde su entrada en vigencia, en el año de 1991, ha sido permanentemente actualizada; tal es el caso, que la nomenclatura vigente desde el año 2007 se encuentra armonizada a nivel de 8 dígitos.

El principal propósito de la expedición de esta nomenclatura fue el facilitar la identificación y clasificación de las mercancías, las estadísticas de comercio exterior y otras medidas de política comercial de la Comunidad Andina relacionadas con la importación y exportación de mercancías. A continuación se muestra la codificación correspondiente a los bienes objeto del presente estudio.

Cuadro No. 1
Partidas del capítulo 87 del arancel nacional.

Capítulo 87 - Vehículos automóbiles, tractores, velocípedos y demás vehículos terrestres, sus partes y accesorios.	
87.01	Tractores (excepto las carretillas tractor de la partida 87.09).
87.02	Vehículos automóbiles para transporte de diez o más personas, incluido el conductor.
87.03	Automóbiles de turismo y demás vehículos automóbiles concebidos principalmente para transporte de personas (excepto los de la partida 87.02), incluidos los del tipo familiar ("break" o "station wagon") y los de carreras.
87.04	Vehículos automóbiles para transporte de mercancías
87.05	Vehículos automóbiles para usos especiales, excepto los concebidos principalmente para transporte de personas o mercancías (por ejemplo: coches para reparaciones [auxilio mecánico], camiones grúa, camiones de bomberos, camiones hormigonera, coches barredera, coches esparcidores, coches taller, coches radiológicos).
87.06	Chasis de vehículos automóbiles de las partidas 87.01 a 87.05, equipados con su motor.
87.07	Carrocerías de vehículos automóbiles de las partidas 87.01 a 87.05, incluidas las cabinas.
87.08	Partes y accesorios de vehículos automóbiles de las partidas 87.01 a 87.05.
87.09	Carretillas automóvil sin dispositivo de elevación del tipo de las utilizadas en fábricas, almacenes, puertos o aeropuertos, para transporte de mercancías a corta distancia; carretillas tractor de los tipos de las utilizados en estaciones ferroviarias; sus partes.
87.10	Tanques y demás vehículos automóbiles blindados de combate, incluso con su armamento; sus partes.
87.11	Motocicletas (incluidos los ciclomotores) y velocípedos equipados con motor auxiliar, con sidecar o sin él; sidecares.
87.12	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 vehículos de las partidas 87.11 a 87.13.
87.15	Coches, sillas y vehículos similares para transporte de niños, y sus partes.
87.16	Remolques y semirremolques para cualquier vehículo; los demás vehículos no automóbiles; sus partes.

Fuente: Arancel Nacional Integrado.

Elaboración: Autores

A manera de ejemplo, a continuación se presenta la conformación de la tarifa arancelaria vigente en Ecuador a diciembre de 2012, correspondiente a la subpartida NANDINA No. 8703210080, a continuación el detalle:

Sección XVII: Material de transporte.

Capítulo 87: Vehículos automóviles, sus partes y accesorios.

Partida Sistema armonizado: 8703 - Automóviles de turismo y demás vehículos automóviles concebidos principalmente para transporte de personas, incluidos los del tipo familiar.

Subpartida sistema armonizado: 870321 - de cilindrada inferior o igual a 1.000 cm³.

Subpartida regional: 87032100 - de cilindrada inferior o igual a 1000cm².

Antidumping: 0,00%

Ad-valorem: 5,00%

Fondo desarrollo infancia: 0,50%

ICE: 0,00%

IVA: 12,00%

2.6. Balanza de pagos

La balanza de pagos es un registro contable de las transacciones económicas de un país con el exterior, las cuales se expresan en términos monetarios y comprende un ámbito mucho más amplio que el mero registro de divisas generadas en operaciones de comercio exterior, ya que considera también el movimiento de inversión extranjera, otorgamiento o amortización de deuda pública, ayudas internacionales otorgadas o recibidas, entre otros; así pues la balanza de pagos “*es el resumen contable en el que se registran todas las transacciones económicas de un país en relación a las del resto de países durante un período concreto, que generalmente es un año natural*”. (Berumen, 2006)

El *Fondo Monetario Internacional (FMI)*, mediante la elaboración de su Manual de Balanza de pagos, presenta una definición mucho más completa y a la vez presenta un sistema uniforme de supuestos para facilitar la recopilación e interpretación de los datos estadísticos de los países declarantes; según el *FMI*:

“La balanza de pagos es un estado estadístico que resume sistemáticamente, para un período específico dado, las transacciones económicas entre una economía y el resto del mundo. Las transacciones, que en su mayoría tienen lugar entre residentes y no residentes, comprenden las que se refieren a bienes, servicios y renta, las que entrañan activos y pasivos financieros frente al resto del mundo y las que se clasifican como transferencias (como los regalos), en las que se efectúan asientos compensatorios para equilibrar—desde el punto de vista contable—las transacciones unilaterales. Una transacción en sí se define como un flujo económico que refleja la creación, transformación, intercambio, transferencia o extinción de un valor económico y entraña traspasos de propiedad de bienes y/o activos financieros, la prestación de servicios o el suministro de mano de obra y capital”. (Fondo Monetario Internacional, 1993).

Es importante señalar que si bien un gran porcentaje de las operaciones económicas se realizan a través de pagos en divisas, unas cuantas se realizan mediante pagos en especie o compensaciones, hecho por el cual dichas operaciones no dejan de considerarse en la balanza de pagos, por el contrario, en dichas operaciones se registra tanto el valor de los bienes o servicios recibidos como el de los prestados.

La balanza de pagos funciona mediante un ajuste de contabilidad uniforme de partida doble; este sistema permite clasificar las transacciones internacionales en créditos y débitos. De este modo, cada transacción internacional ejecutada por los residentes de un país da lugar a un asiento en el debe y a otro en el haber, de igual valor en ambos casos. (Berumen, 2006).

Una de las principales preocupaciones de las economías nacionales es lograr un equilibrio entre sus ingresos y sus gastos; situación que en países como el nuestro, que no cuenta como una moneda propia, esta búsqueda se vuelve aún más primordial, ya que el desbalance de esta relación puede provocar que la masa monetaria se reduzca, lo cual dificultaría sobre manera la realización de comercial interno.

De lo dicho se desprende que el Estado tiene un papel importantísimo en lo concerniente a la balanza de pagos de un país, ya que a través de la expedición de normas y regulaciones específicas, como la devaluación de la moneda, emisión de dinero, imposición de tributos, entre otros, puede lograr su equilibrio.

2.6.1. Cuentas de la balanza de pagos

El *Manual de Balanza de Pagos* del FMI considera cinco cuentas principales dentro de este registro, las cuales son: Cuenta corriente; cuenta de capital; cuenta financiera; errores y omisiones netos; y reservas y partidas conexas. En el siguiente cuadro se muestra la estructura básica de una balanza de pagos.

Cuadro No. 2
Estructura balanza de pagos

Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3
Cuenta corriente	Bienes y servicios	Mercancías
		Servicios
	Transferencias unilaterales	Remesas privadas y otras transferencias
		Transacciones gubernamentales
Cuenta de capital	Capital a largo plazo	Capital privado
		Capital oficial gubernamental
	Capital a corto plazo	Capital a corto plazo
Cuenta financiera	Inversión directa	Inversión privada directa
	Inversión de cartera	Bonos, acciones
	Otra cartera	Autoridades monetarias
Errores y omisiones netos	Errores y omisiones netos	Errores y omisiones netos
Reservas y rubros relacionados	Activos de reserva	Uso del crédito y préstamo del fondo
		Financiamiento excepcional

Fuente: Manual Balanza de Pagos FMI

Elaboración: Autores

La sumatoria de todas las cuentas antes detalladas, determinará el saldo de la balanza de pagos al final de cada período, así pues, cuando la suma de todas cuentas tenga un valor negativo, se estará frente al escenario de un déficit en la balanza de pagos, mientras que cuando este sea positivo existirá un superávit.

2.6.1.1. Cuenta corriente

La cuenta corriente registra los pagos por las importaciones de bienes y servicios del exterior, los ingresos por las exportaciones de bienes y servicios vendidos en el exterior, los intereses netos pagados en el exterior, los intereses netos pagados al exterior y las transferencias netas (como los pagos por la ayuda externa). El saldo de la cuenta corriente es igual a la suma de las exportaciones menos las importaciones más los intereses netos y las transferencias netas. (Parkin, 2007).

De manera general, el registro de las importaciones y exportaciones de un país durante un período suele denominarse *balanza comercial*; y para su cálculo se consideran las importaciones que la ciudadanía, las empresas y el gobierno realizan, expresados en valores *FOB*, es decir, sin incluir rubros como seguro y flete, los cuales por su naturaleza son registrados de manera independiente como importaciones de servicios, en caso de que sean prestados con agentes del exteriores.

La balanza comercial, *registra la compra y venta entre residentes y no residentes, es decir, las importaciones y exportaciones de bienes. Pero debe tratarse de bienes muebles que puedan ser presentados físicamente en la aduana, a la entrada o salida del territorio aduanero. Se incluyen, además, los suministros de mercancías a medios de transporte tanto de combustible como de cualquier otro tipo. (González López, Gestión del comercio exterior de la empresa, 2011).*

Es importante señalar que el registro, tanto de exportaciones como de importaciones, no se efectúa al momento del pago, total o parcial, de las mismas, sino que su registro se realiza en la fecha en las que las mercancías salen del puerto de origen; situación que debe tenerse en

consideración, ya que de manera general en el comercial internacional son bastante frecuentes los pagos parciales y los pagos por anticipado.

Al igual que lo que sucede con la balanza de pagos, el saldo de la balanza comercial está dado por la diferencia entre sus cuentas, en éste caso por la diferencia entre exportaciones e importaciones; de esta forma, si las exportaciones son mayores las importaciones se genera un superávit comercial), y por el contrario, si las importaciones son mayores a las exportaciones se genera un déficit comercial.

2.6.1.2. Cuenta de capital

Dentro de esta cuenta, se registran los movimientos internacionales de divisas, *algunas de estas transacciones son motivadas por un deseo de parte de los tenedores de activos de cambiar la composición de sus carteras, ya sea porque el rendimiento de algunos activos ha cambiado, porque se prevé un cambio en sus precios o porque ha ocurrido un cambio en el nivel relativo de las tasas de intereses en los mercados financieros internacionales. Las transacciones de cuenta de capital se dan también por las inversiones extranjeras.* (Berumen, 2006)

En síntesis, se puede afirmar que la cuenta de capital es el registro de los movimientos de capital de un país frente a los demás; dentro de esta cuenta se incluyen las operaciones de capital a corto y largo plazo, sean estos públicos o privados, y los movimientos autónomos de capital representado en activos no financieros; en un espectro más amplio, (Rozenberg, 2000) señala:

La cuenta de capital incluye dos grandes componentes: a) las transferencias de capital del gobierno general (condonación de deudas y otras) y de otros sectores (transferencias de emigrantes, condonación de deudas y otras) que dan lugar a un traspaso de propiedad de un activo fijo, un traspaso de fondos vinculado o condicionado a la adquisición o enajenación de un activo fijo, o la cancelación de un pasivo por parte de un acreedor sin que reciba a cambio una

contrapartida; y b) la adquisición/enajenación de activos no financieros no producidos que comprende los factores intangibles, como las patentes, arrendamientos u otros contratos transferibles, el buen nombre, etc.

Es importante señalar, dentro de estas cuenta de capital, algunos autores destacan la denominada *balanza financiera* o *cuenta financiera*, como parte integrantes de la misma; sin embargo, a partir de 1993, adoptando la nueva clasificación en el SCN, el FMI amplió la cobertura de la “cuenta de capital” y la denominó “cuenta de capital y financiera”; y la dividió en dos categorías importantes: la cuenta de capital y la cuenta financiera, que a partir de entonces se presentan separadamente en las estadísticas de balanza de pagos publicadas por el FMI.

2.6.1.3. Cuenta financiera

En esta cuenta, también denominada *balanza financiera*, se registran las variaciones netas de inversión directa, inversión de cartera y otras inversiones, las cuales por su naturaleza representan una transferencia de activos y pasivos financieros de un país frente al exterior o viceversa. Según el manual del FMI de Balanza de pagos, esta cuenta comprende:

- *“Inversión directa, tanto en el extranjero como en la economía declarante;*
- *Inversión de cartera, en sus diversas formas: títulos de participación en el capital accionario, títulos de deuda (bonos y pagarés), instrumentos del mercado monetario e instrumentos financieros derivados; y*
- *Otra inversión, que incluyen: los créditos comerciales del gobierno central y de los otros sectores, a corto y largo plazo; préstamos de las autoridades monetarias, del gobierno general, bancos y otros sectores, a corto y largo plazo; moneda y depósitos (de ahorro y a plazo, etc.); y otras cuentas por cobrar y pagar.”*

2.6.1.4. Errores y omisiones netos

De manera general, el saldo neto entre las cuentas deudoras y acreedoras de la balanza de pagos debería ser igual a cero, recordemos que esta se basa en el registro contable de *partida doble*, situación que se daría en el escenario el cual se haya considerado todas y cada una de las operaciones entre residentes y no residentes; sin embargo, en la práctica esto es poco probable que suceda, bien sea por errores en las estimaciones así como por la existencia de operaciones informales no declaradas como por ejemplo remesas en efectivo, contrabando de mercancías, subvaloración o sobrevaloración de mercancías en aduana, entre otros.

Justamente para corregir esta situación es que “*se ha introducido esta “partida equilibradora o discrepancia estadística”, llamada errores y omisiones netos, para subsanar los posibles errores de sobrestimación o subestimación de las operaciones registradas.* (Rozenberg, 2000).

Es importante destacar que de acuerdo al *Manual de balanza de pagos del FMI*, la magnitud de esta partida residual no es necesariamente un indicio de la exactitud global del estado.

2.6.1.5. Reservas y partidas y conexas

En esta cuenta se encuentran los registros de las variaciones de reservas internacionales expresadas en moneda extranjera, oro, derechos especiales de giro, la posición de reserva del país en el FMI en caso de eventual y otros activos similares.

3. INDUSTRIA AUTOMOTRIZ ECUATORIANA

3.1. ANTECEDENTES

Según registros y proyecciones del *Banco Central del Ecuador*, expresadas en dólares corrientes de los Estados Unidos de América, el volumen del intercambio comercial ecuatoriano era de USD 14.321 millones en exportaciones y USD 13.893 millones de importaciones en el año 2007, mientras que para el año 2012 se esperan USD 23.000 millones y USD 25.000 millones, respectivamente.

El desarrollo de nuevas tecnologías, la apertura de los mercados, una economía dolarizada, ingresos provenientes del elevado precio del petróleo, que para el presente año registra un promedio de USD 100 por barril según informes de *Petroecuador EP*, recogidos por el *Banco Central de Ecuador* en su reporte titulado “*Cifras el sector petrolero ecuatoriano No. 60*”, un creciente gasto público que para el año 2012 asciende aproximadamente a USD 26.000 millones, entre otros factores, hicieron esto posible.

Lamentablemente el resultado de este incremento del comercio internacional, como se observa en los párrafos precedentes, ha sido una balanza comercial desfavorable para el país, lo cual en una economía dolarizada como la ecuatoriana resulta un serio problema, por cuanto la masa monetaria se ve reducida y esto afecta el normal desarrollo de las actividades económicas diarias.

Este saldo negativo en la balanza comercial se produce, según datos del *BCE*, por un exceso de importaciones de bienes de consumo, las cuales en el último lustro representaron en promedio un 42% del total de importaciones del país.

Como producto de éste comportamiento, se tiene que las importaciones del país no contribuyen al incremento de las exportaciones, situación que se ve reflejada en la estadísticas de comercio exterior del sector automotriz que se presentan en el apartado No. 3.4.3 del presente trabajo de investigación.

3.1.1. Contexto Histórico

El origen de la industria automotriz ecuatoriana data de inicios del siglo pasado, con la aparición de los primeros importadores y distribuidores de vehículos motorizados en las principales ciudades del país. (Arosemena, 1996).

Para la década de 1950, algunas empresas de los sectores metalmeccánico y textil empiezan a fabricar carrocerías, asientos para buses y algunas partes y piezas metálicas, lo que se considera como el inicio propiamente dicho de la industria en el país.

De la mano de la Ley de Fomento Industrial promulgada en la década de 1960, y bajo el modelo económico de sustitución de importaciones, la industria vio oportunidades para su desarrollo, tal es el caso que en el año de 1973 inicia el ensamblaje de vehículos en el país, la empresa pionera en el sector fue AYMESA, quien produjo el recordado modelo “Andino” desde ese año hasta 1980.

Durante la década de 1970, AYMESA en conjunto con otras de las empresas del sector, como Ómnibus BB Transportes quien inicio operaciones en 1975 y MARESA S.A. quien hizo lo propio en 1979, alcanzaron una producción superior a los 5.000 vehículos; una cifra importantes considerando el desarrollo tecnológico del país en ese entonces.

Durante el gobierno de León Febres-Cordero, con la implementación del denominado “*Plan del Vehículo Popular*” el número de vehículos ensamblados se elevó de 7.864 unidades producidas en 1987 a 12.127 unidades producidas en 1988, lo cual representa un incremento cercano al 55% en la industria.

En la década de los años 90, la producción de vehículos tuvo como hecho destacable el perfeccionamiento de la Zona de Libre Comercio entre Colombia, Ecuador y Venezuela, hechos que abrió las exportaciones de vehículos hacia dichos países, exportaciones que han registrado, en el paso de los años, variadas y marcadas fluctuaciones, tanto por hechos económicos, políticos como comerciales.

En el año 2000, la adaptación del sistema de dolarización en el país, marcó un antes y un después en la industria automotriz ecuatoriana, ya que los niveles de ventas se recuperaron de la crisis bancaria del año 1999 y crecieron de manera sostenida, de tal forma que para el año 2011 se registró un nuevo récord histórico de 139 mil vehículos vendidos, cifra en la cual debe considerarse el efecto positivo de la apertura del sistema financiero al crédito de consumo y de la dinámica del gasto público.

Si bien el sector tuvo un crecimiento de alrededor del 19,2% en la primera mitad del 2011, el ritmo de crecimiento de la industria se desaceleró a partir del mes de agosto, coincidiendo con la adopción de las medidas arancelarias impuestas por el Gobierno.

A fines del 2011 se evidenció un desabastecimiento de producto terminado en vista de que los vehículos que habían sido importados con antelación a las medidas arancelarias no podían ser *desaduanizados*, hecho que por cual el inventario que las empresas automotrices tenían antes de las medidas debieron abastecer la demanda del mercado del último trimestre del año 2011 e inclusive la de enero 2012.

El escenario presentado en el año 2012 no fue muy alentador, ya que hasta el mes de octubre de dicho año se colocaron 98.276 vehículos en el país, lo que representa una caída de entre un 15% y un 20% frente a los niveles de venta registrados en el año 2011. Esta situación, se debe a la imposición de cupos de importación para vehículos, así como al hecho que las empresas ensambladoras, quienes no han cumplido con ciertos compromisos adquiridos en lo referente al porcentaje de insumos ecuatorianos agregados, deberán soportar aranceles superiores a los de períodos anteriores.

Los vehículos ensamblados en el Ecuador actualmente tienen alrededor de un 14% de componentes nacionales, mientras que con los cupos de importación y el establecimiento de aranceles a la importación de CKD'S pretenden que el material originario ecuatoriano represente al menos un 20% del vehículo y de esta forma equilibrar la balanza comercial, a la vez de generar industria y empleo en el país.

En la actualidad en el país por existen tres ensambladoras de vehículos con las marcas *Chevrolet, Suzuki, Kia, Hyundai y Mazda*. Estos son los principales actores de una cadena productiva en la que participan al menos catorce ramas de actividad económica, entre las que se encuentran las industrias metalmecánica, textil, servicios, petroquímica y tecnológica, las cuales se agrupan como el subsector autopartista.

Este subsector de la industria automotriz inició de la mano de ésta en el año 1973, aunque su participación en ese entonces era muy reducida, principalmente por las limitaciones tecnológicas, así como por el reducido tamaño del mercado y la heterogeneidad del mismo. Las autopartes con las que se producían eran básicamente neumáticos, baterías, resortes de ballestas y filtros de motor.

Ya para la década de los años 1990 esta industria se expandió a la fabricación de vidrio, esponja y estructura de asientos, pinturas, sistema de escape y baterías, componentes que fueron aumentando en número hasta la actualidad, donde se fabrican además tapicerías y asientos, partes de fibra de vidrio, aislantes insonorizantes, bujías, espejos, bocinas, gatas, entre otros.

Es importante destacar que la industria automotriz abarca incluso más participes si se considera a las concesionarias automotrices y patios de autos, los cuales constituyen el medio por el cual los vehículos llegan al consumidor; negocios que también generan importantes fuente de empleo y recursos al Estado a través del pago de tributos.

3.1.2. Normativa relevante

El marco normativa que regula la industria automotriz en el Ecuador, es bastante amplio, es por tal motivo que a continuación se recoge aquellas Leyes, Reglamentos, Acuerdos, entre otros; que se han considerado como los más relevantes de la industria; en tal sentido se tiene por ejemplo que en la Constitución del Ecuador existen varias disposiciones que se constituyen en referentes de cumplimiento obligatorio en lo que a política pública y económica se refiere, de manera especial en su Título Sexto de "*Régimen de Desarrollo*".

El Título Sexto de la Constitución señala las directrices, en su parte pertinente, que dirigen el sistema económico, así como la política económica, política comercial y democratización de los factores de producción. Por otra parte, el Título Séptimo de referido cuerpo legal, plantea el "*Régimen del Buen Vivir*", cuyo contenido fue revisado en el capítulo anterior del presente estudio, y que básicamente se refiere al *ejercicio de derechos y el cumplimiento de objetivos del régimen de desarrollo*, así como a la instrumentación de procesos gobernantes, generadores de valor y habilitantes, directamente articulados con la planificación del desarrollo del país.

Teniendo a la Constitución del Ecuador, como marco general de aplicación de la política industrial, es pertinente revisar la normativa secundaria, tales como Leyes, orgánicas u ordinarias, que viabilizan y articulan las directrices contenido en la Carta Magna, a continuación se detallan aquellas Leyes, Reglamentos, Decreto Ejecutivos y Acuerdos, de mayor importancia en lo que respecta a la industria automotriz del país:

- Código Orgánico de la Producción, Empleo y Competitividad;
- Ley Orgánica de Empresas Públicas;
- Ley de Régimen Tributario Interno;
- Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial;
- Ley Orgánica de Regulación y Control del Poder de Mercado;
- Ley de Competencia;
- Ley del Sistema Ecuatoriano de la Calidad;
- Ley de Regímenes Económicos Especiales;
- Ley de Comercio Exterior e Inversiones;
- Ley de Facilitación de Exportaciones;
- Ley Orgánica del Sistema Nacional de Compras Públicas;
- Ley de Propiedad Intelectual;

- Ley de Fomento Industrial;
- Ley de Gestión Ambiental;
- Ley Derogatoria para la Depuración de la Normativa Legal;
- Política Industrial del Ecuador 2008-2012
- Reglamentos para la Aplicación de las Leyes antes señaladas;
- Cálculo de porcentaje de incorporación de MOE en ensamblaje de vehículos (Acuerdo Ministerial);
- Porcentajes de MOE - Vehículos ensamblados por Aymesa (Acuerdo Ministerial);
- Porcentajes de MOE - Vehículos ensamblados por Maresa (Acuerdo Ministerial);
- Porcentajes de MOE - Vehículos ensamblados por Omnibus BB Transportes (Acuerdo Ministerial);
- Normas Técnicas de Calidad (NTE);
- Resoluciones del Comité de Comercio Exterior; entre otras.

En lo que se refiere a normativa comunitaria expedida por la Comunidad Andina de Nacionales (CAN), la cual también es aplicable para la industria automotriz ecuatoriana, se tiene:

- Convenio de Complementación en el Sector Automotor;
- Resolución No. 323, la cual fija niveles de porcentajes de integración subregional, con la incorporación de partes y piezas subregionales con origen acumulativo ;
- Resolución No. 416, la cual establece los requisitos que deben cumplir partes y piezas para ser consideradas como provenientes de los países miembros de la CAN; complementariamente se fijan normas de origen general de países miembros de la subregión;

- Otras normas relacionadas a establecimiento de porcentajes de productos importados de terceros países frente al valor FOB de producto terminado, salto de partida por transformación en partes, piezas y sub ensamblajes; entre otras.

3.2. ESTRUCTURA DEL SECTOR

El proceso de ensamblaje de vehículos en el país, comienza con la importación de los denominados CKD'S, por sus siglas en inglés *Complete Knocked Down* o *Vehículo completamente desarmado*, hacen referencia a los componentes de un vehículo, y la adquisición de piezas y partes a las empresas autopartista que constituyen en proveedores nacionales. Pero además deben importar de otros países así como de proveedores regionales, países pertenecientes a la CAN y que han suscrito el *Convenio de Complementación Automotriz*, algunas partes y piezas que no son fabricadas en el Ecuador.

En la actualidad son tres las compañías ensambladoras automotriz en el país, las cuales producen automóviles, camionetas, vehículos todo terreno y camiones; estas empresas son *Ómnibus BB* quien ensambla vehículos de la marca *Chevrolet*, *MARESA S.A*, quien ensambla camionetas *Mazda*, *AYMESA* quien produce vehículos y furgonetas de la marca *KIA*, así como camiones de la marca *Hyundai*; estos últimos en asociación con Neohyundai Ecuador.

Respecto al subsector de autopartes, actualmente alrededor de 130 empresas se encuentra afiliadas a la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador y a la Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana, asociaciones que representan a la industria; este número corresponde a las principales compañías del sector, sin embargo, existe un sinnúmero de pequeñas y medianas empresas en este negocio, en el cual el volumen de operaciones depende en gran parte, de los niveles de producción de las compañías ensambladoras.

La producción de autopartes en el país abarca las ramas de actividades vinculadas a la industria del caucho, la industria de la pintura, la fabricación de frenos y elementos accesorios, las ensambladoras de asientos y las proveedoras de tapicería. Estas industrias se ubican

principalmente en Quito, ciudad donde desde sus inicios se afincaron las empresas ensambladoras, en torno a quienes gira el negocio automotriz.

Otra provincia donde existe una participación importante de la industria automotriz es Tungurahua, lugar en donde existe una presencia marca de empresas y talleres dedicados a la fabricación de carrocerías para buses de transporte de pasajeros, algunas de las cuales incluso exportan parte de su producción. Este hecho ha provocado una tecnificación importante de la mano de obra del sector a la vez de convertir a la provincia en mención en un importante mercado automotriz.

El sector autopartista juega un papel muy importante en la industria nacional, ya que su fortalecimiento permitiría un incremento del componente local de los vehículos ensamblados en el país, e incluso supondría que llegue el momento en que en lugar de ensamblar vehículos, éstos se produzca en Ecuador, hecho que a su vez acarrearía un efecto positivo a la balanza de pagos nacional.

Precisamente en esa línea, las empresas ensambladoras exigen a sus proveedores locales productos con estándares de calidad cada vez mayores en lo que respecta a la fabricación de autopartes, lo cual ha provocado un auge en este subsector; claro está que para alcanzar dichos estándares han pasado algunos años, tiempo en el cual las ensambladoras se veían obligadas a importar gran cantidad de insumos para satisfacer su demanda.

Continuando con la estructura del sector automotriz se tiene a las comercializadoras y distribuidoras automotrices, las cuales suelen denominarse como concesionarios, éstos constituyen el complemento de la industria, pues son las encargadas de poner a disposición del público los diferentes modelos de vehículos; en este punto debe anotarse que de acuerdo a regulaciones del sector, la comercialización de los automóviles, nacionales e importados, debe realizarse únicamente a través de concesionarios autorizados, situación que en los últimos dos años ha tenido ciertos incumplimientos.

La importancia de las comercializadoras radica en que además de ser las encargadas del mercadeo de los vehículos, éstas también absorben las variaciones de la demanda, almacenando el exceso de inventarios, fomentan la libre competencia y son las encargadas, en la mayoría de casos, de brindar el respaldo técnico correspondiente, principalmente cuando se trata de vehículos importados.

Es importante señalar que el servicio postventa demanda la disponibilidad de partes, repuestos y accesorios, los cuales son proporcionados por los concesionarios y las casas comerciales que realizan actividades de importación bajo licencia de las ensambladoras o importadores que tienen la representación de cada marca de vehículo para el país.

De manera complementaria, existen organismos de control y regulación en el sector automotriz del país, como lo son el Ministerio Coordinador de Producción, Empleo y Competitividad, Ministerio de Industrias y Producción, Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Consejo de Comercio exterior, Agencia Nacional de Tránsito, Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador, entre otros; así como asociaciones empresariales como la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador y la Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana.

En el siguiente cuadro se presenta la estructura y los partícipes en la cadena de producción y distribución de la industria en el país.

Gráfico No. 2
Cadena de producción y distribución
Industria automotriz ecuatoriana



Fuente: AEADE CINA E

Elaboración: Autores

3.2.1. Componente nacional

La Ley de Fomento de la Industria Automotriz, derogada por la Ley Derogatoria para la Depuración de la Normativa Legal, publicada en el Registro Oficial No. 239 de 20 de julio de 2010, norma que fue el pilar del surgimiento y desarrollo de esta industria en el país, definía al *componente nacional* de un vehículo en los siguientes términos:

“Pieza, parte o conjunto fabricado en el país a partir de materias primas o de semielaborados genéricos nacionales o importados, cuando como consecuencia de su fabricación se modifique su forma y/o estructura original, mediante procesos de fundición, forja, maquinado, moldeado, estampado, extrusión, reacción o combinación química, entre otros, así como mediante procesos de ensamblaje y/o maquina”.

Por otra parte, Ecuador en conjunto con Colombia y Venezuela suscribieron en el año de 1993 el denominado *Convenio de Complementación en el Sector Automotor*, el cual define una política común para este sector y sienta las bases para desarrollar una industria automotriz competitiva y eficiente; cabe señalar que este convenio fue actualizado en septiembre de 1999. Mediante el citado convenio se aprobó un arancel externo común del 35%, aplicable a los vehículos importados de países no miembros del convenio, lo cual implicaba que la importación de vehículos producidos o ensamblados, con porcentajes mínimos de componentes locales, procedente de alguno de los países miembros del convenio tenía un arancel del 0%.

Al respecto, la Comunidad Andina de Naciones, dictó la Resolución No. 323 en noviembre de 1.999, en la cual, entre otras regulaciones se establece que para la aplicación de la tarifa arancelaria del 0% detallada en el párrafo anterior, los vehículos producidos o ensamblados en los países miembros considerarán porcentajes mínimos de integración de materiales originarios de la subregión en lugar de considerar únicamente componentes locales.

En los siguientes cuadros se detallan los porcentajes mínimos de componente subregional, por categoría de vehículo, para el acceso al arancel común del 0%, esto de acuerdo a la antes citada Resolución No. 323 de la *Comunidad Andina de Naciones*; debe considerarse que la *Categoría 1* comprende los vehículos para el transporte de pasajeros hasta de 16 personas incluido el conductor; y los vehículos de transporte de mercancías de un peso total con carga máxima inferior o igual a 4,537 toneladas (o 10 000 libras americanas), así como sus chasis cabinados; la *Categoría 2a* comprende los vehículos con carrocería para el transporte de pasajeros de más de 16 personas incluido el conductor y la *Categoría 2b* comprende los demás vehículos no incluidos en las *categorías 1 y 2a*:

Cuadro No. 3
Requerimientos de componente subregional CAN - Categoría 1

Año Calendario	Colombia, Perú y Venezuela	Bolivia y Ecuador
2003	27,80	18,60
2004	28,80	20,00
2005	30,40	21,40
2006	31,50	22,10
2007	32,60	22,90
2008	33,70	23,60
2009	34,60	24,30

Fuente: Resolución 323 CAN

Elaboración: Autores

Cuadro No. 4
Requerimientos de componente subregional CAN - Categoría 2a

Año Calendario	Colombia, Perú y Venezuela (vehículo)	Colombia, Perú y Venezuela (chasis)	Bolivia y Ecuador (vehículo)	Bolivia y Ecuador (chasis)
2002	26,70	14,50	17,10	7,00
2003	27,70	15,00	18,60	7,50
2004	28,90	15,50	20,00	8,00
2005	30,10	16,00	21,40	8,50
2006	31,30	16,50	22,10	9,00
2007	32,50	17,00	22,90	9,50
2008	33,70	17,50	23,60	10,00
2009	34,90	18,00	24,30	10,50

Fuente: Resolución 323 CAN

Elaboración: Autores

Cuadro No. 5
Requerimientos de componente subregional CAN - Categoría 2b

Año Calendario	Colombia, Perú y Venezuela	Bolivia y Ecuador
2002	14,50	7,00
2003	15,00	7,50
2004	15,50	8,00
2005	16,00	8,50
2006	16,50	9,00
2007	17,00	9,50
2008	17,50	10,00
2009	18,00	10,50

Fuente: Resolución 323 CAN

Elaboración: Autores

Como se observa en los cuadros anteriores, los vehículos que Ecuador exporta están obligados a cumplir con un menor porcentaje de componente local/subregional integrado, frente a los vehículos de Colombia y Venezuela por ejemplo; esta situación se daba por el hecho de que se consideraba que con el grado de desarrollo de la industria ecuatoriana para inicios del milenio, no sería posible cumplir con mayores porcentajes, con lo cual de cierto modo se buscaba garantizar la continuidad de las exportaciones de vehículos.

Si bien es cierto, la fijación de porcentajes menores de componente local/subregional, se dio de cierta manera por proteger a la industria nacional, ésta tuvo dos efectos negativos que se mantienen hasta la fecha; el primero fue que al permitir la consideración de componentes de países vecinos como parte del componente nacional, la industria de autopartes local no se desarrolló como lo hubiese hecho en condiciones normales de competencia.

El segundo efecto negativo estuvo marcado por el hecho de que al exigirse un menor nivel de componentes locales o subregionales, la industria nacional se acostumbró a la importación de autopartes y adecuó su producción a dichas condiciones; esta situación ha generado críticas pues con la imposición de aranceles a la importación de CKD'S se quiere cambiar este comportamiento en un plazo que, de acuerdo a las empresas del sector, es demasiado corto y por ende difícil de cumplir.

3.2.1.2. Fabricación nacional de componentes

Si bien es cierto, las regulaciones gubernamentales exigen un mínimo de componente nacional, estas regulaciones se enfocan principalmente a lo que se refiere a materias primas, dejando de lado lo correspondiente a maquinaria y mano de obra nacional, cuya participación dentro del total de costos y gastos es significativa; los principales componentes (materias primas, accesorios, etc) que se producen en el país se detallan a continuación:

Cuadro No. 6
Requerimientos de componente subregional CAN - Categoría 2b

PROVEEDOR	INSUMO
Alfombras Industriales Alfinza S. A	Alfombras, insonorizantes, moquetas
Maritza Eliana Hernandez Del S	Bloqueos centrales
Baquero Arregui Francisco Xavier	Protectores plásticos llaves
Cevallos Escobar Cristina Eliz	Tarjetas de Asistencia
Chova Del Ecuador S.A.	Placas asfálticas
Domizil Muebles Y Autopartes S. A.	Asientos
Elasto S.A.	Ensamblés aro lanta / Asientos / Serv. Pretratamiento
Espinosa Ruiz Luis Alfonso	Soportes de baterías
Estampados Metalicos Nicolalde & Ni	Estampados
Fabrica De Resortes Vanderbilt S.A.	Ballestas
Indima S. A., Industria De	Sistemas de Escape
Industrias Termosellado Full C Ltda	Hojas de estanquidad
Industria De Materiales De Fricción	Módulos de Suspensión
Metaltronic S.A.	Estampados, chasis
Mundy Home Munme Cia.Ltda.	Radios, kits de drenaje
Car Sound Vision	Radios
Pf Group S.A.	Sellantes, tapacubos
Ramirez Larco Marco Fernando	Calcomanías, adhesivos
Road Track Ecuador Cia.Ltda.	Conjunto chevystar, alarmas
Tecnividrio 2000 S.A.	Vidrios
Tecnova S.A.	Baterías
Texticom Cia. Ltda.	Emblemas
Tridome S.A.	Stickers
Vivar Baquero Gustavo Leonidas	Manuales, folletos
Emdiquin Empresa De Diluyentes Y	Refrigerantes
Impresoresmyl S.A.	Manuales, folletos

Fuente: Investigación autores

Elaboración: Autores

3.2.2. Cálculo del componente nacional

A la luz del *Convenio de Complementación Industrial del Sector Automotor*, suscrito por Colombia, Ecuador y Venezuela, en el marco de la Comunidad Andina (CAN), en el año de 1999, se emitieron la Decisión No. 416 y las Resoluciones Nos. 323 y 336 en las cuales se fijaba un mínimo de componentes o materiales subregionales que debía contener un vehículo para acceder a la tarifa arancelaria del 0%, hecho que afectó a la industria autopartista del país.

En vista de esta situación y con el propósito de promover que la industria automotriz ecuatoriana se abastezca de autopartes nacionales en lugar de los materiales de la subregión, el Ministerio de Industrias y Productividad, mediante Acuerdo Ministerial No. 10, de 10 de febrero de 2012, fijó los criterios, conclusiones técnicas, metodología y procedimiento a emplearse para determinar el porcentaje del componente nacional, también denominado *Integración Ecuatoriana*, que debe incorporarse al CKD de los vehículos producidos por las empresas ensambladoras ecuatorianas.

El referido Acuerdo, parte efectuando algunas definiciones de especial interés en el presente estudio, las cuales se recogen a continuación:

Materiales: *Materias primas, insumos, productos intermedios y las partes y piezas incorporados en la elaboración de vehículos automotores clasificados en el Capítulo 87 de la clasificación arancelaria NANDINA.*

Material Originario Ecuatoriano: *Valor de los materiales que han sido producidos en el Ecuador que cumplen con los criterios para calificarse como originario y que resulten de procesos de producción, transformación sustancial, ensamblaje o montaje nacional, de acuerdo al criterio de calificación de Material Originario Ecuatoriano (MOE), establecido en el antes referido Acuerdo Ministerial.*

Material No Originario Ecuatoriano (MNOE): *Valor de las materias primas, los productos intermedios y las partes y piezas producidos en terceros países, incluyendo a los demás Países*

Miembros de la CAN incorporados en la producción o transformación, de ensamblaje o montaje de un vehículo ecuatoriano.

Ensamble o Montaje: *Proceso de juntar partes por medio del atornillado, pegado, soldado, cosido o por otros medios, mediante el cual se realiza calibración, sintonización y verificación de las partes montadas*

CKD: *Conjunto formado por componentes, partes y piezas importados por las industrias ensambladuras de vehículos debidamente autorizadas, que se importen desarmados, de uno o más orígenes, siempre que formen parte del mismo conjunto CKD y estén destinados al ensamblaje de vehículos y siempre que cumplan como mínimo, con el siguiente grado de desensamble.*

Integración Ecuatoriana: *Porcentaje de la incorporación del material originario ecuatoriano respecto al total del material de CKD incorporado al vehículo.*

Para determinar el grado de *Integración Ecuatoriana*, o el porcentaje de componente nacional, como primer paso se identifican tanto el contenido local ecuatoriano, el contenido subregional y el contenido procedente del resto del mundo, y de acuerdo a la calificación que se dé a cada uno de los materiales, se aplica la misma relación que se utiliza para cálculo de integración subregional de conformidad con el artículo 3 de la Resolución No. 323 de la CAN.

En virtud de lo dicho la fórmula de cálculo del componente de *Integración Ecuatoriana* es:

$$\text{“Integración Ecuatoriana} = (\text{MOE} / (\text{MOE} + \text{MNOE})) * 100$$

Donde:

MOE: Material Originario Ecuatoriano

MNOE: Material No Originario Ecuatoriano”

Como se observa, la fórmula dispuesta establece una relación porcentual entre el costo del *material originario ecuatoriano* utilizado para el ensamblaje de vehículos sobre el costo del *material no originario ecuatoriano*, dentro del cual debe incluirse el costo del CKD en términos CIF, es decir el costo del CKD, más los valores que por seguro y flete fueron apagados por su transporte hasta el país.

En virtud de lo dicho, la fórmula para el cálculo del componente subregional se refleja en los siguientes términos, con la consideración de que el costo del CKD formará ahora parte del *material no originario de la subregión*:

$$\text{“Integración Subregional} = (MO / (MO + MNO)) * 100$$

Donde:

MO: Material Originario de la subregión

MNO: Material No Originario de la subregión”

3.2.3. Requerimientos gubernamentales de componente nacional

El 15 de octubre de 2007 se publicó, en el Registro Oficial No. 191, el Decreto Ejecutivo No. 592, mediante el cual se aprobó el nuevo Arancel Nacional de Importaciones, mismo que en atención al dictamen favorable emitido en la Resolución 393 del *Consejo de Comercio Exterior (COMEXI)*, fue reformado por el Decreto Ejecutivo 636, publicado en el Registro Oficial No. 193 del 18 de octubre del 2007; esta reforma dispuso que los CKD'S de vehículos ingresen al país libre del pago de aranceles, esto con la finalidad de fortalecer a la industria automotriz ecuatoriana.

Este tratamiento arancelario buscaba beneficiar no solo a la industria automotriz, entendiéndose como tal a las ensambladoras, sino que buscaba también un fortalecimiento de

la industria dedicadas a la fabricación de autopartes, situación que no sucedió debido a que las ensambladoras importaban autopartes de Colombia, Perú y otros países a un menor costo, en aprovechamiento de las preferencias arancelarias andinas.

A pesar de la situación antes mencionada, el diferimiento arancelario al 0% se mantuvo inalterable, emitiéndose únicamente regulaciones respecto al registro obligatorio de importadores, imposición temporal de cupos para la importación de CKD'S de determinadas características y otras medidas más de carácter económico, cuyo propósito era mantener el equilibrio en la economía nacional, principalmente afectada por las crisis internacionales originadas en las *hipotecas subprime*.

Para el año 2011, el *Comité de Comercio Exterior (COMEX)*, entidad que a partir del 29 de diciembre de 2010 sustituyó en funciones al *COMEXI*, determinó que durante la vigencia de la exoneración arancelaria para las importaciones de CKD'S de vehículos, la incorporación de materiales e insumos nacionales en el ensamblaje de automóviles no llegó ni siquiera al 4% de total de insumos, lo cual que se interpretó en el sentido de que dicha medida no estaba incentivando la fabricación de materiales originarios del país ni la producción nacional de bienes mayor valor agregado, por lo que emitió las Resoluciones Nos. 17 y No. 18, complementarias la una de la otra.

Así pues, mediante Resolución No 17, publicada en el Registro Oficial No. 521 de 26 de agosto de 2011, se dispuso un régimen de licencias de importación para varios bienes, entre los que destacaron los CKD'S de vehículos y los vehículos terminados, licencias que debían ser tramitadas ante el *Ministerio de Industrias y Productividad (MIPRO)* y que volver al nivel de importaciones del año 2010.

Por otra parte, la Resolución No. 18, elevó los aranceles para la importación de estos CKD'S desde el 0% hasta tarifas comprendidas desde el 5% hasta el 20%, dependiendo del tipo de vehículo y el año de vigencia, conforme se puede observar a continuación:

Cuadro No. 7
Tarifa arancel – Resolución No. 18 COMEX

CILINDRAJE		AUTOMÓVILES			CAMIONETA	
		2011	2012	2013	2011	2012
Desde CC	Hasta CC	ADV %	ADV %	ADV %	ADV %	ADV %
-	2.000	10%	11%	12%	5%	6%
2.001	3.000	14%	15%	16%	7%	8%
3.011	y más	18%	19%	20%	9%	10%

Fuente: Registro Oficial No. 525 (01/09/2011)

Elaboración: Autores

Esta misma Resolución, establecía una reducción porcentual de las tarifas arancelarias antes detalladas, siempre y cuando las empresas automotrices incorporen insumos y partes nacionales en el ensamblaje de vehículos, considerando para el efecto la metodología de cálculo de Integración Ecuatoriana señalada con anterioridad. Las reducciones arancelarias, diferenciadas de acuerdo al tipo de vehículo, se encontraban en los términos que se detallan a continuación:

Cuadro No. 8
Reducción arancelaria automóviles – Resolución No. 18 COMEX

Plazo años	DE 0 A 2000 CC			DE 2000 A 3000 CC			DE MAS DE 3000 CC		
	Contenido nacional	Rebaja arancel	Arancel aplicado	Contenido nacional	Rebaja arancel	Arancel aplicado	Contenido nacional	Rebaja arancel	Arancel aplicado
0			10,00%			14,00%			18,00%
1	2,00%	1,00%	9,00%	2,00%	1,40%	12,60%	2,00%	1,80%	16,20%
2	2,00%	1,00%	8,00%	2,00%	1,40%	11,20%	2,00%	1,80%	14,40%
3	2,00%	1,00%	7,00%	2,00%	1,40%	9,80%	2,00%	1,80%	12,60%
4	2,00%	1,00%	6,00%	2,00%	1,40%	8,40%	2,00%	1,80%	10,80%
5	2,00%	1,00%	5,00%	2,00%	1,40%	7,00%	2,00%	1,80%	9,00%
6	2,00%	1,00%	4,00%	2,00%	1,40%	5,60%	2,00%	1,80%	7,20%
7	2,00%	1,00%	3,00%	2,00%	1,40%	4,20%	2,00%	1,80%	5,40%
8	2,00%	1,00%	2,00%	2,00%	1,40%	2,80%	2,00%	1,80%	3,60%
9	2,00%	1,00%	1,00%	2,00%	1,40%	1,40%	2,00%	1,80%	1,80%
10	2,00%	1,00%	0,00%	2,00%	1,40%	0,00%	2,00%	1,80%	0,00%

Fuente: Registro Oficial No. 525 (01/09/2011)

Elaboración: Autores

Cuadro No. 9**Reducción arancelaria camionetas– Resolución No. 18 COMEX**

Plazo años	DE 0 A 2000 CC			DE 2000 A 3000 CC			DE MAS DE 3000 CC		
	Contenido nacional	Rebaja arancel	Arancel aplicado	Contenido nacional	Rebaja arancel	Arancel aplicado	Contenido nacional	Rebaja arancel	Arancel aplicado
0			5,00%			7,00%			9,00%
1	2,00%	0,50%	4,50%	2,00%	0,70%	6,30%	2,00%	0,90%	8,10%
2	2,00%	0,50%	4,00%	2,00%	0,70%	5,60%	2,00%	0,90%	7,20%
3	2,00%	0,50%	3,50%	2,00%	0,70%	4,90%	2,00%	0,90%	6,30%
4	2,00%	0,50%	3,00%	2,00%	0,70%	4,20%	2,00%	0,90%	5,40%
5	2,00%	0,50%	2,50%	2,00%	0,70%	3,50%	2,00%	0,90%	4,50%
6	2,00%	0,50%	2,00%	2,00%	0,70%	2,80%	2,00%	0,90%	3,60%
7	2,00%	0,50%	1,50%	2,00%	0,70%	2,10%	2,00%	0,90%	2,70%
8	2,00%	0,50%	1,00%	2,00%	0,70%	1,40%	2,00%	0,90%	1,80%
9	2,00%	0,50%	0,50%	2,00%	0,70%	0,70%	2,00%	0,90%	0,90%
10	2,00%	0,50%	0,00%	2,00%	0,70%	0,00%	2,00%	0,90%	0,00%

Fuente: Registro Oficial No. 525 (01/09/2011)

Elaboración: Autores

El 31 de octubre de 2011, el *COMEX*, mediante Resolución No. 30, publicada en el Registro Oficial No. 567, reformó la Resolución No.18, eliminando el incremento anual de la tarifa arancelaria aplicada a CKD'S y ampliando la reducción de la tarifa arancelaria a las importaciones de CKDs para automóviles y camionetas cuando se aumente el porcentaje de incorporación de *material originario del Ecuador (MOE)*.

En virtud de lo expuesto, en los cuadros a continuación, se muestra tanto las tarifas arancelarias, como los porcentajes de reducción de la misma, las cuales debían considerar desde la emisión de la referida Resolución:

Cuadro No. 10
Reducción arancelaria automóviles – Resolución No. 30 COMEX

DE 0 A 2000 CC			DE 2000 A 3000 CC			DE MAS DE 3000 CC		
Porcentaje incorporación MOE	Reducción del arancel	Arancel aplicado	Porcentaje incorporación MOE	Reducción del arancel	Arancel aplicado	Porcentaje incorporación MOE	Reducción del arancel	Arancel aplicado
	0,00%	10,00%	Menor a 2%	0,00%	14,00%	Menor a 2%	0,00%	18,00%
2,00% - 3,99%	1,00%	9,00%	2,00% - 3,99%	1,40%	12,60%	2,00% - 3,99%	1,80%	16,20%
4,00% - 5,99%	2,00%	8,00%	4,00% - 5,99%	2,80%	11,20%	4,00% - 5,99%	3,60%	14,40%
6,00% - 7,99%	3,00%	7,00%	6,00% - 7,99%	4,20%	9,80%	6,00% - 7,99%	5,40%	12,60%
8,00% - 9,99%	4,00%	6,00%	8,00% - 9,99%	5,60%	8,40%	8,00% - 9,99%	7,20%	10,80%
10% - 11,99%	5,00%	5,00%	10% - 11,99%	7,00%	7,00%	10% - 11,99%	9,00%	9,00%
12% - 13,99%	6,00%	4,00%	12% - 13,99%	8,40%	5,60%	12% - 13,99%	10,80%	7,20%
14% - 15,99%	7,00%	3,00%	14% - 15,99%	9,80%	4,20%	14% - 15,99%	12,60%	5,40%
16% - 17,99%	8,00%	2,00%	16% - 17,99%	11,20%	2,80%	16% - 17,99%	14,40%	3,60%
18% - 19,99%	9,00%	1,00%	18% - 19,99%	12,60%	1,40%	18% - 19,99%	16,20%	1,80%
20% o mayor	10,00%	0,00%	20% o mayor	14,00%	0,00%	20% o mayor	18,00%	0,00%

Fuente: Registro Oficial No. 567 (31/10/2011)

Elaboración: Autores

Cuadro No. 11
Tarifas arancelarias – Resolución No. 30 COMEX

CILINDRAJE		AUTOMÓVILES	CAMIONETA
Desde CC	Hasta CC	ADV %	ADV %
-	2.000	10%	5%
2.001	3.000	14%	7%
3.011	y más	18%	9%

Fuente: Registro Oficial No. 567 (31/10/2011)

Elaboración: Autores

Cuadro No. 12
Reducción arancelaria camionetas – Resolución No. 30 COMEX

DE 0 A 2000 CC			DE 2000 A 3000 CC			DE MAS DE 3000 CC		
Porcentaje incorporación MOE	Reducción del arancel	Arancel aplicado	Porcentaje incorporación MOE	Reducción del arancel	Arancel aplicado	Porcentaje incorporación MOE	Reducción del arancel	Arancel aplicado
Menor a 2%	0	5,00%	Menor a 2%	0,00%	7,00%	Menor a 2%	0,00%	9,00%
2,00% - 3,99%	0,50%	4,50%	2,00% - 3,99%	0,70%	6,30%	2,00% - 3,99%	0,90%	8,10%
4,00% - 5,99%	1,00%	4,00%	4,00% - 5,99%	1,40%	5,60%	4,00% - 5,99%	1,80%	7,20%
6,00% - 7,99%	1,50%	3,50%	6,00% - 7,99%	2,10%	4,90%	6,00% - 7,99%	2,70%	6,30%
8,00% - 9,99%	2,00%	3,00%	8,00% - 9,99%	2,80%	4,20%	8,00% - 9,99%	3,60%	5,40%
10% - 11,99%	2,50%	2,50%	10% - 11,99%	3,50%	3,50%	10% - 11,99%	4,50%	4,50%
12% - 13,99%	3,00%	2,00%	12% - 13,99%	4,20%	2,80%	12% - 13,99%	5,40%	3,60%
14% - 15,99%	3,50%	1,50%	14% - 15,99%	4,90%	2,10%	14% - 15,99%	6,30%	2,70%
16% - 17,99%	4,00%	1,00%	16% - 17,99%	5,60%	1,40%	16% - 17,99%	7,20%	1,80%
18% - 19,99%	4,50%	0,50%	18% - 19,99%	6,30%	0,70%	18% - 19,99%	8,10%	0,90%
20% o mayor	5,00%	0,00%	20% o mayor	7,00%	0,00%	20% o mayor	9,00%	0,00%

Fuente: Registro Oficial No. 567 (31/10/2011)

Elaboración: Autores

En virtud del Acuerdo Ministerial No. 12-010, emitido por el *Ministerio de Industrias y Productividad* el 18 de enero del 2012, mediante el cual se fija la metodología para el cálculo del *Material Originario Ecuatoriano (MOE)*, y en el que se faculta al Vice-ministerio de Industrias y Productividad para que establezca la incorporación del porcentaje de *MOE*, en el ensamblaje de vehículos, dicha dependencia emitió los Acuerdos Ministeriales No. 12-043, No. 12-021 y No. 12-107.

En el cuadro a continuación se presenta un resumen de las fechas de emisión y publicación en el Registro Oficial, de los Acuerdos detallados en el párrafo anterior.

Cuadro No. 13**Resumen Acuerdos Ministeriales - Requerimientos de MOE por ensamblador**

TÍTULO	No. ACUERDO MINISTERIAL	FECHA EMISIÓN	FECHA PUBLICACIÓN
Porcentajes de MOE vehículos ensamblados por <i>AYMESA</i>	Acuerdo Ministerial No. 12-043	31 de enero del 2012	Registro Oficial No. 674 de 02-abr-2012
Porcentajes de MOE vehículos ensamblados <i>OMNIBUS BB TRANSPORTES</i>	Acuerdo Ministerial No. 12-021	26 de enero del 2012	Registro Oficial No. 674 de 02-abr-2012
Porcentajes de MOE vehículos ensamblados por <i>MARESA</i>	Acuerdo Ministerial No. 12-107	23 de marzo del 2012	Registro Oficial No. 708 de 22-may-2012

Fuente: Registro Oficial Nos. 674 (02/04/2012) y 708 (22/05/2012)

Elaboración: Autores

Según lo expuesto, en los Acuerdos Ministeriales antes detallados se determinaron los porcentajes de *Material Originario Ecuatoriano (MOE)* para los vehículos ensamblados por *OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A.*, *AYMESA S. A.* y *MARESA S.A.*, así como las correspondientes reducciones del arancel a ser aplicado a las importaciones de los respectivos CKD'S; a continuación un extracto:

Cuadro No. 14**Acuerdo de porcentajes de material originario y aranceles para OMNIBUS BB**

No.	Modelo / Versión	Subpartida	Arancel vigente	Porcentaje incorporación MOE	Reducción del arancel	Arancel aplicado
1	AVEO FAMILY 1.5L AC	8703.22.90.80	10,00%	14,38%	7,00%	3,00%
2	AVEO FAMILY 1.5L STD	8703.23.90.80	10,00%	14,70%	7,00%	3,00%
3	AVEO ACTIVO 1.6L	8703.22.90.80	10,00%	13,47%	6,00%	4,00%
4	AVEO AMOTION 1,6L STD	8703.22.90.80	10,00%	15,20%	7,00%	3,00%
5	LUV DMAX 4X2 HEC CD TM	8704.31.10.80	7,00%	16,42%	5,60%	1,40%
6	LUV DMAX 4X2 HEC CS TM	8704.31.10.80	7,00%	16,16%	5,60%	1,40%
7	LUV DMAX 4X2 3.5 C6	8704.31.10.80	9,00%	12,54%	5,40%	3,60%
8	LUV DMAX 4X4 3.5 C6	8704.31.10.80	9,00%	12,21%	5,40%	3,60%
9	LUV DMAX 4X4 30 diesel	8704.31.10.80	7,00%	11,46%	3,50%	3,50%

Fuente: Registro Oficial No. 674 (02/04/2012)

Elaboración: Autores

Cuadro No. 15
Acuerdo de porcentajes de material originario y aranceles para AYMESA
(Extracto)

No	Modelo / Versión	Subpartida	Arancel vigente	Porcentaje incorporación MOE	Reducción del arancel	Arancel aplicado
1	KIA RIO 1.5 CC LS AC	8703.22.90.80	10%	11,07%	5	5,00%
2	KIA SPORTAGE 2,0L 4X2 AT GLS LX	8703.23.90.80	10%	14,50%	7	3,00%
3	KIA SPORTAGE 2,0L 4X2 MT GLS L	8703.22.90.80	10%	13,94%	6	4,00%
4	KIA SPORTAGE 2,0L 4X2 MT GLS LX	8703.22.90.80	10%	15,26%	7	3,00%

Fuente: Registro Oficial No. 674 (02/04/2012)

Elaboración: Autores

Cuadro No. 16
Acuerdo de porcentajes de material originario y aranceles para MARESA
(Extracto)

No.	Modelo / Versión	Subpartida	Arancel vigente	Porcentaje incorporación MOE
1	MAZDA BT50 2.2L GASOLINA CS LWB M31	8704.31.10.80	7,00%	10,55%
2	MAZDA BT-50 CS 4X2 - 2.2 STD GAS	8704.31.10.80	7,00%	9,63%
3	MAZDA BT50 2.6L GASOLINA CD 4X2	8704.31.10.80	7,00%	10,28%
4	MAZDA BT50 2.2L GASOLINA CS LWB RAUDA	8704.31.10.80	7,00%	9,51%

Fuente: Registro Oficial No. 708 (22/05/2012)

Elaboración: Autores

Finalmente, mediante resolución No. 65 del mismo *COMEX*, publicada en el Suplemento del Registro Oficial No. 730 de 22 de junio de 2012, se modifican nuevamente las tarifas arancelarias para la importación de CKD'S, siendo ahora su rango de entre un 4,38% hasta un 35%, dependiendo del porcentaje de *MOE* del producto final, a la vez que establece cupos para su importación a los niveles registrados en el año 2010; a continuación un detalle:

Cuadro No. 17**Tarifas arancelarias– Resolución No. 65 COMEX****Partidas arancelarias 8703239080, 8703231080, 8703249080 y 8703241080**

Porcentaje incorporación MOE	Arancel a pagar Ad valorem	Observaciones
<5	35,00%	
5	17,50%	
6	16,63%	
7	15,75%	
8	14,88%	
9	14,00%	
10	13,13%	
11	12,25%	
12	11,38%	
13	10,50%	
14	9,63%	
15	8,75%	
16	7,88%	
17	7,00%	
18	6,13%	
19	5,25%	
20	4,38%	Arancel mínimo a pagar

Fuente: Suplemento Registro Oficial No. 730 (22/06/2012)**Elaboración:** Autores**Cuadro No. 18****Tarifas arancelarias– Resolución No. 65 COMEX****Partidas arancelarias grupos 8704, 8706 y resto 8703.**

Porcentaje incorporación MOE	Arancel a pagar Ad valorem	Observaciones
<5	40%	
5	20%	
6	19%	
7	18%	
8	17%	
9	16%	
10	15%	
11	14%	
12	13%	

Porcentaje incorporación MOE	Arancel a pagar Ad valorem	Observaciones
13	12%	
14	11%	
15	10%	
16	9%	
17	8%	
18	7%	
19	6%	
20	5%	Arancel mínimo a pagar

Fuente: Suplemento Registro Oficial No. 730 (22/06/2012)

Elaboración: Autores

Cuadro No. 19

Extracto cupos importación CKD'S – Resolución No. 65 COMEX

RUC	CONSIGNATARIO	PARTIDA	CUOTA ANUAL EN USD (FOB)	CUPO ANUAL EN UNIDADES
1790023931001	AYMESA S.A.	8703229080	14.194.766,34	2.700
1790023931001	AYMESA S.A.	8703229080	30.964.045,96	3.852
1790023931001	OMNIBUS BB	8703229080	48.609.035,89	10.914
1790023931001	OMNIBUS BB	8703210080	32.310.536,10	3.229
1790023931001	OMNIBUS BB	8703239080	164.212.515,92	21.001
1790023931001	OMNIBUS BB	8704211080	61.885.438,88	9.062
1790023931001	OMNIBUS BB	8704211080	25.988.041,55	5.846
1790279901001	MARESA S.A.	8704211080	14.130.497,11	3.240
1790279901001	MARESA S.A.	8704210080	51.131.312,36	15.392

Fuente: Suplemento Registro Oficial No. 730 (22/06/2012)

Elaboración: Autores

A continuación se presenta un cuadro con la síntesis de la evolución de las tarifas arancelarias, en donde se observa cómo éstos se han incrementado desde 2007, si bien es cierto han existido resoluciones que pueden considerarse como favorables a la industria automotriz, como es la reducción en cierta medida de aranceles, debe considerarse que el desarrollo de la industria de autopartes, como generador de materia primas, no se encuentra plenamente desarrollado en el país, por lo que el incremento en los requerimientos gubernamentales de *MOE* se tornan muy difíciles de alcanzar en el corto y mediano plazo, mientras dicha industria de autopartes se desarrolle y en base a inversiones nuevas.

Cuadro No. 20
Extracto cupos importación CKD'S – Resolución No. 65 COMEX

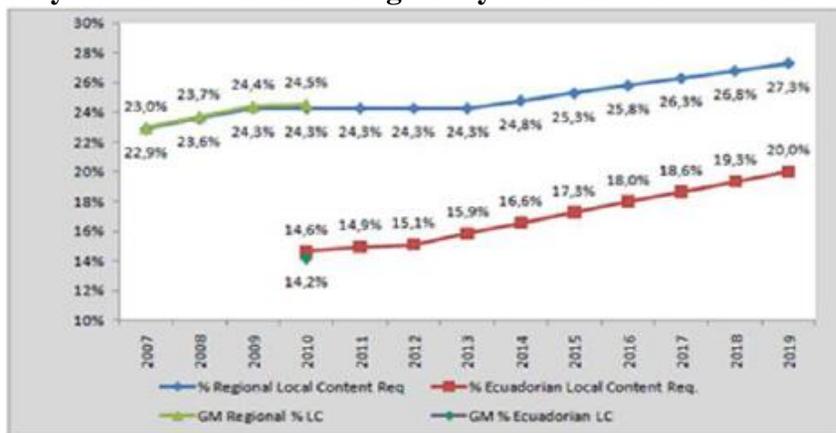
Año	Resolución	Resolución	Fecha	Tarifa arancel	Observación
2007	Registro Oficial No. 191	Decreto Ejecutivo No. 592	15/10/2007	0%	Sin variación respecto al año anterior
2008	Registro Oficial No. 191	Decreto Ejecutivo No. 592	15/10/2007	0%	Sin variación respecto al año anterior
2009	Registro Oficial No. 191	Decreto Ejecutivo No. 592	15/10/2007	0%	Sin variación respecto al año anterior
2010	Registro Oficial No. 191	Decreto Ejecutivo No. 592	15/10/2007	0%	Sin variación respecto al año anterior
2011	Registro Oficial No. 521	Resolución No. 17 COMEX	26/08/2011	10% - 20%	Contempla reducción hasta un 0%, dependiendo del MOE incorporado
2012	Registro Oficial No. 730	Resolución No. 65 COMEX	22/06/2012	4,38% - 40%	Arancel mínimo del 4,38%. Introduce cupos a la importación de vehículos y partes.

Fuente: Registros Oficiales Nos. 191, 521 y 730

Elaboración: Autores

Una vez revisada la normativa correspondiente a los requerimientos gubernamentales de contenido local en el ensamblaje de vehículos importados como CKD'S, a continuación se presenta el comportamiento de contenido local y subregional de los vehículos ensamblados por *Omnibus BB Transportes* bajo la marca *Chevrolet*, desde el año 2007 a 2012, así como la proyección de estos índices desde el año 2013 hasta el año 2019.

Gráfico No. 3
Proyección de Contenido Regional y Contenido Ecuatoriano 2007 a 2019.



Información restringida de uso académico exclusivamente.

Fuente: General Motors del Ecuador.

Elaborado por: General Motors del Ecuador.

3.2.4. Función del contenido local

La función del contenido local es el impulso de la industria del sector, mediante el diseño de herramientas, elaboración de prototipos, fabricación de muestras representativas de producción, realización de pilotos, para finalmente liberar la producción en serie de las partes.

Para la realización de estas actividades de planificación y ejecución, las empresas automotrices líderes a nivel mundial desarrollaron documentos que detallan paso a paso las etapas del proyecto, con el fin de dar un seguimiento exhaustivo y preciso. Estos documentos son: el *APQP* y *PPAP*.

El *APQP* (*Advanced Product Quality Planning*), conocido en español como la *Planeación Avanzada de la Calidad del Producto*, es el procedimiento mediante el cual se realiza la planificación de las diferentes etapas del desarrollo de un proyecto, y se define como un método estructurado que define y establece los pasos necesarios para asegurar que un producto satisfaga las necesidades del cliente.

El objetivo de la planeación de la calidad de un producto es facilitar la comunicación con cada uno de los involucrados en el proceso para asegurar que todos los pasos son terminados a tiempo, con el empleo del trabajo en equipo y la relación armónica entre áreas.

Algunos de los beneficios alcanzados por el *APQP* son la asignación adecuada de recursos en las diferentes fases del proyecto, promover la identificación temprana de cambios requeridos en el producto o proceso para la toma oportuna de decisiones con un enfoque preventivo, mejorar la calidad y confiabilidad del producto, optimizar el tiempo de desarrollo de un producto, mejorar la comunicación entre el cliente y el proveedor, fortalecer el proceso de planeación en la organización y reducir los costos de diseño y desarrollo.

En las etapas del *APQP* existen varias herramientas de gestión y control que deben ser aplicadas para el seguimiento exhaustivo de las diferentes fases, como son los planes de control de procesos para prototipos, pre-lanzamiento y producción, además está la fase de solución de problemas que necesita una atención especial y se sugiere utilizar técnicas analíticas para las situaciones complejas.

Por su parte el *PPAP* por sus siglas en inglés, (*Production Plan Approval Process*), o en español conocido como el *Proceso de Aprobación de Partes de Producción*, define los requerimientos genéricos para la aprobación de partes de producción, incluyendo materiales de producción y a granel.

El propósito del *PPAP* es determinar si todos los registros de diseño de ingeniería del cliente y requerimientos especificados son entendidos apropiadamente por el proveedor y que el proceso tiene potencial para producir el producto consistentemente cumpliendo estos requerimientos.

La aplicabilidad del *PPAP* está en los proveedores internos y externos de materiales a granel, materiales de producción y partes de producción o servicio. Para materiales a granel el *PPAP* no es requerido, a menos que sea indicado de otra manera por su cliente.

Existe un total de 19 ítems en el *PPAP*, que los proveedores de partes automotrices deben cumplir si desean localizar dichos componentes, los cuales incluyen documentación de calidad como diagramas de flujo, análisis de modos de falla y plan de control, además trabajo estandarizado, documentación de pre prototipos y prototipos, entre otros que garantizan que el proceso esté listo para el inicio de producción regular que asegure el flujo continuo de material al cliente.

Los niveles de aprobación del *PPAP* por parte del cliente, en este caso es la ensambladora, son los tres descritos a continuación:

Aprobación completa, que indica que la parte o el material cumplen todos los requerimientos y especificaciones del cliente, por lo tanto se autoriza al proveedor realizar el embarque.

Aprobación interina, que permite embarcar producción por un tiempo limitado o cantidad de piezas base, lo cual se dará si el proveedor tiene claramente definida la causas raíz de las no conformidades que impiden la aprobación de producción. Una vez preparado un plan interino de acción aprobado, de acuerdo con el cliente, se requiere el reenvío para obtener “Aprobación completa”.

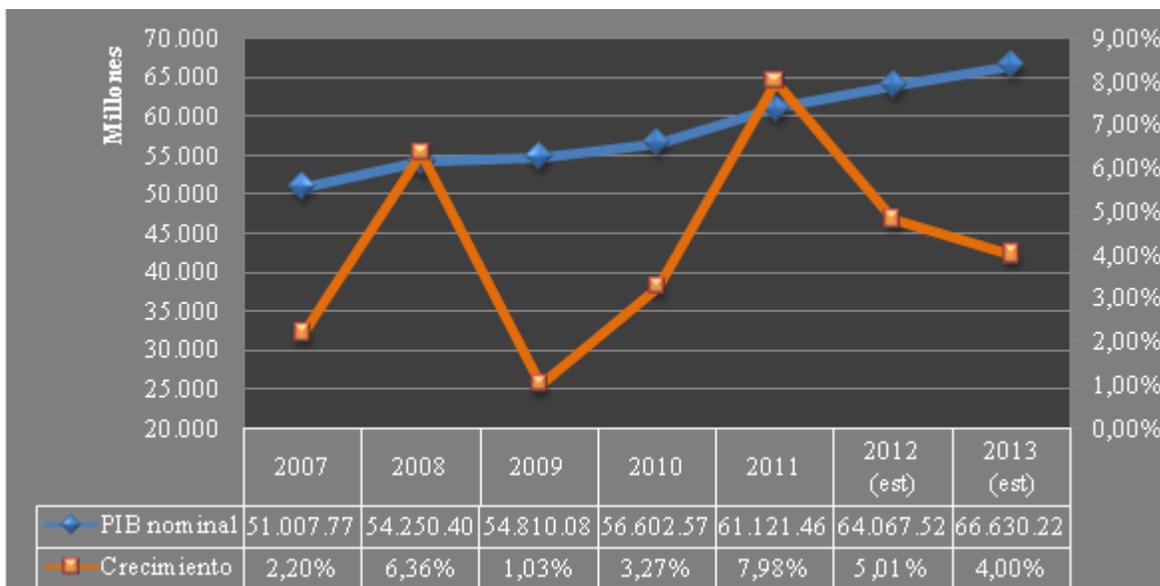
Rechazado, significa que la presentación, el lote de producción del que fue tomado, la documentación que lo acompaña no cumple los requerimientos del cliente. Producto y documentación corregida debe ser enviada y aprobada antes de que se puedan embarcar cantidades de producción.

3.3. ENTORNO NACIONAL

En los últimos años Ecuador presenta un crecimiento sostenido en su economía, es así que el *Producto Interno Bruto (PIB)* del país, según publicaciones del *Banco Central del Ecuador*, desde el año 2007 se incrementó de USD 51.007'777.000 a USD 61.121.469.000 para el año 2011, lo que representa un crecimiento de alrededor del 20% en dicho período, siendo el 2009 el año de menor crecimiento con tasa del 1%, y el 2011 el de mejor desempeño con una expansión del 8%.

De acuerdo a los resultados preliminares del año 2012, el *BCE* estima que el crecimiento económico del país al cierre del año 2012 fue del 5.1% del PIB, estimando un crecimiento del 3.98% para el año 2013. A continuación se presentante un detalle de la evolución del PIB desde el año 2007.

Gráfico No. 4
Evolución PIB - Período 2007 a 2013
En US dólares de 2007



Fuente: Estadísticas BCE (Boletín estadístico mensual No.1930 - Diciembre 2012)
Elaboración: Autores

3.3.1. Principales indicadores

Durante los últimos cinco años, el gasto público ha sido el motor de crecimiento de la economía, financiado en gran medida con ingresos de carácter tributario, los cuales se incrementaron de USD 5.144,1 millones recaudados en el año 2007 a 11.266,4 millones recaudados en el año 2012 por parte del Servicio de Rentas Internas. Este gasto público también ha sido financiado con los ingresos provenientes de un elevado precio del crudo en los mercados internacionales, los cuales han ido de la mano de una producción estatal estable y con tendencias ligeramente al alza. A continuación se presenta un detalle de la aportación al PIB ecuatoriano de cada sector de la economía.

Cuadro No. 21
PIB por actividad económica – Año 2011

ACTIVIDAD	PIB (USD)	CONTRIBUCIÓN (EN %)
Manufactura (excepto refinación de petróleo)	7.204.954,00	11,79%
Comercio	6.681.137,00	10,93%
Construcción	5.964.496,00	9,76%
Petróleo y minas	5.943.445,00	9,72%
Enseñanza y servicios sociales y de salud	4.781.430,00	7,82%
Otros servicios	4.590.070,00	7,51%
Agricultura	4.497.878,00	7,36%
Actividades profesionales, técnicas y administrativas	4.052.158,00	6,63%
Transporte	3.949.652,00	6,46%
Administración pública, defensa; planes de seguridad social obligatoria	3.124.777,00	5,11%
Otros elementos del PIB	2.931.393,00	4,80%
Correo y comunicaciones	1.814.142,00	2,97%
Actividades de servicios financieros	1.673.835,00	2,74%
Alojamiento y servicios de comida	1.159.780,00	1,90%
Refinación de petróleo	959.240,00	1,57%
Suministro de electricidad y agua	909.500,00	1,49%
Pesca (excepto camarón)	417.199,00	0,68%
Acuicultura y pesca de camarón	320.898,00	0,53%
Servicio doméstico	145.485,00	0,24%
TOTAL	61.121.469,00	100%

Fuente: Estadísticas BCE (Boletín estadístico mensual No.1930 - Diciembre 2012)

Elaboración: Autores

Como se observa en el cuadro precedente, los sectores de mayor desarrollo en el año 2011, último período del que se cuenta con estadísticas completas, fueron el sector manufacturero (sin considerar refinación de petróleo), comercio, construcción y petróleo y minas, los cuales contribuyen con poco más del 50% del PIB;

Respecto a la gestión de los impuestos de carácter interno, considerados como una fuente de recursos permanentes para el Estado al no compromete su sostenibilidad futura, precisamente desde el año 2007 se inició un proceso de reforma del sistema tributario ecuatoriano, el cual estuvo motivado por la necesidad imperiosa de eliminar vacíos legales que eran utilizados como herramientas de elusión, y de alinear los objetivos de redistribución para la configuración de un modelo de post-desarrollo; según lo define el *Plan del Buen Vivir*.

Con este propósito, se aprobaron varios cambios dentro de nuestra normativa tributaria; la primera modificación de importancia fue la Ley para la Equidad Tributaria, emitida en diciembre de 2007 y vigente desde el 1 de enero de 2008; cuerpo legal que introdujo reformas de vital trascendencia, como es el caso de la creación de impuestos reguladores.

En diciembre de 2008 se aprobó una nueva reforma legal que tuvo como punto central gravar los dividendos de las personas naturales; también se concedió una exoneración temporal del anticipo y del impuesto a la renta para ciertos sectores y subsectores de la economía que atravesaban momentos de crisis.

En el 2009, se expidió la Ley de Empresas Públicas. Esta ley introdujo exoneraciones del impuesto a la salida de divisas, el impuesto a la propiedad de vehículos y el impuesto a la renta, para las empresas de propiedad o con mayoría de participación del Estado; esto con la finalidad de transparentar las finanzas de la caja del Estado.

En diciembre de ese mismo año se hizo una nueva reforma a la Ley de Régimen Tributario Interno, la cual demandó que el anticipo del impuesto a la renta se convierta en una suerte de pago mínimo y definitivo de este impuesto. Esta reforma además modificó el método de exoneración por el método de imputación en el caso de dividendos y gravó con tarifa 12% de IVA la venta de periódicos y revistas.

La Ley de Hidrocarburos de julio de 2010, al plantear un reparto más soberano de las rentas provenientes del petróleo, disminuyó las ganancias de las empresas petroleras y por consiguiente la base imponible de su impuesto a la renta, aunque los ingresos del Estado aumentaron por el incremento en la participación sobre las ganancias.

En diciembre de 2010, se aprobó el Código Orgánico de Producción, Comercio e Inversiones, el cual introdujo una serie de deducciones con la finalidad de incentivar la producción nacional.

Finalmente, en noviembre de 2011, se promulgó la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado, cuyos objetivos fueron dotar de recursos al sector salud; enlazar los objetivos ambientales y fiscales como una forma de incentivar cambios en los hábitos de consumo ambientalmente insostenibles (de forma específica, disminuir los problemas de contaminación ambiental causados por los desechos plásticos y los gases emitidos por los vehículos); y disminuir el consumo de cigarrillos y bebidas alcohólicas.

Como se mencionó anteriormente, otros de los puntales de la economía ecuatoriana en los últimos años han sido los ingresos provenientes de los altos precios del petróleo, así se tiene por ejemplo que mientras en el año 2007 el precio promedio del crudo ecuatoriano fue del alrededor del USD 60.23 por barril, para el año 2012 el promedio registrado fue de alrededor de USD 98.94 por barril, lo que representa un incremento neto cercano al 65% en el precio.

En el cuadro a continuación se muestra los ingresos generados en exportaciones de bienes en los últimos años.

Cuadro No. 22
Ingresos provenientes de exportaciones

ITEM / PERÍODO	2007	2008	2009	2010	2011	2012 (Estimado)
TOTAL EXPORTACIONES	14.321.315,58	18.818.326,95	13.863.057,93	17.489.927,60	22.322.353,30	23.876.831,05
TOTAL PRIMARIOS	10.637.660,00	14.334.774,57	10.525.451,96	13.520.561,06	17.336.785,20	18.418.290,08
<i>Petróleo Crudo</i>	<i>7.428.356,03</i>	<i>10.567.947,40</i>	<i>6.284.131,08</i>	<i>8.951.940,97</i>	<i>11.799.973,06</i>	<i>12.749.479,12</i>
Banano y plátano	1.302.548,98	1.640.527,93	1.995.653,94	2.032.768,71	2.246.464,53	2.073.166,06
Café	25.798,74	22.798,13	46.744,18	55.911,25	116.749,07	75.910,23
Camarón	612.887,17	712.724,44	664.418,97	849.673,84	1.178.388,84	1.279.961,85
Cacao	197.282,82	216.481,22	342.633,27	349.919,78	473.606,44	328.251,84
Abacá	9.192,49	14.927,70	12.887,68	13.126,04	12.907,35	17.695,85
Madera	92.993,87	113.941,59	99.472,78	131.476,28	150.510,26	162.951,83
Atún	73.006,93	72.151,23	88.917,18	94.932,29	77.285,79	101.564,52
Pescado	95.989,02	120.299,98	144.684,95	142.473,04	180.094,67	217.926,55
Flores naturales	469.424,10	557.559,71	546.700,62	607.765,09	675.678,63	764.410,15
Otros	330.179,85	295.415,24	299.207,31	290.573,77	425.126,56	646.972,08
TOTAL INDUSTRIALIZADOS	3.683.655,58	4.483.552,38	3.337.605,97	3.969.366,54	4.985.568,10	5.458.540,97
Derivados de petróleo	900.209,85	1.152.641,91	680.507,40	721.286,63	1.144.895,07	1.102.378,70

ITEM / PERÍODO	2007	2008	2009	2010	2011	2012 (Estimado)
Café elaborado	97.501,65	107.339,09	92.971,51	105.034,48	143.427,44	182.787,29
Elaborados de cacao	42.078,56	73.777,85	60.000,68	74.992,61	112.913,87	111.679,01
Harina de pescado	61.058,93	65.952,03	74.625,54	97.161,14	117.474,18	111.011,03
Otros productos elaborados del mar	686.369,35	926.586,19	650.105,58	622.507,39	895.014,06	1.122.237,72
Químicos y fármacos	115.844,38	122.082,59	118.691,44	190.228,69	204.825,69	262.729,65
Manufacturas de metales (*)	686.410,42	749.399,73	532.749,53	707.643,81	695.927,27	878.711,40
Sombreros	4.636,80	5.291,39	7.002,00	10.203,89	15.728,04	12.738,46
Manufacturas de textiles	83.702,00	135.104,99	162.983,56	191.046,31	179.021,11	139.775,77
Otros	1.005.843,64	1.145.376,61	957.968,73	1.249.261,59	1.476.341,37	1.534.491,94

Fuente: Estadísticas BCE (Boletín estadístico mensual No.1930 - Diciembre 2012)

Elaboración: Autores

Según se desprende del cuadro anterior, los ingresos generados en exportaciones de crudo (públicas y privadas) representan alrededor del 52% del total de exportaciones del país; de igual forma se observa que, en términos nominales, los ingresos petroleros se incrementaron aproximadamente un 70% durante los años 2007 a 2012, respecto a lo cual es pertinente señalar que de este porcentaje, un 65% corresponde al incremento del precio internacional del crudo y únicamente el 5% restante podría atribuirse a una mayor nivel de producción / extracción; incremento que, teniendo en consideración el declive natural de los pozos de petróleo, dada por la madurez y antigüedad de los mismos, no deja de ser un hecho a resaltar.

Por otra parte, uno de los grandes objetivos del actual gobierno ha sido impulsar y desarrollar proyectos de minera a gran escala, para lo cual se han mantenido extenuantes negociaciones con empresas internacionales interesadas a operar en el país, respecto a la cual en el año 2012 se suscribió un contrato de inversión en materia minería y para este año se espera finiquitar tres contratos de inversión adicionales, proyectos que ya empiezan a generar recursos al Estado, principalmente por las actividades exploración inicial y construcción de facilidades así como por el cobro de *regalías anticipadas*.

Según proyecciones de la *Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo (SENPLADES)*, la sumatoria de los recursos minerales que posee Ecuador es de alrededor de USD. 217.600 millones de dólares; en cobre el país posee USD. 167.200 millones, en molibdeno USD.

26.200 millones, en oro USD. 22.500 millones y en plata USD. 1.700; montos que corresponden a un análisis del Ministerio de Recursos No Renovables efectuado con precios del 2007 y con base en datos entregados por 8 empresas mineras internacionales.

En lo que respecta al índice de inflación anual, según publicaciones del *Instituto Nacional de Estadísticas y Censos INEC*, éste se ubicó en el 3,32% al final del año 2007, tuvo un fuerte repunto en el año 2008, donde el índice se ubicó en el 8,83% como efecto de la crisis económica internacional originada por la mora en el pago de créditos hipotecarios sin garantías en Estados Unidos y Europa, denominada crisis de *hipotecas subprime*; a pesar de ello la inflación ha ido disminuyendo paulatinamente hasta cerrar el año 2012 en un 4.16%.

Por otra parte, según estadísticas elaboradas por el mismo *INEC*, el costo de la canasta básica pasó de USD. 453.97 en enero de 2007, frente a un ingreso familiar del USD. 317.34, a USD 595,70 a diciembre de 2012, frente a un ingreso familiar proyectado de USD. 545,07, lo cual supone una reducción de la restricción del acceso a la canasta de 21.6 puntos porcentuales en los últimos cinco años, pues ésta se redujo de un 30.1% en enero de 2007 a un 8.5% a diciembre de 2012; a continuación se presenta un detalle:

Cuadro No. 23
Canasta básica familiar

MESES	AÑOS	COSTO CANASTA BASICA	INGRESO FAMILIAR MENSUAL	RESTRICCION EN CONSUMO (costo-ingreso)	RESTRICCION
		USD	USD	USD	%
Enero	2007	453,97	317,34	136,63	30,10%
Diciembre	2007	472,74	317,34	155,40	32,87%
Diciembre	2008	508,94	373,34	135,60	26,64%
Diciembre	2009	528,90	406,93	121,97	23,06%
Diciembre	2010	544,71	448,00	96,71	17,75%
Diciembre	2011	578,04	492,80	85,24	14,75%
Diciembre	2012	595,70	545,07	50,63	8,50%

Fuente: Estadísticas INEC

Elaboración: Autores

3.3.2. Participación del sector automotriz nacional en el PIB

En lo que respecta a la industria automotriz ecuatoriana como tal, de acuerdo a información publicada por el *Banco Central del Ecuador*, la rama de manufactura, donde se incluye el desenvolvimiento del sector automotor, ha mantenido estable su participación en el Producto Interno Bruto del país; así se tiene que su participación relativa pasó del 11.91% en el año 2007 al 11.75% según cifras provisionales del año 2012, dentro de una economía que básicamente ha mantenido su estructura industrial.

Cabe destacar el desenvolvimiento de la rama de la *construcción*, única actividad en la cual se puede evidenciar un crecimiento de alrededor de tres puntos porcentuales, incremento que se dado en un período de tiempo relativamente corto; repunte que puede atribuirse a un mejor acceso al crédito, obra pública y liquidez de la economía. Por otra parte el sector agrícola pierde alrededor de un punto porcentual en el mismo período de tiempo.

A continuación se presenta el detalle de la aportación porcentual de cada industria al Producto Interno Bruto del país:

Cuadro No. 24
PIB nacional por industria – composición porcentual

Actividades / Años	2007	2008	2009	2010	2011	2012*
Agricultura	8,18%	7,76%	7,71%	7,51%	7,36%	7,01%
Acuicultura y pesca de camarón	0,44%	0,43%	0,44%	0,46%	0,53%	0,56%
Pesca (excepto camarón)	0,73%	0,76%	0,73%	0,69%	0,68%	0,69%
Petróleo y minas	11,70%	11,01%	10,46%	10,13%	9,72%	9,45%
Refinación de Petróleo	1,82%	1,86%	1,90%	1,50%	1,57%	1,25%
Manufactura (excepto refinación de petróleo)**	11,91%	12,23%	12,15%	12,15%	11,79%	11,75%
Suministro de electricidad y agua	1,15%	1,40%	1,26%	1,24%	1,49%	1,50%
Construcción	7,87%	8,06%	8,54%	8,67%	9,76%	10,49%
Comercio	10,50%	10,94%	10,62%	11,05%	10,93%	10,96%
Alojamiento y servicios de comida	1,70%	1,68%	1,75%	1,81%	1,90%	2,12%
Transporte	6,33%	6,28%	6,51%	6,50%	6,46%	6,37%
Correo y Comunicaciones	2,43%	2,77%	3,00%	2,85%	2,97%	3,10%

Actividades / Años	2007	2008	2009	2010	2011	2012*
Actividades de servicios financieros	2,55%	2,55%	2,60%	2,65%	2,74%	2,71%
Actividades profesionales, técnicas y administr.	6,35%	6,39%	6,35%	6,73%	6,63%	6,61%
Enseñanza y Servicios sociales y de salud	7,71%	7,66%	8,15%	8,10%	7,82%	7,80%
Adm. pública, defensa; planes de seg. social oblig.	5,46%	5,23%	5,19%	5,14%	5,11%	5,14%
Servicio doméstico	0,29%	0,27%	0,27%	0,27%	0,24%	0,21%
Otros servicios	7,96%	7,67%	7,76%	7,76%	7,51%	7,42%
Otros elementos del PIB	4,90%	5,06%	4,63%	4,79%	4,80%	4,86%
TOTAL PIB	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Fuente: Estadísticas BCE (Boletín estadístico mensual No.1930 - Diciembre 2012)

Elaboración: Autores

3.4. ENTORNO INTERNACIONAL

Según previsiones del Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de la Organización de las Naciones Unidas *DESA*, la economía mundial crecerá alrededor de un 2,4% y un 3,2% durante los años 2013 y 2014 respectivamente, frente al un modesto crecimiento del 2,2% registrado en 2012. Este pobre crecimiento se daría debido a la incertidumbre y los riesgos de que se produzca una mayor desaceleración económica, principalmente por la crisis de deuda y déficit fiscal en varios países de la Unión Europea e incluso de Estados Unidos, país que se encontraría al borde de un cese de pagos.

En el mismo informe, la *Organización de las Naciones Unidas* prevé un panorama también discreto para las economías latinoamericanas, debido principalmente al retroceso de las exportaciones y a las perspectivas a la baja de los precios de las materias primas, ocasionadas por las crisis europea y estadounidenses antes mencionadas, lo que ocasionaría que señala que el *PIB* de la región avance un 3.9% y 4.4% para los años 2013 y 2014, respectivamente, frente a un a las tasas de crecimiento del 6%, 4.3% y 3.1% registrados en los años 2012, 2011 y 2012, respectivamente.

Se estima que la economías de la región crezcan durante el año 2013, a las siguientes tasas: Panamá 7,5 %, Paraguay 6,9 %, Perú 5,8 %, República Dominicana 4,7 %, Bolivia 4,7 %, Chile 4,6 %, Colombia 4,5 %, Ecuador 4,5 %, Costa Rica 4,4 %, Uruguay 4,2 %, Nicaragua

4,2 %, México 3,8 %, Guatemala 3,7 %, Honduras 3,5 %, Cuba 3,5 %, Argentina 3,2 %, Venezuela 2,5 % y El Salvador 2,2 %.

En lo que respecta a Ecuador, si bien es cierto la tasa del 4.5% supone un crecimiento económico, éste es menor a los registrado durante el 2011, lo cual en cierta forma puede deberse a las restricciones a importaciones, entra las que se encuentra las de vehículos terminados y en partes, que el gobierno viene implemento desde hace algún tiempo y de manera acentuada desde mediados de 2012.

Es importante destacar que, como se menciona ya anteriormente, el crecimiento de la economía local se ha basado en los últimos años en una inversión pública de enormes proporciones, financiada en gran medida los altos precios del petróleo.

En ese sentido, el economista Fausto Ortiz, reconocido analista económico y ex Ministro de Finanzas del actual gobierno, señala:

“El sector externo consistentemente se ha convertido en la mayor debilidad del régimen. Las políticas de frenar importaciones no han sido efectivas y no logra armar una fórmula para alentar exportaciones (éstas caen en volumen y se sostienen por aumentos internacionales de precio), ni incrementar turismo como fuente de divisas. Insiste en apoyarse en extracción de Recursos Naturales para ampliar horizonte petrolero que se visualiza de mediano plazo. Las Remesas como consecuencia de la crisis global han caído y no alcanzan a cubrir balanza de renta y de servicios. El gran ausente es el inversionista extranjero.”

3.4.1. Importaciones

Durante el año 2012, según cifras preliminares del *Banco Central del Ecuador* el país habría importado alrededor de USD. 25.064’814.000,00, lo que representa un crecimiento del 3.21% respecto al 2011.

Cabe señalar que para la formación de un panorama mucho más claro acerca de la composición de las importaciones ecuatorianas, es necesario efectuar un análisis adicional para determinar cuáles son los principales ítems que ingresan al país, análisis que se efectuará en capítulos posteriores.

Respecto a la procedencia de los bienes y mercancías que ingresan país, se tiene que el 60% del total de importaciones ecuatorianas provienen de un pequeño grupo de país, entre los cuales destaca Estados Unidos con un 26.46% del total de importaciones, China con un 11.02%, Colombia 8.72%, Panamá 6.37% y Perú 4.42%.

En el siguiente cuadro se presente un detalle de proveniencia de las importaciones para los últimos años, agrupadas de acuerdo al continente, región geográfica, acuerdos multilaterales y país de origen.

Cuadro No. 25
Proveniencia importaciones ecuatorianas -En miles de dólares CIF-

REGIÓN	DESTINO	2009	2010	2011	2012*
AMERICA	Estados Unidos	3.962,37	5.736,45	6.120,62	6.121,72
	ALADI	3.045,10	3.345,53	4.024,52	3.043,25
	Brasil	673,46	853,82	938,08	861,45
	México	581,40	727,61	869,86	832,57
	Chile	498,76	564,25	618,78	581,70
	Argentina	495,29	584,88	543,74	446,12
	Venezuela	739,27	549,76	954,77	231,73
	Otros países	56,92	65,21	99,29	89,68
	COMUNIDAD ANDINA	2.215,73	3.077,46	3.371,53	3.070,87
	Bolivia	12,15	19,54	8,68	29,63
	Colombia	1.537,90	2.022,33	2.220,92	2.018,63
	Perú	665,68	1.035,59	1.141,93	1.022,61
	RESTO DE AMERICA	840,16	1.965,03	2.633,19	2.254,62
	SUBTOTAL	10.063,36	14.124,46	16.149,87	14.490,46

REGIÓN	DESTINO	2009	2010	2011	2012*
EUROPA	UNION EUROPEA	1.580,68	1.828,74	2.318,57	2.733,71
	España	167,85	268,83	325,00	580,03
	Alemania	384,29	475,65	568,47	552,44
	Reino Unido	111,16	76,95	145,29	477,60
	Bélgica y Luxemburgo	194,23	297,11	313,06	308,62
	Italia	242,13	274,64	283,73	257,31
	Otros países	481,06	435,53	682,92	550,74
	RESTO DE EUROPA	189,95	181,90	295,35	335,15
	SUBTOTAL	1.770,63	2.010,64	2.613,92	3.048,87
ASIA	Rep. Popular China	1.100,29	1.606,56	2.289,83	2.549,75
	Corea del Sur	522,32	896,91	929,89	746,08
	Japón	560,13	692,68	660,66	687,98
	Taiwán	122,95	168,24	194,60	176,15
	Otros países	639,68	845,12	1.115,67	1.200,93
	SUBTOTAL	2.945,36	4.209,51	5.190,64	5.360,88
OTROS	África	134,92	91,63	152,41	119,80
	Otros países	175,65	154,60	179,24	105,39
	SUBTOTAL	310,57	246,23	331,65	225,19
TOTAL GENERAL		15.089,92	20.590,84	24.286,08	23.125,40

Fuente: Estadísticas BCE (Boletín estadístico mensual No1930) – No incluye información -diciembre 2012

Elaboración: Autores

En el cuadro a continuación, se muestra el detalle de las importaciones ecuatorianas de acuerdo a la clasificación por uso o destino económico *CUODE*, que prepara el *Banco Central del Ecuador*.

Cuadro No. 26
Importaciones ecuatorianas CUODE -En miles de dólares CIF-

CLASIFICACIÓN	TIPO	2009	2010	2011	2012*
Bienes de consumo	No duraderos	1.984.944,13	2.371.887,02	2.861.741,69	2.680.744,18
	Duraderos	1.279.409,12	1.999.259,68	2.144.220,17	2.009.915,26
	<i>SUBTOTAL</i>	<i>3.264.353,25</i>	<i>4.371.146,70</i>	<i>5.005.961,86</i>	<i>4.690.659,44</i>
Combustibles y lubricantes	<i>SUBTOTAL</i>	<i>2.641.585,25</i>	<i>4.338.499,82</i>	<i>5.369.298,29</i>	<i>5.095.168,61</i>
Materias primas	Agrícolas	670.210,88	840.665,82	1.011.038,84	917.599,64
	Industriales	3.798.286,85	4.975.267,60	5.877.400,42	5.327.176,99
	Materiales de construcción	547.253,81	585.828,68	853.430,07	884.342,06
	<i>SUBTOTAL</i>	<i>5.015.751,54</i>	<i>6.401.762,10</i>	<i>7.741.869,33</i>	<i>7.129.118,69</i>
Bienes de capital	Agrícolas	95.616,16	91.088,81	107.866,36	110.455,56
	Industriales	2.740.396,91	3.535.793,86	4.208.712,94	4.266.167,41
	Equipos de transporte	1.284.044,23	1.768.546,47	1.807.457,47	1.801.680,60
	<i>SUBTOTAL</i>	<i>4.120.057,30</i>	<i>5.395.429,14</i>	<i>6.124.036,77</i>	<i>6.178.303,57</i>
Diversos	<i>SUBTOTAL</i>	<i>48.145,01</i>	<i>84.016,88</i>	<i>44.900,57</i>	<i>43.500,75</i>
TOTAL IMPORTACIONES		<i>15.089.892,35</i>	<i>20.590.854,64</i>	<i>24.286.066,82</i>	<i>23.136.751,06</i>

Fuente: Estadísticas BCE (Boletín estadístico mensual No1930) – No incluye información -diciembre 2012

Elaboración: Autores

Del cuadro anterior se desprende que las importaciones de bienes de consumo y combustibles, han representado en los últimos años alrededor del 42% del total de importaciones, lo que habla a claras de la incapacidad del país en elaborar productos terminados agregados de valores y así como del ecuatoriano en lo que se refiere a refinación de petróleo.

En lo que respecta a las importaciones del sector automotriz, éstas se encuentran desagregadas tanto en lo que se refiere a materias primas (Importaciones de CKD'S) como en bienes de consumo (Vehículos de pasajeros terminados) y bienes de capital (Maquinarias agrícolas y transporte pesado), por lo que para determinar su incidencia en la balanza comercial nacional, se requiere de un análisis histórico más minucioso.

El sector automotor ecuatoriano, a partir de la dolarización de la economía, una relativa estabilidad económica, facilidades en el acceso al crédito y una gran cantidad de circulante en la economía originada en la inversión pública principalmente, creció de manera sostenida en los últimos años, lo cual se tradujo en un incremento en las importaciones de vehículos, bien sea como productos terminados o como componentes para su ensamblaje local.

De acuerdo a información del *Banco Central del Ecuador*, las partidas arancelarias utilizadas para el registro de la importación de vehículos, son las partidas comprendidas en los grupos 87.02 “*Vehículos para transporte de diez o más personas, incluido el conductor*”, 87.03 “*Automóviles de turismo y demás vehículos automóviles concebidos principalmente para transporte de personas (excepto los de la partida no. 87.02), incluido los de tipo familiar*” y grupo 87.04 “*Vehículos automóviles para el transporte de mercancías*”.

Durante el año 2012, incluido el mes de diciembre, bajo las partidas del grupo 87.02 se realizaron importaciones por un total de USD. 85’571.359,13, bajo las partidas del grupo 87.03 se realizaron importaciones por USD. 663’064.854,89, siendo este el grupo de mayor importancia, mientras que bajo las partidas del grupo 87.04 se importó un total de USD 595.810.407,90; por lo expuesto se puede sostener que durante el 2012 el sector automotor ecuatoriano importó USD 1.344’446.621,92 entre vehículos terminados y CKD’S para el ensamblaje local.

En virtud de lo expuesto y considerando un total de importaciones durante el año 2012 de USD. 25.064’814.000,00, las importaciones de vehículos representaron el 5.36% de dicho valor, porcentaje que asciende al 11.85% si se considera la importancia de autopartes, repuestos y otros ítems considerados dentro del grupo 87 del *Arancel Nacional*, cuyas importaciones en el mismo lapso de tiempo ascendieron a USD. 2.969.827.488,81.

De manera complementaria, en lo que respecta a la comercialización de vehículos importados, durante el período 2007-2012 se colocaron 384.766 unidades frente a 299.574 vehículos ensamblados en el país, lo cual representa una participación promedio del 56.17%. Cabe destacar que dicha distribución ha ido disminuyendo en los últimos años, en los cuales la

producción de vehículos ecuatorianos ha llegado a representar hasta el 50% del mercado en determinados años, más esto no se dado por una preferencia del producto nacional sino por la imposición de medidas restrictivas que han disminuido el mercado vehículos en general, tanto de importados como de nacionales.

Cuadro No. 27
Distribución mercado automotriz ecuatoriano.

DETALLE	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Producción nacional	34.094	49.337	46.185	57.503	57.790	54.665
Vehículos importados	54.108	63.262	46.680	72.847	81.442	66.427
<i>Participación vehículos importados</i>	<i>61.35%</i>	<i>56.18%</i>	<i>50.27%</i>	<i>55.89%</i>	<i>58.49%</i>	<i>54.86%</i>
TOTAL	88.202	112.599	92.865	130.350	139.232	121.092

Fuente: Estadísticas AEADE 2012

Elaboración: Autores

3.4.2. Exportaciones

Durante el período comprendido durante los meses de enero a noviembre del año 2012, las exportaciones del sector automotriz ecuatoriano, vehículos únicamente, fueron de alrededor de USD 446'593.000,00 en términos *FOB*, lo cual representante apenas un 2.04% de los USD 27.877'094.000 registrado por concepto de exportaciones durante el período antes mencionado, y un 4.9% considerando las exportaciones no petroleras, pese a lo cual, respecto al mismo período de 2011 supone un incremento nominal del 37.6% en cuanto a valores negociados. A continuación se presenta un detalle de la composición de las exportaciones ecuatorianas en los últimos años.

Cuadro No. 28
Participación principales productos de exportación

CATEGORÍA	PRODUCTO	ENERO- NOVIEMBRE 2009	ENERO- NOVIEMBRE 2010	ENERO- NOVIEMBRE 2011	ENERO- NOVIEMBRE 2012
Petroleras	Crudo	5.507.411	8.035.034	10.785.116	11.687.021
	Derivados	629.308	634.712	1.087.330	1.010.514
	Subtotal	6.136.719	8.669.747	11.872.447	12.697.535
No Petroleras Tradicionales	Banano y Plátano	1.797.460	1.851.406	2.052.303	1.900.402
	Camarón	606.836	773.645	1.066.543	1.173.298
	Cacao y elaborados	345.159	377.352	528.953	403.270
	Atún y pescado	211.306	218.780	220.706	292.867
	Café y elaborados	126.550	144.514	233.520	237.139
	Subtotal	3.087.312	3.365.696	4.102.026	4.006.977
No Petroleras no Tradicionales	Enlatados de pescado	588.892	537.264	775.835	999.316
	Flores Naturales	503.364	558.723	622.824	700.709
	Vehículos	229.500	330.079	324.441	446.593
	Productos mineros	57.584	78.351	145.710	386.049
	Otras Manufacturas de metal	247.715	304.458	273.449	358.893
	Extractos y aceites vegetales	196.303	178.418	338.291	338.129
	Químicos y fármacos	110.601	174.635	188.859	240.836
	Manuf.de cuero, plástico y caucho	119.525	142.009	195.071	198.704
	Madera	89.147	118.957	138.766	149.373
	Jugos y conservas de frutas	167.768	181.427	153.199	192.027
	Otras manif .textiles	134.565	152.639	143.419	105.249
	Harina de pescado	69.169	91.093	110.130	101.760
	Elaborados de banano	33.161	35.501	75.419	78.440
	Maderas terciadas y prensadas	39.027	44.396	44.988	57.884
	Manuf. de papel y cartón	29.655	42.106	54.751	60.132
	Fruta	62.483	55.780	64.027	59.952
	Tabaco en rama	35.349	33.097	38.760	41.392
	Otros elaborados del mar	15.540	17.765	20.771	29.402
	Prendas de vestir de fibras textiles	19.239	20.051	23.861	22.879
	Abacá	11.883	12.149	11.367	16.221
	Otros	411.040	619.304	628.780	598.643
Subtotal	3.171.510	3.728.202	4.372.717	5.182.582	
TOTAL EXPORTACIONES		12.395.540	15.763.645	20.347.190	21.887.094

Fuente: Estadísticas BCE (Boletín estadístico mensual No.1930 - Diciembre 2012)

Elaboración: Autores

Si se considera que en base a los resultados comerciales del país, de carácter preliminar, con corte a noviembre de 2012, se preveía cerrar dicho periodo con un volumen de exportaciones cercano a los USD. 22.042'790.000, las exportaciones del sector automotriz ecuatoriano, principalmente vehículos representaría apenas un 2.19% del total nacional, lo cual es un reflejo de lo incipiente de la industria nacional, del limitado desarrollo tecnológico del país en temas relacionados a la manufactura. A continuación se presenta un desglose de los bienes exportados bajo el grupo arancelario 87 “*Vehículos automóviles, tractores, velocípedos y demás vehículos terrestres, sus partes y accesorios*”.

Cuadro No. 29
Exportaciones FOB -vehículos y autopartes- en miles de US dólares.

PARTIDA NANDINA	DESCRIPCIÓN	ENERO NOVIEMBRE 2012
8704	Vehículos automóviles para transporte de mercancías	217.848,83
8703	Automóviles de turismo y demás vehículos automóviles concebidos principalmente para transporte de personas (excepto los de la partida n° 87.02), incluidos los del tipo familiar	171.647,97
8702	Vehículos automóviles para transporte de diez o más personas, incluido el conductor	37.494,12
8705	Vehículos automóviles para usos especiales, excepto los concebidos principalmente para transporte de personas o mercancías	3.811,17
8708	Partes y accesorios de vehículos automóviles de las partidas n° 87.01 a 87.05	5.337,15
8701	Tractores (excepto las carretillas tractor de la partida n° 87.09)	1.864,07
Resto partidas grupo 87		8.589,72
TOTAL		446.593,03

Fuente: Estadísticas BCE (Boletín estadístico mensual No.1930 - Diciembre 2012)

Elaboración: Autores

Debido a que a la fecha no se cuenta con cifras, respecto al número de unidades exportadas durante el último año por tipo de vehículo, a continuación se presenta un detalle correspondiente al período 2007 a 2011, en donde se observa que en los últimos años el volumen de vehículos exportados se ha reducido. El estancamiento de las exportaciones de vehículos se debe a las restricciones de divisas existentes en Venezuela, otrora uno de los principales mercados del país, a la pérdida de competitividad de la industria local y al encarecimiento de materias primas.

Cuadro No. 30
Exportaciones de vehículos ecuatorianos –en unidades-

AÑO	AUTOMÓ- VILES	CAMIONE- TAS	SUVS	VANS	TOTAL
2007	6.362	13.871	4.164	1.519	25.916
2008	3.469	11.903	5.190	2.062	22.624
2009	2.430	4.809	5.865	740	13.844
2010	4.976	7.125	6.913	722	19.736
2011	3.686	8.726	6.302	1.736	20.450

Fuente: Estadísticas AEADE 2012

Elaboración: Autores

En la siguiente tabla se detallan los principales países compradores de los productos pertenecientes a los capítulos 8703, 8704 y 8705 del sector automotriz ecuatoriano, entre los que se destacan Colombia y Venezuela.

Cuadro No. 31
Destinos exportaciones ecuatorianas -partidas arancelarias grupo 8703-
En miles de USD.

PAÍS	2009	2010	2011	ENE-NOV 2012
Colombia	164.993,13	209.621,09	234.239,88	84.326,93
Venezuela	42.454,76	117.535,58	112.643,17	86.065,29
Chile	17.836,67	4,80	0,00	1.225,70
Perú	0,00	242,06	17,83	0,00
Panamá	0,00	47,10	0,00	0,00
Brasil	0,00	38,68	0,00	0,00
Estados Unidos	9,32	7,00	16,70	0,51
Haití	0,00	0,00	0,00	15,00
Paraguay	14,51	0,00	0,00	0,00
Republica Dominicana	0,00	0,00	0,00	12,57
Argentina	0,00	12,20	0,00	0,00
Francia	0,00	0,00	0,00	2,00
TOTAL	225.308,39	327.508,51	346.917,58	171.648,00

Fuente: Banco Central del Ecuador.

Elaboración: Autores

Cuadro No. 32
Destinos exportaciones ecuatorianas -partidas arancelarias grupo 8704-
En miles de USD.

PAÍS	2009	2010	2011	ENE-NOV 2012
Colombia	76.939,86	116.563,97	164.455,45	104.817,76
Venezuela	7.118,88	30.758,00	28.461,18	111.363,51
Chile	17.836,67	0,00	0,00	723,86
Haití	0,00	0,00	0,00	586,66
Panamá	0,00	0,00	0,00	295,62
Perú	0,00	214,20	0,00	0,00
Japón	0,00	0,00	0,00	61,45
Brasil	0,00	38,68	0,00	
Estados Unidos	0,00	2,00	0,00	0,00
TOTAL GENERAL	101.895,41	147.576,85	192.916,63	217.848,86

Fuente: Banco Central del Ecuador.

Elaboración: Autores

Cuadro No. 33
Destinos exportaciones ecuatorianas -partidas arancelarias grupo 8705-
En miles de USD.

PAÍS	2009	2010	2011	ENE-NOV 2012
Chile	0,00	0,00	0,00	1.837,84
Haití	0,00	0,00	0,00	1.435,50
Canadá	0,00	0,00	0,00	528,46
Colombia	87,00	2,70	155,27	0,00
Costa Rica	0,00	0,00	0,00	9,40
TOTAL GENERAL	87,00	2,70	155,27	3.811,20

Fuente: Banco Central del Ecuador.

Elaboración: Autores

3.4.3. Balanza Comercial del Sector Automotriz

A fin de determinar los efectos que el sector automotriz ecuatoriano ha tenido en la balanza comercial del país es necesario comparar de manera analítica el comportamiento de sus importaciones y exportaciones, para lo cual se considerará las partidas 8703, 8704 y 8705, ya que el agregar otras partidas si bien por un lado podría derivar en un estudio más amplio, se corre el riesgo de incluir bienes que necesariamente no los produce la industria automotriz como tal y por ende distorsionar los resultados obtenidos.

La balanza comercial del sector automotriz ha sido ampliamente desfavorable para el país en los últimos años, según se muestra en el cuadro a continuación, de donde se desprende que el déficit comercial representa alrededor del 80% de las importaciones, porcentaje que únicamente durante el período enero a diciembre de 2012 se redujo a cerca del 72%, una reducción considerable pero atribuible a las restricciones arancelarias más que a un impulso en el nivel de exportaciones.

Cuadro No. 34
Balanza comercial sector automotriz ecuatoriano
En miles de USD.

DETALLE	EXPORTACIONES -USD-FOB	IMPORTACIONES -USD-FOB	DEFICIT COMERCIAL
2007	343.606,80	1.171.801,87	828.195,07
2008	341.184,99	1.511.369,76	1.170.184,77
2009	225.308,39	1.135.576,89	910.268,50
2010	327.508,51	1.785.780,24	1.458.271,73
2011	346.917,58	1.530.234,34	1.183.316,76
2012	393.308,06	1.429.470,93	1.036.162,87
TOTAL GENERAL	1.977.834,33	8.564.234,03	6.586.399,70

Fuente: Banco Central del Ecuador.

Elaboración: Autores

3.4.4. Mercados internacionales

Según previsiones de analistas internacionales, recogidas por la agencia de noticias *EFE*, el mercado automotriz mundial durante el año 2012 vendió 62 millones de unidades, siendo el mercado asiático el más que registrar con mayor volumen de ventas con cerca de 24.2 millones de vehículos comercializados con China e India como líderes de la región con 11.8 millones y 2,1 millones de unidades vendidas respectivamente.

En lo que respecta Estados Unidos, país que hasta el año 2010 era el principal mercado internacional, se estima que durante el año 2012 se comercializaron cerca de 14,3 millones de vehículos, la mayor cantidad de los últimos cuatro años; lo cual puede interpretarse como un síntoma de recuperación de tan importante mercado, golpeado desde el año 2008 por una serie de problemas que puso en serio peligro a la industria automotriz estadounidense, uno de los motivos de esta recuperación, señala *EFE*, sería la necesidad de individuos y empresas de reemplazar viejos vehículos, ya que por primera vez en la historia, la edad media de los vehículos en las carreteras estadounidenses se sitúa en 11 años, 2 años más que el máximo anterior.

Por otra parte en Europa Occidental, empujada principalmente por la fortaleza de la industria Alemana, así como por los países mediterráneos, se colocaron 11,65 millones de unidades en el mercado durante el año 2012, mientras que en Europa Oriental, las ventas alcanzaron los 4,37 millones de vehículos en el mismo período.

En lo concerniente a Suramérica las ventas de vehículos alcanzaron los 4,77 millones de unidades en el año 2012, región donde el ritmo lo impone el mercado brasileño, donde las ventas crecerán de 2,86 millones de vehículos en 2012 a 3 millones en 2013.

4. MERCADO AUTOMOTRIZ ECUATORIANO

4.1. Volumen de mercado

De acuerdo a cifras del sector recogidas por diferentes asociaciones del sector, como lo son la *AEADE*, la *CINAE* y la *AEA*, durante el año 2012 se colocaron en Ecuador alrededor de 121.092 vehículos, lo que representa una disminución de cerca del 20% en el mercado, esto considerando que durante el anterior año 2011 se vendieron 139.893 unidades en el país; al igual que en años anteriores la mitad del parque automotor nacional se concentra en las ciudades de Quito y Guayaquil, quienes abarcan el 42% y 21%, respectivamente, del total nacional.

Respecto a los tipos de vehículos más vendidos en el país, se puede observar en el cuadro a continuación, que anualmente del total de vehículos comercializados, alrededor del 42% corresponde a automóviles, un 23% a camionetas, un 22% para SUV'S, un 3% a VAN's y restante 10% a buses y camiones; en donde es importante destacar que la comercialización de automóviles ha incrementado un 3% frente al resto de tipos de vehículos que se han mantenido relativamente estables.

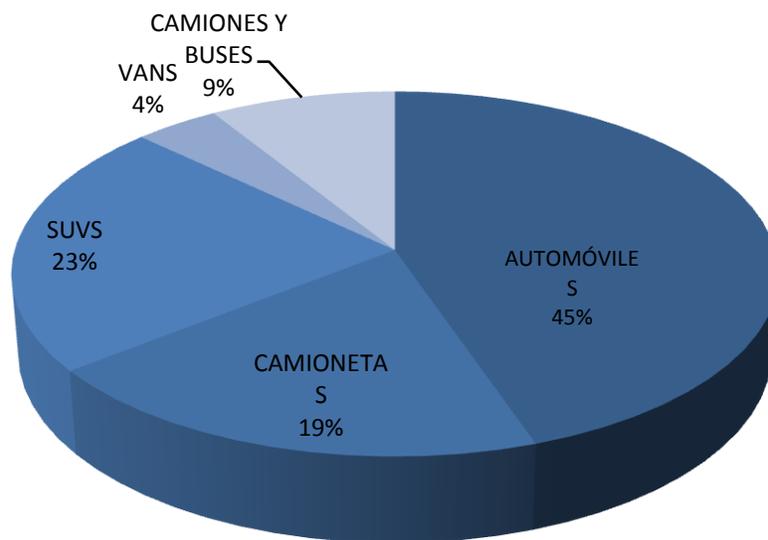
Cuadro No. 35
Ventas por tipo de vehículo

AÑO	AUTOMÓVILES	CAMIONETAS	SUVS	VANS	CAMIONES Y BUSES	TOTAL
2007	38.565	20.660	19.769	1.917	7.291	88.202
2008	46.846	27.963	22.710	2.207	12.873	112.599
2009	35.869	21.336	24.727	1.895	9.038	92.865
2010	57.278	27.808	32.972	3.702	8.590	130.350
2011	62.585	27.469	31.712	5.678	11.788	139.232
2012	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	121.092

Fuente: Estadísticas AEADE

Elaboración: Autores

Gráfico No. 5
Ventas por tipo de vehículo – Año 2011



Fuente: Estadísticas AEADE

Elaboración: Autores

Los niveles de producción de las ensambladoras nacionales dependen de factores como: economía del país, crédito bancario, ingresos de los ecuatorianos, variación de la demanda, volumen de importaciones, régimen aduanero y de cupos arancelarios, así como para las fuentes de las autopartes y CKD'S es importante también aspectos como: tecnología, órdenes de pedido en firme con tres meses de anticipación, infraestructura disponible, nivel de inversión, entre otros

Sin duda la industria automotriz con sus directrices generan estrategias acordes a las circunstancias del país especialmente en segmentos de mercado tan variables, orientando así a la producción nacional y a los Convenios Internacionales con Colombia, quienes son estratégicamente viables en la cuestión de impuestos arancelarios para vehículos y autopartes. No se puede pasar por alto a concesionarios quienes con más razón mantienen estrategias de venta a través de las promociones, descuentos, incentivos, ventas flotistas y facilidades en el crédito, así como de los precios de los vehículos.

Finalmente en lo concerniente al sector autopartista del país, según estadísticas del *Banco Central del Ecuador (BCE)*, recogidas por Diario *El Telégrafo* en su edición del 15 de enero de 2013, durante el año 2011 se importó USD a 154,24 millones en autopartes, valor que para el año 2012 no superó los USD. 97,73 millones, hecho también atribuible a la Resolución No. 66 del *Comité de Comercio Exterior (Comex)* que restringe la importación de CKD'S.

Según datos de la *Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador*, en el transcurso del 2011, en promedio el *material originario ecuatoriano* en un vehículo representaba el 11,3% del valor total del vehículo, porcentaje que para el año 2012 representó un 14,2% y que se espera que para 2013 llegue al 15,77% y continúe su crecimiento hasta el 20,88% esperado para el año 2016.

4.2. Distribución del mercado

Respecto a las preferencias de los consumidores por marca, *General Motors - Omnibus BB Transportes*, lideran el mercado con su principal marca que es *Chevrolet*, así como con marcas complementarias como *Suzuki* e *Isuzu*, según datos definitivos de la *AEADE* correspondientes al año 2012, *Chevrolet* cuenta con una participación del 45.38% del mercado, mientras que *Hyundai* se ubicaba como la segunda marca en preferencia de los ecuatorianos al momento de adquirir un vehículo con un 10.15% del mercado, cabe destacar que las ventas de esta última marca se ha elevado considerablemente en los últimos cinco.

A continuación de las marcas líderes del mercado se ubican las marcas *Kia*, *Nissan*, *Toyota* y *Mazda* con una participación del 8,38%, 5,82%, 5,65% y 4,23% respectivamente, *Ford*, *Hino*, *Volkswagen*, *Renault*, *Great Wall* y *Chery* cuentan con una participación de entre el 3.51% y el 1.53%.

Finalmente, las 57 marcas restantes registraron ventas menores al 1% para cada marca, las cuales en conjunto se disputan el restante 5.96% del mercado. A continuación se presenta un detalle:

Cuadro No. 36
Ventas por marca de vehículo – Año 2011

MARCA	UNIDADES VENDIDAS	PARTICIPACION
CHEVROLET	54.947	45,38%
HYUNDAI	12.296	10,15%
KIA	10.144	8,38%
NISSAN	7.051	5,82%
TOYOTA	6.840	5,65%
MAZDA	5.120	4,23%
FORD	4.254	3,51%
HINO	3.625	2,99%
VOLKSWAGEN	2.969	2,45%
RENAULT	2.685	2,22%
GREAT WALL	2.090	1,73%
CHERY	1.854	1,53%
JAC	1.086	0,90%
SKODA	551	0,46%
KENWORTH	480	0,40%
OTRAS	5.100	4,21%
TOTAL	121.092	100,00%

Fuente: Estadísticas AEADE

Elaboración: Autores

En gran medida el precio de los vehículos, marca sus volúmenes de venta, así se tiene por ejemplo que los modelos de vehículos más vendidos en el país durante el año 2012, desagregadas por modelo y marca, fueron el *Chevrolet Sail 4p*, el *Chevrolet Aveo Family* y la camioneta *Chevrolet LUV Dmax 3.0* cuyos precios para dicho año fueron de USD. 16.940, USD. 15.190 y USD. 28.750.

Continuando con el análisis, en el siguiente cuadro se presenta un detalle de los vehículos más vendidos en el país durante el período 2012, de acuerdo a su categoría; donde se destaca que los modelos de la marca *Chevrolet* lideran o se encuentran en los primeros lugares de venta de todas las categorías, bien sea a través de vehículos importados o de vehículos ensamblados en el país.

Cuadro No. 37
Vehículos más vendidos – Año 2011

TIPO	MODELO	UNIDADES VENDIDAS
Automóviles	Sail 4p 1.4l 4x2 Tm A/C	7.112
	Aveo Family 1.5l Ac	5.751
	Aveo Family 1.5l Std	3.946
	Sail 4p 1.4l 4x2 Tm Std	3.757
	Nuevo Accent Gl 1.6 Lt 4dr	2.178
SUV	Grand Vitara 2.0l 5p Std T/M 4x2	3.302
	TUCSON Ix 4X2 TM	3.052
	Grand Vitara Sz 2.0l 5p Tm 4x2 Fl	2.470
	Grand Vitara 2.0l 5p Tm 4x2	1.750
	SPORTAGE 2.0 LX 4x2	1.279
Camioneta	Luv D-Max 3.0l Diesel Cd Tm 4x4 Extreme	5.738
	LUV D-MAX 2.4L CD TM 4x2 OPTIMA	2.032
	Bt-50 2.2 Cd 4x2	1.562
	New Hilux 4x2 Cd	1.417
	F-150 3.7L DC XLT 4x2 (USA)	741
Camiones	Nlr 55e Camión Chasis Cabinado	1.175
	Fc9jjsa	519
	Hfc1035kd	458
	Dutro Mm	437
	Nmr 85h Camion Chasis Cabinado	396
Buses	Ak8jrja	605
	Chasis Vw 17.210od	219
	Chasis Vw 9,150 Od	155
	Of 1721 / 52 / 59	94

Fuente: Estadísticas AEADE

Elaboración: Autores

Según se desprende de la información presentada en el cuadro anterior, los vehículos nacionales cuentan con participación importante en el país, es así que mientras en el año 2007 los vehículos importados cubrían cerca del 65% mercado para el año 2012 dicho porcentaje descendió al 52%, en beneficio de los vehículos de producción nacional; sin embargo debe señalar que este comportamiento corresponde en gran medida a las restricciones arancelarias y al establecimiento de cupos en el sector automotor.

4.3. Evolución de precios de venta al público

Al igual que en la participación de mercado, las restricciones arancelarias y el establecimiento de cupos a la importación de vehículos terminados, autopartes y CKD'S, han jugado un papel importante en la fijación de los precios de venta al público de los vehículos en el mercado nacional, donde se ha registrado incrementos sostenidos e importantes, sobre todo en el último año.

A manera de ejemplo, respecto a los vehículos de mayor venta en el 2011, como fueron el automóvil *Aveo Activo*, el automóvil *Aveo Family* y la camioneta *LUV Dmax*, se tiene que mientras sus precios para dicho año fueron de USD. 12.880, USD. 12.500 y USD. 20.500, respectivamente, en la actualidad si bien es cierto el modelo *Aveo Activo* ya no se encuentra en el mercado, el modelo *Aveo Family* se cotiza en USD. 14.390 y el modelo *LUV Dmax* en USD 22.290, lo cual representa incrementos de entre el 8% y el 15% en apenas un año.

Para contar con una perspectiva mucho más amplia del incremento de precios presentados en el sector, en el siguiente cuadro se presenta un resumen comparativo de los precios de venta al público de los vehículos de mayor venta en el país durante el período 2007 – 2012, en base a información estadística del la Asociación Ecuatoriana de Empresa Automotriz (*AEADE*), la Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana (*CINAE*), la Asociación Ecuatoriana Automotriz (*AEA*) y publicaciones de medios de comunicación especializados, como es el caso de las revista *Carburando*.

Para efectos de comparabilidad de los datos, debe tenerse en cuenta que algunos de modelos de los vehículos que se comercializaban en el año 2007, ya no se encuentran en el mercado, mientras que otros han sufrido modificaciones tales como actualizaciones de modelo o incluso la supresión de algunas características adicionales que antes venían de fábrica, como es el caso de sensores de retro, vidrios eléctricos, bolsas de aires y otros elementos de seguridad, por lo que un dato importante será el considerar los rangos de precios de los vehículos disponible en el mercado.

Cuadro No. 38
Comparativo PVP vehículos -Período 2007 y 2012

MODELO	PRECIO 2007 (USD)	MODELO	PRECIO 2012 (USD)
CORSA EVOLUTION ACTIVO 5P 1.4 STD	11.300,00	CHEVROLET SPARK. DESDE:	11.390,00
AVEO ACTIVO 1.4L 3P STD	12.170,00	HYUNDAI I10. DESDE:	12.490,00
AVEO ACTIVO 1.4L 5P STD	12.240,00	KIA PICANTO R. DESDE:	13.259,00
CORSA EVOLUTION ACTIVO 5P 1.4 A/C	12.270,00	CHEVROLET AVEO FAMILY. DESDE:	14.290,00
CORSA EVOLUTION ACTIVO 4P 1.4 STD	12.290,00	KIA RIO STYLUS. DESDE:	14.790,00
AVEO ACTIVO 1.4L 4P STD	12.490,00	CHEVROLET SAIL. DESDE:	15.840,00
AVEO ACTIVO 1.4L 3P A/C	12.770,00	CHEVR SPARK GT. DESDE:	16.399,00
AVEO ACTIVO 1.4L 5P A/C	12.840,00	CHEVROLET AVEO EMOTION. DESDE:	17.390,00
AVEO ACTIVO 1.4L 4P A/C	13.090,00	MAZDA BT-50. DESDE:	17.490,00
CORSA EVOLUTION ACTIVO 4P 1.4 A/C	13.260,00	HYUNDAI ACCENT. DESDE:	19.390,00
VITARA 3P STD T/M INYEC	14.375,00	MAZDA 2. DESDE:	19.490,00
LUV D-MAX HEC 4X2 CS SIN CHEVYSTAR	15.990,00	CHEVROLET VITARA. DESDE:	19.990,00
LUV D-MAX HEC 4X2 C/S EDICION ESP.	16.105,00	KIA RIO R.. DESDE:	20.222,00
GRAN VITARA 3 P DLX T/M	17.075,00	KIA CERATO. DESDE:	22.038,00
LUV D-MAX DIESEL 4X2 CS	18.590,00	CHEVROLET DMAX CABINA SENCILLA. DESDE:	22.290,00
LUV D-MAX HEC 4X2 CD	18.590,00	CHEVROLET GRAND VITARA. DESDE:	22.590,00
GRAN VITARA 3 P DLX T/M A/C SPORT	18.595,00	KIA SERIE K. DESDE:	22.990,00
LUV D-MAX DIESEL 4X2 CS EDICION ESPECIAL	18.705,00	CHEVROLET DMAX CABINA DOBLE. DESDE:	24.890,00
GRAND VITARA 5P 4X2 T/M DLX	20.125,00	MAZDA NUEVO 3. DESDE:	25.990,00
LUV D-MAX DIESEL 4X2 CD	22.490,00	KIA SPORTAGE. DESDE:	25.990,00
LUV D-MAX V6 4X4 CS	22.550,00	HYUNDAI E- SERIES ELANTRA. DESDE:	26.590,00
GRAN VITARA 5 P DLX T/M A/C	22.625,00	CHEVROLET GRAND VITARA SZ. DESDE:	28.590,00
LUV D-MAX V6 4X2 CD	23.990,00	HYUN. TUCSON IX. DESDE:	28.590,00
LUV D-MAX V6 4X2 C/D EDICION ESPECIAL	24.200,00	CHEVROLET CRUZE. DESDE:	29.100,00
GRAND VITARA 5P T/M V6 FULL	24.775,00	KIA SPORTAGE R. DESDE:	29.290,00
LUV D-MAX DIESEL 4X4 CD	25.990,00	HYUNDAI H1. DESDE:	32.990,00
LUV D-MAX V6 4X4 CD	25.990,00	HYUNDAI SONATA. DESDE:	33.990,00
LUV D-MAX V6 4X4 C/D EDICION ESPECIAL	26.200,00	MAZDA 6. DESDE:	33.990,00
LUV D-MAX DIESEL 4X4 C/D EDICION ESPECIAL	26.200,00	KIA CARNIVAL. DESDE:	34.990,00
LUV D-MAX V6 4X4 CD FULL	27.690,00	CHEVR. ORLANDO. DESDE:	36.090,00
LUV D-MAX V6 4X4 C/D FULL EDICION ESPECIAL	27.900,00	CHEVROLET CAPTIVA SPORT. DESDE:	37.750,00
LUV D-MAX V6 4X4 CD TA	29.890,00	KIA SORENTO. DESDE:	41.747,00
CHASIS TORPEDO FTR CON FULL AIR BRAK	43.990,00	HYUNDAI SANTA FE. DESDE:	44.990,00
BUS FTR CON FULL AIR BRAK	74.760,00	HYUNDAI GENESIS - SEDAN. DESDE:	69.990,00

Fuente: Empresas del sector / Revistas especializadas

Elaboración: Autores

4.3.1. Costos de Producción de vehículos nacionales

El CKD es uno de los principales componentes del costo de vehículos ensamblados, el cuál cambia dependiendo del tipo de vehículo a ensamblarse, como automóviles, camionetas, buses o camiones, la tecnología, la estructura adecuada y la mano de obra capacitada que disponga la planta ensambladora.

Otros componentes del costo de un vehículo incluye la separación de piezas del conjunto CKD, la incorporación de partes como techo, guardafangos y capos, para formar el esqueleto, la fosfatización de la estructura, la colocación de la pintura de fondeo y el sellado y fijación de color.

Finalmente, debe considerarse también los costos asociados a la instalación de autopartes como vidrios, cauchos, tapizados, la realización del ajuste del motor, engrasado, pulverizado, alineación, balanceo y el respectivo control de hermeticidad para culminar finalmente con la prueba de ruta y control de calidad.

Los costos de producción de las unidades ensambladas localmente pueden cambiar dependiendo del fabricante o la fuente de origen de un país a otro, ya sea por factores tales como: ubicación de las plantas, antigüedad de los equipos, tamaño, fuerza de trabajo si es sindicalizada o no, productividad de la mano de obra, grado de complejidad del ensamble de diseño de vehículos, costos de materia prima y componentes, grado de automatización, tipo de vehículo ensamblado, procedencia de las partes y componentes o CKD'S, los cuales representan entre un 65 % y un 70 % del costo total del vehículo, así como a las prácticas, métodos y tecnologías aplicadas por cada ensambladora a sus procesos de producción.

El resto del componente de la unidad es decir el 30% al 35% del vehículo está compuesto por la mano de obra – el 10 % - y las autopartes - entre un 20 % a 25 % - que puede ser nacional o importado, con el fin de abaratar los costos.

Según datos de la *AEADE*, en el transcurso del 2011, en promedio el *material originario ecuatoriano* en un vehículo representaba el 11,3% del valor total del vehículo, porcentaje que para el año 2012 representó un 14,2% y que se espera que para 2013 llegue al 15,77% y continúe su crecimiento hasta el 20,88% esperado para el año 2016.

Las autopartes para las empresas ensambladoras en el país son en mayor proporción importadas, circunscribiéndose el componente nacional generalmente a: Llantas, baterías, esponjas de asientos, vidrios, alfombras, tapicería, materiales de fricción, la pintura, filtros, radiadores y bujías. En términos generales, la representación de las proporciones en cuanto a costo se pueden resumir así:

Componente CKD 70%, Mano de Obra 10%, Autopartes 20%.

El cálculo de los costos unitarios de los vehículos ensamblados en Ecuador es información de carácter reservado, razón por la cual el acceso a la misma está restringido; cabe mencionar que la incidencia de los costos de fabricación en los precios de los vehículos nacionales depende de varios factores señalados en párrafos anteriores.

Las empresas ensambladoras actualmente son las que fijan los precios a los cuales los distribuidores deberán comercializar los vehículos, el mismo que contempla un porcentaje de margen de utilidad.

Finalmente se puede señalar que los precios para el público de vehículos nacionales no tienen mayor diferencia con los precios de los vehículos importados, no pudiendo precisarse qué segmento de la cadena – ensambladoras, concesionarios o distribuidores – se marginan los mayores porcentaje de ganancia en virtud de las diferencias que existen en cuanto a los costos que generan el ensamblaje de automóviles, camionetas o vehículos todo terreno, volumen de producción y costos de comercialización diferentes asumidos por los concesionarios y distribuidores.

4.3.2. Formación de precios de vehículos importados

Los vehículos importados también responden a la oferta y demanda en el país, los importadores tienen que cubrir una serie de costos para traer los vehículos al país, todo lo cual encarece el producto; si el caso es que se importa desde Colombia o Venezuela, estarán exentos del pago de aranceles, pero deberá cubrir los demás rubros de importación, como es el caso del Impuesto al Valor Agregado, el Impuesto a los Consumos Especiales, entre otros.

Grande parte de los tributos que son generados por el subsector importador constituyen una protección para los vehículos ensamblados en el país, al encarecer los productos para el consumidor, pero asimismo representan ingresos para el Estado como contribución del sector automotor al Fisco.

En ciertos casos de común acuerdo entre importadores y distribuidores, se opta por vender las unidades sin ciertos accesorios tales como el equipo de aire acondicionado, como una estrategia para abaratar los costos al consumidor y competir con mejores precios en el mercado doméstico, lo que implica que los compradores no reciban todas las prestaciones que debiera entregárseles por el precio que pagan.

Por otra parte los márgenes de rentabilidad de los concesionarios, luego de cubiertos los costos administrativos, estuvo entre un 7% a 10%. De igual manera en el caso de las firmas fabricantes internacionales determinan los vehículos que se comercializarán, definen el precio a los que se venderá y exigen a los concesionarios altas inversiones en infraestructura, tecnología y stock. Los concesionarios de determinadas marcas pueden utilizar subdistribuidores, a los que les reconocen un 3% o 4% de comisión.

Por otra parte, de acuerdo a estimaciones de la misma *AEADE*, los costos de importación de un vehículo entre los que si incluyen aranceles, impuestos, tasas y contribuciones, hace que el valor ex aduana sea represente el 200% del valor *FOB* negociado en el exterior.

En lo que respecta a los repuestos tienen una estructura distinta a la que se acostumbra validar para los vehículos, para ello se rigen a las ensambladoras y casas importadoras de vehículos, para comenzar esta tiende a ser variable, dependiendo de la ubicación de cada miembro de la cadena y en función del tipo de producto que se comercializa, lo que incide para que los márgenes de rentabilidad también tengan este carácter variable.

4.4. Niveles de producción

Los niveles de producción de la industria automotriz ecuatoriana, a lo largo de su historia ha sido muy vulnerable a factores y regulaciones externas, así se tiene el caso dentro del período de análisis los años 2009 y 2012 registran una reducción significativa respecto al período inmediato anterior; la reducción del año 2009 es atribuida a la crisis financiera internacional suscitada en dicho año mientras que la reducción de 2012 es atribuible al establecimiento de restricciones arancelarias en nuestro país.

En el cuadro a continuación se presenta un detalle de los niveles de producción registrados en los últimos seis años, niveles que incluyen producción destinada a exportación; cabe destacar que los datos de 2012 son preliminares y corresponden a estimaciones.

Cuadro No. 39
Producción ensambladoras nacionales

DETALLE	PRODUCCIÓN NACIONAL*
2007	60.010
2008	71.961
2009	60.029
2010	77.239
2011	78.240
2012	72.665

Fuente: Estadísticas AEADE 2012

Elaboración: Autores

4.5. Empleo generado por el sector

Dentro del período de análisis del presente estudio, es importante recalcar que el año 2009, como efecto de la recesión o desaceleramiento económico de Estados Unidos y de las principales economías de Europa se desencadenó una crisis económica mundial; las consecuencias para Ecuador se tradujeron en una reducción en los niveles de empleo.

Los efectos de la crisis antes mencionada, se pueden observar en el siguiente cuadro, en donde resalta el hecho que durante el período 2007 a 2012, el único año en donde se presenta una reducción en el número total de *ocupados plenos* fue 2009, dicha reducción fue de alrededor del 10%, porcentaje bastante significativos si se considerada que el año 2008 se había tenido un incremento neto del 5% y para los año 2010 a 2012 dicho incremento fue de entre el 5% y el 15%.

Cuadro No. 40
Niveles de empleo en Ecuador

DETALLE	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Población en edad de trabajar	9.309.490	9.648.996	10.032.716	10.291.500	10.533.003	10.864.147
<i>Población econ. Activa</i>	<i>6.336.029</i>	<i>6.385.421</i>	<i>6.548.937</i>	<i>6.436.257</i>	<i>6.581.621</i>	<i>6.701.263</i>
Ocupados	6.019.332	6.005.395	6.125.135	6.113.230	6.304.834	6.425.089
<i>Ocupados no clasificados</i>	<i>65.143</i>	<i>15.481</i>	<i>128.598</i>	<i>54.395</i>	<i>39.451</i>	<i>146.800</i>
<i>Ocupados plenos</i>	<i>2.236.247</i>	<i>2.337.409</i>	<i>2.106.470</i>	<i>2.439.463</i>	<i>2.694.207</i>	<i>2.867.143</i>
<i>Subempleados</i>	<i>3.717.943</i>	<i>3.652.505</i>	<i>3.890.067</i>	<i>3.619.373</i>	<i>3.571.176</i>	<i>3.411.146</i>
Desocupados	316.697	380.026	423.802	323.027	276.787	276.174
<i>Población econ. inactiva</i>	<i>2.973.460</i>	<i>3.263.575</i>	<i>3.483.779</i>	<i>3.855.244</i>	<i>3.951.382</i>	<i>4.162.884</i>

Fuente: Reporte mercado laboral (INEC- diciembre 2012)

Elaboración: Autores

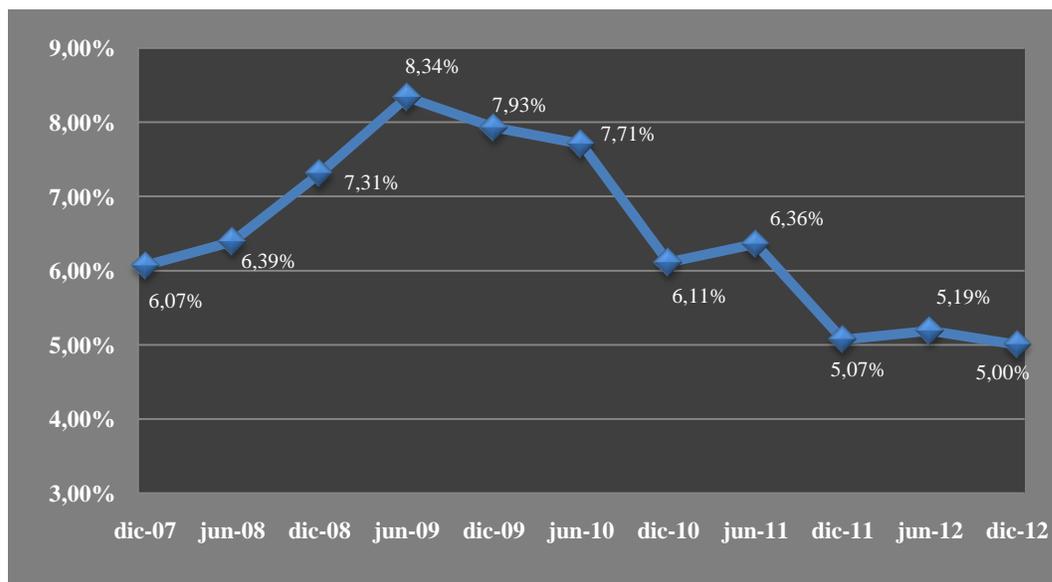
Como resultado de la reducción de *ocupados plenos*, los niveles de desempleo en el país se incremento a tasas de alrededor del 8%, índice que para el resto de años en análisis se ubicó entre el 5% y el 6%.

Cuadro No. 41
Tasas de desempleo en Ecuador

FECHA	VALOR
Diciembre-31-2007	6.07 %
Junio-30-2008	6.39 %
Diciembre-31-2008	7.31 %
Junio-30-2009	8.34 %
Diciembre-31-2009	7.93 %
Junio-30-2010	7.71 %
Diciembre-31-2010	6.11 %
Junio-30-2011	6.36 %
Diciembre-31-2011	5.07 %
Junio-30-2012	5.19 %
Diciembre-31-2012	5.00 %

Fuente: Reporte mercado laboral (INEC- diciembre 2012)
Elaboración: Autores

Gráfico No. 6
Evolución del desempleo en Ecuador



Fuente: Reporte mercado laboral (INEC- diciembre 2012)
Elaboración: Autores

En lo que al sector automotriz respecta, el mismo se encuentra dentro del grupo de actividades denominado *Industrias manufactureras*, para efectos de los reportes que el *Banco Central del Ecuador* emite. En tal sentido se tiene que la industria manufacturera es la segunda actividad que mayor número de puestos de trabajo genera en el país con un promedio en el período 2007 a 2012 cercano al 13%, eso sí muy por debajo del empleo generado por las actividades de comercio que ocupan alrededor del 28% del mercado laboral ecuatoriano.

Cuadro No. 42
Niveles de empleo por rama de actividad económica

ACTIVIDAD	jun/2010	dic/2010	jun/2011	dic/2011	jun/2012	dic/2012
Comercio, reparac. vehíc. y efect. Personales	26,35%	26,90%	26,73%	27,69%	28,18%	27,18%
Industrias manufactureras	13,72%	13,59%	13,12%	13,17%	12,18%	12,92%
Transporte, almacenam.y comunicaciones	8,16%	7,69%	7,91%	8,10%	7,46%	7,99%
Activ. inmobiliarias, empresariales y alquiler	5,60%	6,29%	6,35%	6,20%	7,03%	7,30%
Construcción	7,21%	7,27%	7,32%	6,72%	6,66%	6,86%
Enseñanza	7,46%	7,61%	7,43%	6,57%	6,87%	6,79%
Hoteles y restaurantes	6,27%	5,74%	6,22%	6,43%	6,18%	6,73%
Agricultura, ganadería caza y silvicultura	5,85%	5,84%	5,77%	6,51%	6,20%	6,05%
Administ. pública y defensa; seguridad social	4,89%	4,42%	4,79%	4,83%	4,83%	4,84%
Activ. servicios sociales y de salud	3,24%	3,37%	3,68%	3,77%	3,51%	3,75%
Otras activ. comunit. sociales y personales	3,83%	4,33%	3,47%	3,59%	3,89%	3,29%
Hogares privados con servicio doméstico	4,20%	3,43%	3,77%	2,73%	3,34%	2,85%
Intermediación financiera	1,33%	1,11%	1,30%	1,50%	1,24%	1,28%
Pesca	0,93%	1,23%	0,97%	1,24%	1,58%	1,15%
Suministros de electricidad, gas y agua	0,57%	0,66%	0,67%	0,58%	0,42%	0,56%
Explotación de minas y canteras	0,37%	0,50%	0,48%	0,36%	0,39%	0,42%
Organizaciones y órganos extraterritoriales	0,00%	0,01%	0,01%	0,02%	0,04%	0,04%

Fuente: Banco Central del Ecuador.

Elaboración: Autores

Conforme se observa el cuadro anterior, el nivel de empleo generado por la industria manufacturera en los últimos 6 años se ha mantenido estable en gran medida; sin embargo, es necesario determinar el aporte específico del sector automotriz ecuatoriano en dicha industria, para el efecto se analizará el aporte, en número de puestos de trabajo, de las ensambladoras y de los concesionarios o distribuidores de automóviles.

Es importante destacar que el sub sector de autopartistas aporta cerca del 60% de empleo del sector automotriz, según información de la *AEADE*, sin embargo, debido al tamaño de dicho subsector no es posible contar con información comparable en el presente estudio, por lo se lo excluyó; de igual forma debe considerarse que para que la comparación a realizarse sea comparable, se utilizarán las variaciones porcentuales anuales, sean éstas incrementos o decrementos de puesto de trabajo.

En lo que respecta al nivel de empleo generado por las ensambladoras de vehículos en el país, es pertinente señalar que dicho nivel es bastante sensible a las variaciones producto de la recuperación o de deterioro del sector automotor, así se tiene que para el año 2007 las tres ensambladoras emplean a 1.829 trabajadores de manera directa, cifra que para el año 2008 ascendió a 2.322 puestos de trabajo, lo que representa un incremento del 26.95%, sustentado principalmente por el incremento de ventas de vehículos durante dicho período.

En contraposición, para el año 2009, producto de la crisis financiera internacional que afectó medianamente al país, se registró una contracción del mercado laboral en las empresas ensambladoras, las cuales se vieron obligadas a reducir su fuerza laboral en un 9.73% hasta las 2.096 plazas de trabajo directo.

Para los años 2010 y 2011, período de un fuerte crecimiento de la industria automotriz en el país en general, así como de registro de ventas de vehículos nunca antes registrados, las compañías ensambladoras contrataron un 19.32% y un 7.08%, respectivamente más de trabajadores para cada uno de los años antes mencionados.

Finalmente para el año 2012, se registra un desaceleramiento en la contratación de trabajadores en las antes mencionadas ensambladoras, pues las plazas de trabajo crecen menos del 2% e incluso *Omnibus B*, redujo su planilla de empleados en un 15%, sin embargo, debe señalara que dicha compañía hizo grandes esfuerzos en colocar a sus ex trabajadores en otras compañías del sector dentro de su programa de reinserción laboral.

En el siguiente cuadro se muestra un detalle de lo antes expuesto:

Cuadro No. 43
Empleos generados por el sector automotor -2007 a 2012-
Ensambladoras

AÑO	OMNIBUS BB	MARESA	AYMESA	TOTAL	VARIACION PORCENTUAL
2007	1.167	372	290	1.829	
2008	1.482	472	368	2.322	26,95%
2009	1.243	422	431	2.096	-9,73%
2010	1.445	578	478	2.501	19,32%
2011	1.499	585	594	2.678	7,08%
2012	1.272	767	687	2.726	1,79%

Fuente: CINAIE
Elaboración: Autores

En lo que respecta a los llamados concesionarios automotrices o distribuidores, si bien su actividad es meramente comercial, también aporte con un número considerable de puesto de trabajo. Durante el período 2007 a 2012 incrementaron sus requerimientos de personal de 7.593 trabajadores en el año 2007 a 14.097 trabadores al final del año 2012, en donde se observa un patrón de variaciones similar al presentado en las empresas ensambladoras, esto es picos en los años 2008, 2010 y 2011 y decrecimientos importantes en los años 2009 y 2012, demostrándose una relación directa entre empleo y niveles de venta de vehículos.

Cuadro No. 44
Empleos generados por el sector automotor -2007 a 2012-
Concesionarios

AÑO	TOTAL	VARIACION PORCENTUAL
2007	7.593	
2008	9.632	26,85%
2009	9.692	0,62%
2010	11.831	22,07%
2011	13.396	13,23%
2012	14.097	5,23%

Fuente: CINAIE
Elaboración: Autores

5. ANÁLISIS DE IMPACTO

5.1. Opinión de involucrados

Al igual de lo que sucede en varias industrias, al interior de la industria automotriz existe una fuerte confidencialidad de información y recelo al momento de intentar recopilar la opinión de los involucrados de manera directa, en virtud de éstas condiciones se debió recurrir a opiniones oficiales expuestas en medios de comunicación masiva.

A continuación se presenta extractos de declaraciones públicas de los principales involucrados en el sector automotriz ecuatoriano efectuadas en los principales diarios del país como lo son: El Comercio, El Universo, Diario Hoy, El Mercurio, El Herald, entre otros; cabe señalar que esta información constituye otro insumo para el desarrollo de una propuesta integral que recoja las preocupaciones de los diferentes actores.

- *“10 por ciento de CKD nacional tienen los autos ecuatorianos.” (10 por ciento de ckd nacional tienen los autos ecuatorianos, 2012)*

- *“En la reunión que mantuvieron representantes de carroceros, con el Parlamento Trabajo del Gobierno Provincial, resolvieron establecer estrategias de trabajo conjunto entre fabricantes de carrocerías y empresas dedicadas a la elaboración de accesorios e insumos para carrocerías.” (Autopartistas, se unirán a programas carroceros, 2012)*

- *“En un recorrido realizado por DIARIO DE NEGOCIOS en varios concesionarios de Quito se puede evidenciar que los precios de los autos han sufrido constantes elevaciones desde abril del año pasado. Clemente Ponce, director de la Asociación de Empresas Automotrices señala que "si bien es cierto han existido incrementos en los precios, estos no han sido considerables" y agregó que el principal motivo que ha originado el alza son las "apreciaciones de las monedas japonesas (yen) y coreana (won), debido a que gran parte de los autos y autopartes (CKD) que se*

encuentran en el mercado nacional son originarios de estos dos países". La reforma tributaria, que rige en el país desde el pasado noviembre, es otro de los motivos para que los precios hayan subido ya que esta ley está dirigida a que los autos paguen impuestos de acuerdo a la antigüedad y al cilindraje, es decir, entre mayor cilindraje, más impuestos. Asimismo, Ponce comentó que "los importadores, debido al impuesto a la salida de capitales (ISD), -han tenido que hacer reajustes a los precios de los autos, trasladando ese impuesto al precio final", el cual recae sobre el comprador. Juan Navas, gerente de Concesión de Vallejo Araujo, empresa que distribuye la marca Chevrolet en el Ecuador, concordó con Ponce en que los precios de los autos se han elevado por las apreciaciones del yen y won. También comentó que "si el Gobierno mantiene estable los impuestos para el sector y si las monedas coreana y japonesa son estables, los precios no presentarían aumentos". (Precios de automóviles presentan aumentos desde abril pasado, 2012)

- *“Acompañado de su esposa y su hija, Raúl Palacios visitó esta semana varios concesionarios del norte de Guayaquil para preguntar el costo de un automóvil. Al iniciar su recorrido había pensado en un carro de \$ 12.000, pero al obtener las primeras proformas percibió que han subido de precio. Es que desde diciembre y en lo que va de enero, las marcas han comenzado a realizar modificaciones en sus listados de precios. Según los modelos y las versiones, los aumentos pueden significar entre \$ 100 y \$ 1.000 por cada unidad. En las concesionarias se asocian varios factores al alza: el incremento al Impuesto a la Salida de Divisas (ISD) que pasó del 2% al 5%, el aumento en los costos de las materias primas, ajustes de precios que hacen las fábricas, entre otros. Una de las marcas que en las últimas semanas ha efectuado variaciones en sus precios es Chevrolet, que ensambla parte de sus modelos en el país. Así, el Sail, que en diciembre se encontraba desde \$ 14.990, en este mes está en \$ 15.590, es decir, \$ 600 adicionales.”* (Carros suben de precio entre \$ 100 Y \$ 1.000, según modelo, 2012)

- *“El sector automotriz del Ecuador ha mostrado su preocupación por la falta de información sobre los cupos de importación que el Gobierno pretende aplicar en*

2012. Según el presidente de la Asociación Ecuatoriana Automotriz del Austro, AEADA, Fernando Andrade, las importadoras desconocen todavía si se va mantener la situación de 2011, que restringía las importaciones en un 20 por ciento o si el Gobierno establecerá un nuevo cupo. "Lo más grave, es la falta de información y la incertidumbre, porque este negocio se planifica con seis meses de anticipación", asegura Andrade. El Impuesto a los Consumos Especiales, ICE, ha afectado directamente al precio de venta de los autos, especialmente en aquellos cuyo incremento de precio les ha hecho subir de segmento." (Sector automotriz sin certezas, 2012)

- "El Gobierno modificará el régimen de licencias de importación, fijado para 42 partidas arancelarias entre las que se encuentran autos, CKD, refrigeradores, celulares, televisiones, entre otros. El pasado 26 de agosto entró en vigencia la Resolución 17 del Comité de Comercio Exterior (Comex), la cual obliga a los empresarios a solicitar licencias para importar 51 productos. La normativa original presentó una serie de vacíos que llevaron al Régimen a realizar varias modificaciones, entre ellas, la reducción del número de partidas. Por eso, el 16 de septiembre, a través de una nueva resolución, se redujo a 42 el número de productos que requerían licencias.

La explicación del Régimen para la aplicación de la medida fue que era necesario un monitoreo de las importaciones de determinados productos. Sin embargo, los importadores acusaron de aplicar un mecanismo de cupos para restringir las compras. Juan Francisco Ballén, viceministro de Industrias (e), negó que este haya sido el objetivo. Explicó que, tras la aplicación de la medida, las importaciones de algunas de las partidas dentro de la lista incluso crecieron (ver cuadros). "Nada tiene que ver. Ahora, incluso, (el Mipro) está planteando al Comex la eliminación de la licencia para algunos rubros o, en su defecto, la posibilidad de recomendar el cambio de licencias a registros de importador (inscripción en el Ministerio, sin la necesidad de pedir autorización para cada embarque de productos)". (Licencias para importar, a revisión, 2012)

- *“A pesar de que el sector lidió con medidas que pusieron en riesgo su crecimiento, las ventas de automóviles en el 2011 cerraron con un ligero incremento del 4% en la colocación de nuevas unidades, aunque gran parte de estas pertenecen a un segmento económico. Las estimaciones efectuadas por la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (Aeade) refieren que estas alcanzarían unas 137.000 unidades comercializadas frente a las 132.172 que se colocaron en el 2010. Es decir, de 4.800 unidades adicionales. En el 2009 se vendieron 92.764.” (Venta de vehículos creció el 4%, 2012)*

- *“El 76% de las ventas ecuatorianas al mundo corresponde a productos primarios. De enero a noviembre de 2011, lo que se despachó en exportaciones de productos que no recibieron algún tipo de transformación industrial generó un valor de 14.839 millones de dólares, según el Banco Central de Ecuador (BCE). El petróleo crudo fue una vez más el mayor receptor de divisas. Por ese rubro se obtuvieron \$ 9.802 millones. El segundo lugar fue por banano o plátano en estado natural. Estos productos significaron rentas por 2.046 millones de dólares.” (Las exportaciones primarias se expanden, 2012)*

- *“Ecuador tiene como plazo el año 2013 para reducir de manera competitiva las importaciones en \$ 650 millones, e incrementar la oferta exportable en \$ 500 millones, además de aumentar la productividad industrial en 2,5%, hasta finales de 2012, según una nota publicada en la agencia de noticias Andes.*

Así lo plantea el informe del proyecto Política Industrial como instrumento de Desarrollo del Ministerio de Industrias. De acuerdo a la publicación, la economía ecuatoriana ha tenido uno de los crecimientos más altos en los últimos años, ubicándose en el 8,62%, en el segundo semestre del 2011.” (Ecuador espera reducir importaciones en \$ 650 MILLONES hasta el 2013, 2012)

- *“Según Nathalie Cely, Ministra Coordinadora de la Producción, en una reunión mantenida en Guayaquil el día de ayer, el Gobierno estaría por aplicar una nueva*

medida en la que los CKDs (partes esenciales para el ensamblaje de vehículos) pagarían un arancel al momento de su importación. Según Cely, el sector tuvo una bonanza los últimos cuatro años, no ha conseguido una productividad sostenida y los precios al consumidor no se redujeron de forma significativa.

El valor de dicho arancel se definiría la semana entrante por el Consejo de Comercio Exterior. Varios ejecutivos del sector automotriz han demostrado su preocupación por esta nueva medida, que afectaría principalmente a las marcas que operan con sus ensambladoras locales y manifestaron su inconformidad, sobre todo respecto de no contar con una política tributaria clara a largo plazo”. (Los CKD'S pagarán impuestos, 2012)

- *“Una nueva medida oficial que se encuentra en análisis inquieta al sector automotor del Ecuador. La Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado, enviada por el Servicio de Rentas Internas (SRI) a la Asamblea Nacional, propone un nuevo impuesto para el sector. La medida busca fijar un impuesto a la contaminación vehicular en función del año de fabricación y el cilindraje de los automotores. Con este impuesto, el SRI pretende recaudar USD 69,9 millones en el 2012.*

Mauro Andino, director encargado del SRI, señala que la industria automotriz ha tomado importancia en los últimos años por el crecimiento el parque automotor y por la contaminación y congestión que generan los vehículos. “Por eso se trata de establecer políticas públicas para mitigar los efectos nocivos”.

Para Fernando Hidrobo, de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, la medida propuesta resulta discriminatoria al excluir los vehículos del sector público y de transporte público. “La norma planteada es de carácter recaudatoria”. Hidrobo asegura que la carga impositiva en el país es muy alta si se la compara con la región.

Las ventas del sector ensamblador pasaron de USD 528 millones en el 2005 a 1 235 millones el año pasado. Así mismo, las ventas del sector comercializador de vehículos pasaron de USD 2 140 millones a 4 505 millones en el mismo período.”
(La carga tributaria no para el impulso del sector automotor, 2011)

- *“Una delegación del Ministerio de Relaciones Laborales visitó esta mañana las instalaciones de la ensambladora General Motors (GM) en Quito tras producirse un proceso de desvinculación de una parte de su plantilla de trabajadores. La visita de personal de esa dependencia se produjo para constatar que la empresa cumpla con los beneficios que reconoce la ley en los casos de desvinculación”. (Ministerio Laboral constata separación de personal en General Motors, 2012)*
- *“Los trabajadores que fueron desvinculados recibirán sus liquidaciones acordes a lo que establece la legislación ecuatoriana en materia laboral, además de algunos beneficios definidos por la empresa...”, refirió GM en un comunicado.*

Los despidos surgen tras una serie de medidas que afectan al sector automotor. En junio pasado, el Comité de Comercio Exterior (Comex) impuso cupos a la importación de vehículos y elevó los aranceles a la importación de los CKD (partes que sirven para el ensamblaje local).

La ensambladora indicó que empresas del sector estarían interesadas en incorporar a un buen grupo del personal desvinculado sobre todo por los altos niveles de experiencia adquirido en GM-OBB. Esto se debe, según General Motors, a que esas empresas se encuentran en un proceso de exportaciones de vehículos a Venezuela.”
(GM, el mayor ensamblador de carros del país, separó al 12,3% de su nómina, 2012)

- *“La planta industrial, en el norte de Quito. Omnibus BB ensambla autos con la marca Chevrolet. Un nuevo recorte de personal empezó el viernes pasado en la planta de Omnibus BB, ensambladora de los autos Chevrolet en el país.*

Este proceso continuó durante el fin de semana pasado. Un grupo de colaboradores que trabajaba en diferentes turnos de la planta industrial, en el norte de Quito, fue notificado de su despido. Se prevé que el proceso de desvinculación culmine hoy, lo cual ocasionará una merma del 12,3% en la nómina de la compañía, compuesta por alrededor de 1 600 trabajadores.

La decisión de la empresa está vinculada con recientes medidas del Gobierno para restringir la importación de piezas y partes de autos, las cuales son ensambladas en la planta industrial.

La empresa señaló que en los últimos meses se han publicado una serie de resoluciones que regulan el comercio exterior y que tienen una afectación directa en su producción. “Concretamente, la Resolución 65, con vigencia hasta el 31 de diciembre del 2014 y relacionada con la reducción de cupos para la importación de CKD, material con el cual se ensamblan los vehículos de producción nacional”.

En junio pasado, el Consejo de Comercio Exterior (Comex), publicó la Resolución 65, estableciendo una restricción cuantitativa para 19 subpartidas de CKD de vehículos. Los cupos estarán vigentes hasta finales del 2014 y se aplicarán, incluso, para los países con los que Ecuador mantenga acuerdos comerciales.

“Esta decisión nos llevó a disminuir la producción en un 18% y por lo tanto, obligó a reducir aproximadamente el 12,3% de nuestro personal”, señaló ayer la empresa en un comunicado.

Y añadió: “En GM-OBB hemos implementado un proceso de desvinculación que además de apegarse a la legislación laboral ecuatoriana, facilitará a los ex colaboradores de la compañía reinsertarse en el mercado laboral a través de un Programa de Orientación y acercamientos con empresas del sector. Confiamos que este personal capacitado, será tomado en cuenta para cubrir necesidades laborales de dichas compañías”.

Este tipo de medidas suelen tomarse con conocimiento de las autoridades de Gobierno, como sucedió en mayo del 2009, cuando General Motors-OBB también aplicó una medida similar.

En esa época, el Ministerio de Trabajo actuó como mediador para paliar en algo los despidos de 313 empleados. Al final salieron 287 personas, según datos de esa Cartera de Estado, a quienes el Gobierno les garantizó que serían liquidados según la Ley, además de ser reinsertados en la empresa cuando las cosas mejoren.

Las cosas mejoraron en los años subsiguientes y algunos de los despidos volvieron a la planta. Pero, las nuevas restricciones del Comex a las importaciones de CKD tumbaron las proyecciones de ventas de la empresa, con impacto en el empleo. En el primer semestre de este año, las ventas del sector automotor han caído un 9% respecto a igual período del 2011.” (La nómina de General Motors cayó 12% por medidas oficiales, 2012)

- *“La ensambladora Maresa produjo 8 129 unidades durante el año pasado. En su planta, ubicada al norte de Quito, se fabrican las camionetas Mazda. El sector automotor encara el 2012 con moderado optimismo. Esto ocurre luego de que el año pasado resultara un récord para este segmento en el país.*

Las cifras de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (Aeade) señalan que en el 2011 se vendieron alrededor de 137 000 vehículos frente a los 132 000 que se comercializaron en el 2010. Este año, sin embargo, el segmento acelera a un ritmo similar al del anterior, según representantes de la industria automotriz.

Clemente Ponce, representante de Aeade, explica que para este año el sector automotor aún no tiene reglas definidas por parte de las autoridades, lo que impide hacer proyecciones de ventas.

En principio, el Ministerio de Industrias continúa aplicando licencias para restringir las importaciones. “No se ha dicho que ya se eliminaron las licencias -señala Ponce-. Las autoridades dicen que el asunto está en estudio”.

No obstante, en enero pasado se vendieron 10 000 vehículos a escala nacional, según la Aeade. En palabras de Ponce, la cifra deja ver que las ventas pudieran ser iguales a las de año anterior. “Fue un enero normal y eso nos hace pensar se vendería una cifra similar a la del 2011.

Pero si hay medidas del Gobierno, la cifra puede bajar o subir en el transcurso del año”. Eso sí, aclara, la demanda podría incrementarse ligeramente en el segmento de vehículos de trabajo. “Esto, por los proyectos de minería que están en marcha”.

Patricio Sánchez, gerente de Abastecimientos de la ensambladora Maresa, coincide con esa tesis. Asegura que si bien el volumen de ventas en el 2012 está limitado por las licencias de importación, “desde nuestra perspectiva este puede ser similar al del 2011 llegando a 140 000 unidades”. Este resultado dependerá del tipo de vehículos que se comercialicen. “En todo caso -dice Sánchez- el volumen de importaciones en piezas para vehículos no debería afectarse”.

Históricamente, explica Ponce, el mercado automotor ha tendido mayoría de vehículos importados (55%), frente a los automotores ensamblados en el país (45%). Pero el año pasado la tendencia se revirtió en favor de la producción local. Esto ocurre, según Ponce, cuando suben los aranceles y se eleva la carga tributaria.

Dentro de la industria se encuentran los vehículos híbridos, considerados amigables con el ambiente, pero sin peso en las cifras totales del sector. De 137 000 automotores vendidos en el 2011, solo 2 330 fueron híbridos, el 1,7% del mercado. La demanda de estos vehículos cayó el año pasado (ver página 13); sin embargo, firmas como Toyota creen en esta tecnología. En abril, la firma japonesa lanzará al mercado nacional su modelo Prius C y espera vender 1 000 unidades en este año.

Otro factor determinante en la industria automotriz es el combustible. Wilson Galarza, presidente de la empresa Autolasa, considera que su mejoría es necesaria para facilitar la importación de vehículos con mejores motores, con mayor eficiencia y con menor impacto ambiental. Petroecuador implementa una primera fase del Plan de Mejoramiento de la calidad de Combustibles, con una inversión de USD 45 millones. De esta forma se oferta un diesel premium de mejor calidad que sustituye al diesel.

Sobre este tema, los consultados coinciden en la necesidad de mejorar los carburantes ofertados en el mercado. Los dirigentes de la industria automotriz consideran que con la gasolina que se dispone el deterioro de los motores es más rápido que lo normal. Además, se contamina más de lo que se haría utilizando una gasolina de mejor calidad. (El sector automotor, 2012)

Según se desprende de las opiniones anteriormente citadas, otro de los factores negativos presentes en la industria ha sido la inseguridad jurídica, ya que las constantes reformas tributarias y las continuas especulaciones y regulaciones en el tema arancelario, dieron muy poco espacio para un escenario de estabilidad tributaria.

Si bien es cierto el presente estudio se enfoca en el impacto de medidas arancelarias en la industria automotriz ecuatoriana, también es importante señalar que el incremento de impuestos ha provocado ciertas distorsiones en el mercado automotriz ecuatoriana, ha impulsado el mercado de vehículos usados en ciertos casos y otros ha incidido en la no comercialización de modelos de vehículos reconocidos a nivel internacional.

De igual forma, se puede recoger la existencia de impuestos y tasas que si bien no gravan la venta o transferencia de un vehículo, ni forman parte de los costos del mismo, se originan en la simple tenencia de un automóvil, como es el caso del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados, Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular, tasas de la Agencia

Nacional de Tránsito, impuestos municipales, entre los principales, rubros que hacen que el consumidor final evalúe si financieramente le es conveniente adquirir o no un vehículo.

Muchas de las regulaciones antes mencionadas, se basan en el supuesto de que los vehículos se constituyen en productos suntuarios, que provocan contaminación, que no todos los ecuatorianos pueden acceder al mismo, sin embargo, no son pocas las voces que consideran que la adquisición de un vehículo constituye más una necesidad en virtud del deficiente sistema de transporte urbano en Ecuador, de los niveles de inseguridad en la sociedad, entre otros factores que impulsa al ciudadano común a la compra de un automóvil.

En lo que respecta al tema de estudio, se observa que la posibilidad del incremento de aranceles a la importación de vehículos, en partes o terminados, se encontraba ya en la escena nacional desde inicios de 2011, pese a que su imposición e impacto se dieron en el año 2012 y se espera que se mantenga para el presente año.

Sin bien es cierto la industria automotriz, de acuerdo a los resultados que ésta ha mostrado a lo largo de su existencia en el país, mismos que se recogen varios pasajes del presente estudio, no ha aportado en gran medida al desarrollo económico nacional, ni ha sido un sector que impulse un avance tecnológico considerable, no es menos cierto que este sector cuenta con un gran potencial que el Estado debería aprovechar para diversificar industrias, riesgos, fuentes de empleo, fuentes de ingresos, etc.

La imposición aranceles debe efectuarse de manera técnica y en base a supuestos comprobados, ya que el no realizarlo, si bien es cierto podría disminuir la importación de vehículos y presentar beneficios comerciales, ambientales, políticos, etc., podría por otro lado afectar los niveles de producción, ventas, empleos directos e indirectos y el desenvolvimiento de otras actividades, como por ejemplo la actividad comercial, ya que como se observó anteriormente, existe una relación muy estrecha entre la industria automotriz y varias otras actividades, en razón de que para la elaboración o ensamble de un vehículo se requiere de insumos de muy diversa índole.

5.2. Realización de encuestas

Para efectos de determinar el número de encuestas a realizarse, se consideró como población al total de trabajadores de la industria automotriz ecuatoriana, relacionada directamente con la imposición de medidas arancelarias, esto es, a los trabajadores de ensambladoras y concesionarios de vehículos, cifra que al cierre de 2012 se ubicó en los 16.823 empleados.

A partir de esta cifra se utilizó la fórmula que se detalla a continuación para determinar el tamaño de la muestra:

$$\frac{k^2 N p q}{e^2 (N - 1) + k^2 p q}$$

En dicha fórmula:

N = Población (16.823);

k = Nivel de confianza (1.96);

p = Variabilidad positiva (0.5);

q = Va variabilidad negativa (0.5);

e = Error esperado correspondiente al nivel de confianza (0.05).

Despejando esta fórmula se tiene:

$$\text{Tamaño de la muestra} = \frac{1,96^2 \times 16.823 \times 0,5 \times 0,5}{(0,05^2 \times (16.823 - 1)) + (1,96^2 \times 0,5 \times 0,5)}$$

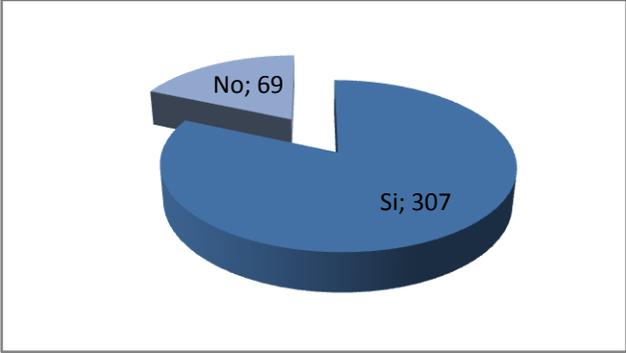
Tamaño de la muestra = 376 encuestas.

La realización de las encuestas se efectuó durante los días comprendidos entre el lunes 28 de enero de 2013 y el viernes 8 de febrero del mismo año; los resultados obtenidos se constituyen en un insumo de vital importancia para el desarrollo de la propuesta arancelaria que se expone al final del presente capítulo.

A continuación se presenta los resultados que se obtuvieron para cada una de las preguntas consideradas para efectos de la aplicación de la mencionada encuesta.

PREGUNTA No. 1: ¿Conoce usted las modificaciones realizadas en los últimos dos años al arancel nacional aplicable a la importación de CKD'S?

Gráfico No. 7
Resultados pregunta 1 por no. de encuestados

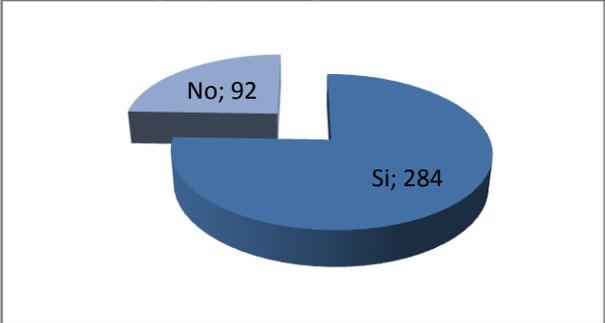


Fuente: Realización encuestas
Elaboración: Autores

Resultado de esta pregunta se observa que existe un conocimiento alto respecto a la aplicación de aranceles en la industria, en los encuestados, ya que 307 de ellos, lo que representa aproximadamente un 82% de la muestra, conocen en mayor o menor medida del tema, lo cual se explica por la difusión hecha por los empleadores a través de comunicados, así como por el efecto que los aranceles objeto de estudio han tenido en los niveles de venta de vehículos.

PREGUNTA No. 2: ¿Conoce usted acerca de las restricciones (cupos) impuestas a la importación de CKD'S y vehículos terminados en los últimos años?

Gráfico No. 8
Resultados pregunta 2 por no. de encuestados

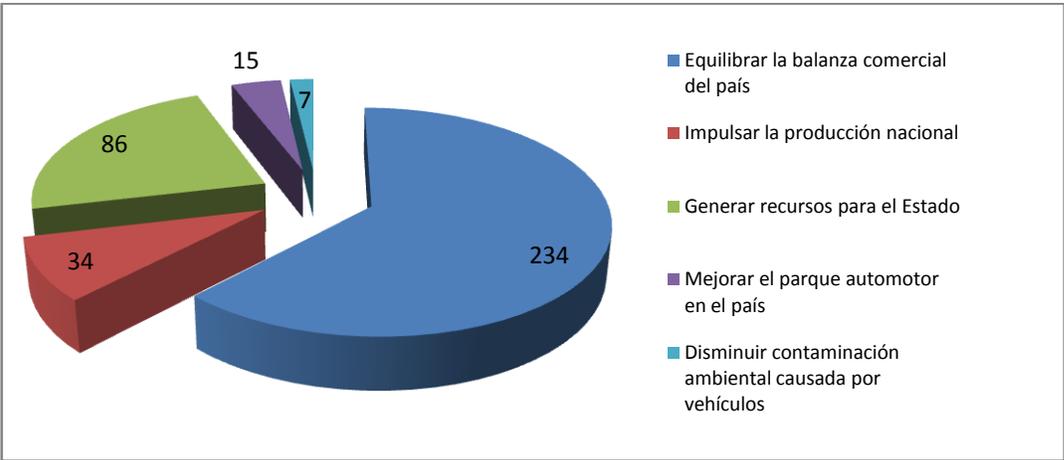


Fuente: Realización encuestas
Elaboración: Autores

En lo concerniente a la difusión de los cupos arancelarios, se observa que el conocimiento de este tema en los encuestados es menor que lo referente a los aranceles, ya que aproximadamente un 25% desconoce totalmente del tema, lo cual se explicaría por su reciente aplicación, ya que estos cupos están vigentes desde mediados del año 2012, mientras que los aranceles han sido objeto de regulaciones de manera permanente desde el año 2011.

PREGUNTA No. 3: ¿A su criterio que originó la modificación del arancel nacional aplicable a la importación de CKD'S y la correspondiente imposición de cupos para dichas importaciones?

Gráfico No. 9
Resultados pregunta 3 por no. de encuestados

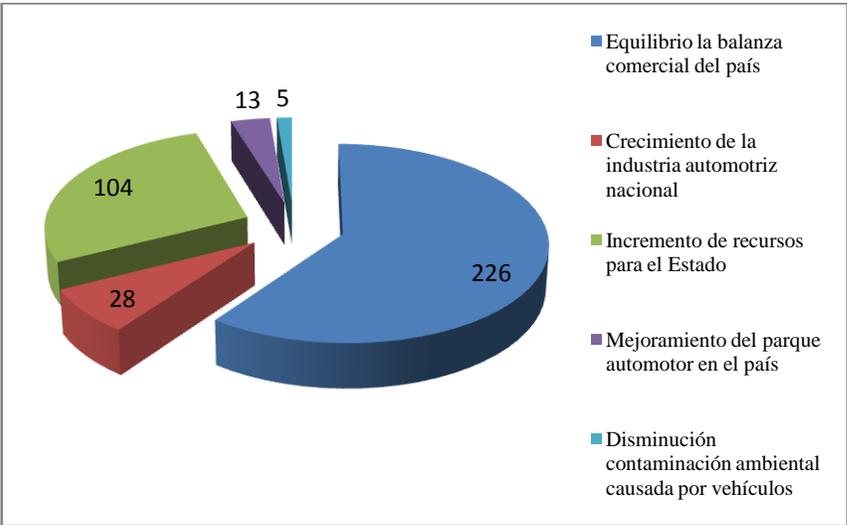


Fuente: Realización encuestas
Elaboración: Autores

Un amplio sector de la industria automotriz, considerar que la aplicación de aranceles corresponde en mayor medida a razones de índole fiscal, como el equilibrar balanza comercial del país con 62% o el generar recursos para el Estado con un 23% de los encuestados; mientras que apenas 56 encuestados del total de 306 atribuye la adopción de estas medidas a otras razones, entre las que se encuentra en fomento de la industria nacional con apenas un 9% de la muestra.

PREGUNTA No. 4: ¿Cuál considera usted ha sido el objetivo que se ha cumplido en mayor medida como efecto de dichas regulaciones?

Gráfico No. 10
Resultados pregunta 4
No. de encuestados



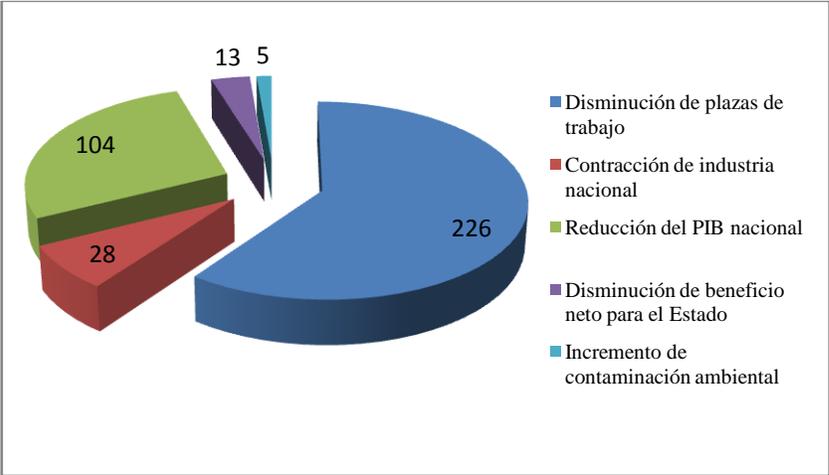
Fuente: Realización encuestas
Elaboración: Autores

Los objetivos que a criterio de los encuestados se perseguían con el incremento de aranceles, no se han cumplido plenamente, ya que los resultados obtenidos son menores a los mostrados en el cuadro anterior, así se tiene que mientras un 69% atribuye la adopción de esta medida a la búsqueda de equilibrar la balanza comercial, apenas un 60% considera que esto se ha cumplido.

En contraposición de un 23% que considera que el objetivo de los aranceles era obtener más recursos para el Estado, un 28% estima que esto ha sido así, es decir, que ha existido mayor recaudación para el fisco.

PREGUNTA No. 5: ¿Cuál considera usted ha sido el principal efecto no deseado de dichas regulaciones?

Gráfico No. 11
Resultados pregunta 5
No. de encuestados



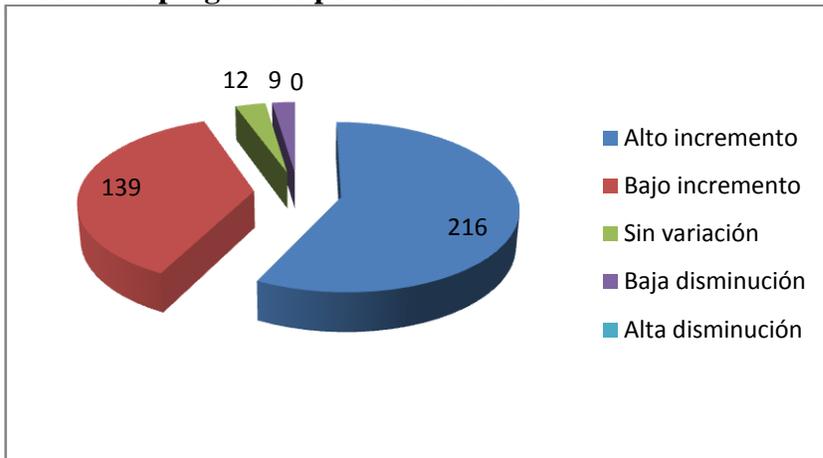
Fuente: Realización encuestas
Elaboración: Autores

A criterio de los encuestados, el principal efecto de las regulaciones arancelarias en la industria automotriz ha sido la disminución de plazas de trabajo con un total de 226 encuestados, lo cual representa cerca del 60% de la muestra. Otros efectos no deseados se consideran que ha sido la reducción del PIB y la contracción de la industria con el 28% y el 7% de la muestra, respectivamente, mientras que el restante 5% de encuestados consideran que ha existido una reducción de los beneficios para el Estado, es decir, que la recaudación arancelario se ha visto mermado, o que en su defecto se ha incrementado la contaminación ambiental.

PREGUNTA No. 6:

¿En qué medida considera usted que ha variado el precio de venta de los vehículos de producción nacional en el último año?

Gráfico No. 12
Resultados pregunta 6 por no. de encuestados



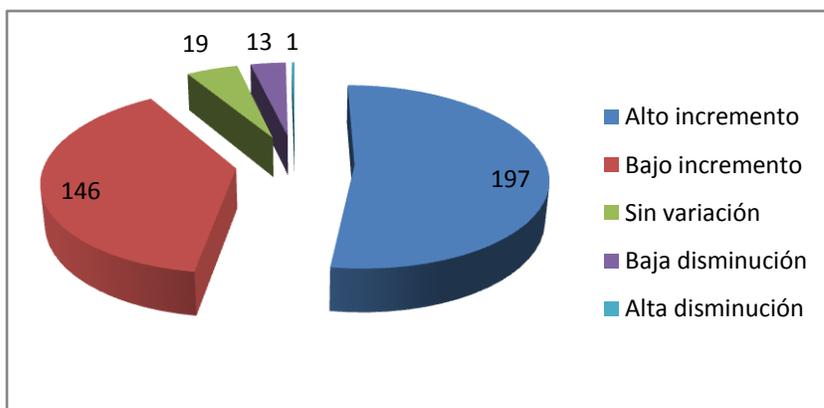
Fuente: Realización encuestas

Elaboración: Autores

En la siguiente pregunta, tenemos que un 58% de los encuestados considera que existe un alto incremento de los precios de venta de los vehículos nacionales en el último año, un 37% manifiesta que hubo un bajo incremento de precios y apenas el 5% que no hay variación alguna.

PREGUNTA No. 7: ¿En qué medida considera usted que ha variado el precio de venta de los vehículos importados en el último año?

Gráfico No. 13
Resultados pregunta 7 por no. de encuestados



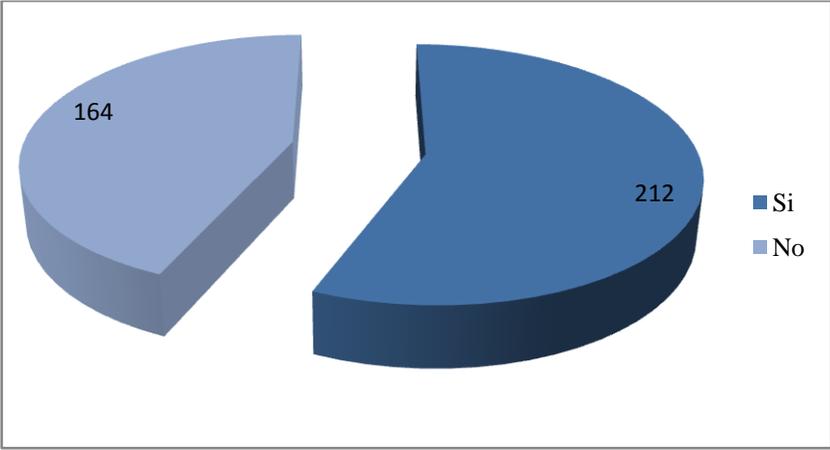
Fuente: Realización encuestas

Elaboración: Autores

En la presente pregunta, tenemos que un 52% de los encuestados considera que existe un alto incremento de los precios de venta de los vehículos importados en el último año, un 39% manifiesta que hubo un bajo incremento de precios y apenas el 9% que no hay variación alguna.

PREGUNTA No. 8: ¿Considera usted que la imposición de aranceles y cupos a la importación de CKD'S y vehículos automotores afectó la generación de plazas de trabajo en el sector automotriz?

Gráfico No. 14
Resultados pregunta por no. de encuestados

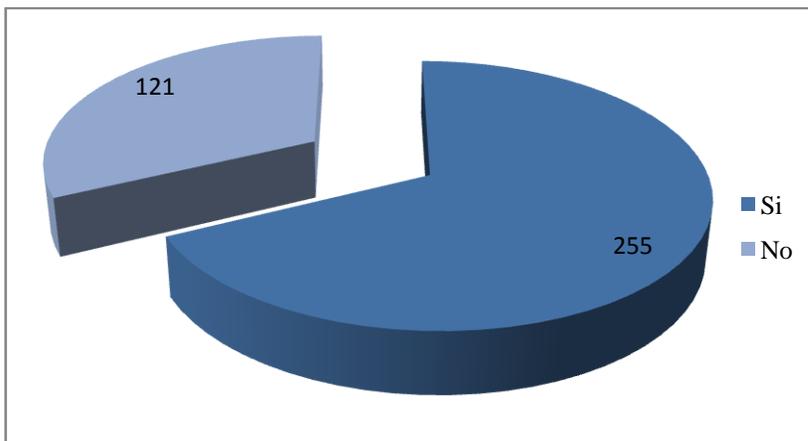


Fuente: Realización encuestas
Elaboración: Autores

De acuerdo a los resultados obtenidos en esta pregunta, la imposición de aranceles y cupos a la importación de CKD's, ha generado, de acuerdo al 56% los encuestados, una afectación negativa en la generación de plazas de trabajo, por otro lado el restante 44% de encuestados considera que no hubo afectación alguna.

PREGUNTA No. 9: ¿Considera usted que la imposición de aranceles y cupos a la importación de CKD'S y vehículos automotores afectó al crecimiento de la industria automotriz nacional?

Gráfico No. 15
Resultados pregunta 9 por no. de encuestados

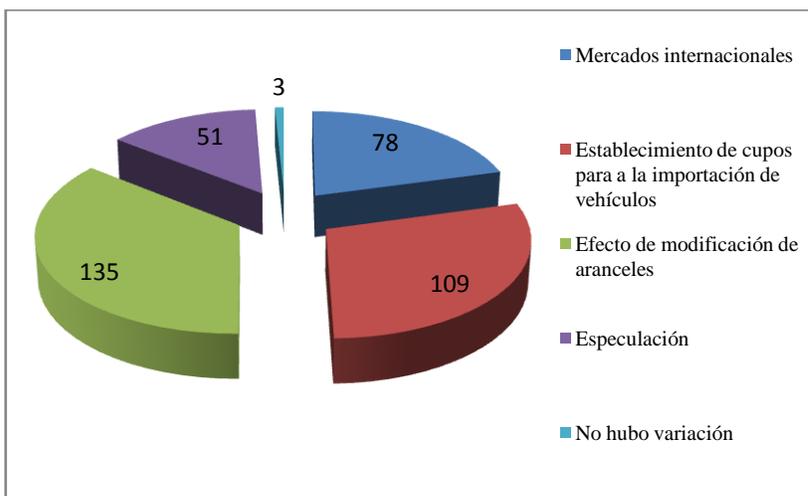


Fuente: Realización encuestas
Elaboración: Autores

En cuanto a la opinión de si afectó al crecimiento en la industria automotriz la imposición de aranceles, el 68% de los encuestados piensa que si afectó y el 32% opina que no afectó.

PREGUNTA No. 10: ¿A qué factores considera usted que puede atribuirse la variación en los precios de los vehículos importados y nacionales en los últimos años?

Gráfico No. 16
Resultados pregunta 10 por no. de encuestados

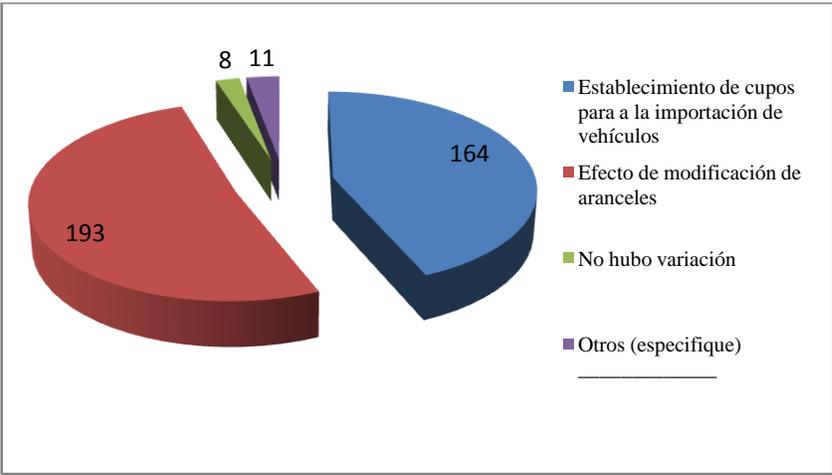


Fuente: Realización encuestas
Elaboración: Autores

Entre los principales factores que se atribuyen a la variación de precios entre los encuestados tenemos un 36% que opina que el principal factor es el efecto de modificación de aranceles, el 29% opina que es el establecimiento de los cupos para la importación de vehículos, el 21% que fueron los mercados internacionales y el 14% consideran que es especulación o simplemente no hubo variación.

PREGUNTA No. 11: ¿A qué factores considera usted que puede atribuirse la variación en la generación de puestos de trabajo en la industria automotriz en los últimos años?

Gráfico No. 17
Resultados pregunta 11 por no. de encuestados

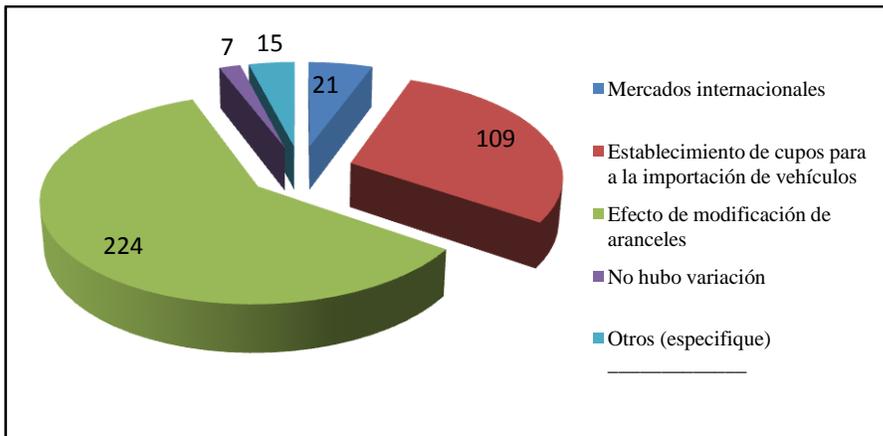


Fuente: Realización encuestas
Elaboración: Autores

Para los encuestados los factores primordiales para la variación en la generación de puestos de trabajo va de la mano con el efecto de modificación de aranceles dando un 51%, el 44% opina que en cambio el establecimiento de cupos afectó a las plazas de trabajo y el 5% opina que no hubo variación.

PREGUNTA No. 12: ¿A qué factores considera usted que puede atribuirse los cambios presentados en el volumen de producción de la industria automotriz en los últimos años?

Gráfico No. 18
Resultados pregunta 12 por no. de encuestados

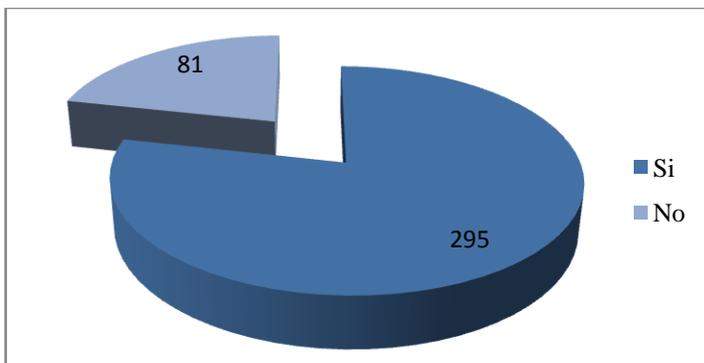


Fuente: Realización encuestas
Elaboración: Autores

El volumen de la producción de acuerdo a nuestra encuesta 224 personas piensan que es efecto de la modificación de aranceles (59%), 109 personas creen que es por los cupos impuestos a la importación (29%) y los demás que no hubieron variaciones.

PREGUNTA No. 13: ¿Considerada necesaria la existencia de aranceles aplicables a la importación de CKD'S como mecanismo de fortalecimiento de la industria automotriz nacional?

Gráfico No. 19
Resultados pregunta 13

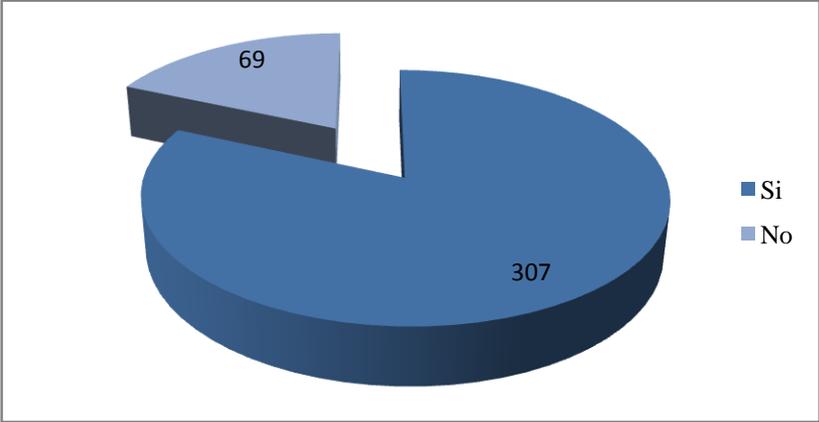


Fuente: Realización encuestas
Elaboración: Autores

El 78% de los encuestados considera que si es necesaria las medidas aplicables a la importación del CDK como fortalecimiento de la industria automotriz, el 22% en cambio no considera lo mismo.

PREGUNTA No. 14: ¿Considerada necesaria la existencia de restricciones a la importación de CKD'S y vehículos automotores como mecanismo de fortalecimiento de la industria automotriz nacional?

Gráfico No. 20
Resultados pregunta 14 por no. de encuestados

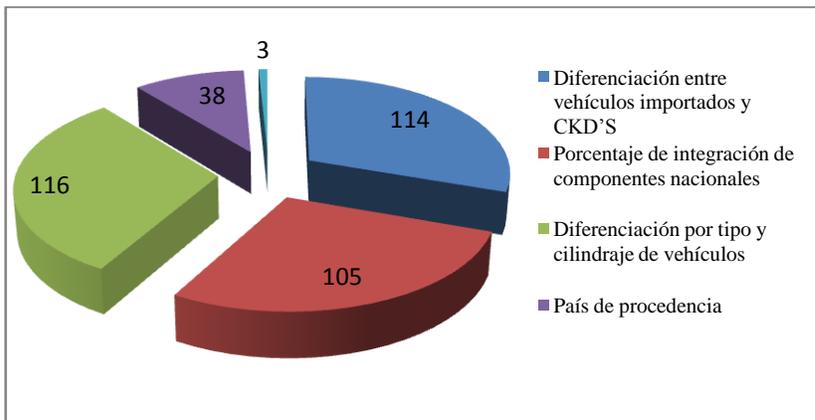


Fuente: Realización encuestas
Elaboración: Autores

Como se observa en los resultados de esta pregunta, los encuestados coinciden, un 82% de los encuestados, que la existencia de restricciones principalmente a la importación de vehículos como un instrumento para el desarrollo de la industria local, siempre que éstas restricciones no afecten a la importación de CKD's, pues éstos se constituyen en un insumo imprescindible para la existencia de industria, toda vez que en el país, con la tecnología existente, no se pueden producir este tipo de bienes. Por otra parte el restante 18% de los encuestados considera que este tipo de medidas no fortalece en nada a la industria nacional.

PREGUNTA No. 15: ¿Cuál considera usted es la principal variable que debe considerarse para el establecimiento del arancel nacional de importación para CKD'S y vehículos?

Gráfico No. 21
Resultados pregunta 15 por no. de encuestados

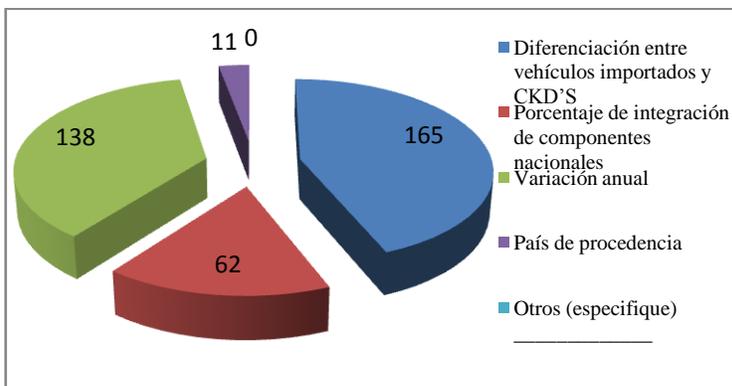


Fuente: Realización encuestas
Elaboración: Autores

Los encuestados consideran en un 31% que la principal variable para establecer un arancel nacional de importación para CKD'S es la diferenciación por tipo y cilindraje de vehículos, el 30% que es la diferenciación entre vehículos importados y CKD'S, el 28% que es el porcentaje de integración de componentes nacionales, y el 11% país de procedencia y otros.

PREGUNTA No. 16: ¿Cuál considera usted es la principal variable que debe considerarse para el establecimiento de cupos para la importación de CKD'S y vehículos?

Gráfico No. 22
Resultados pregunta 16 por no. de encuestados



Fuente: Realización encuestas
Elaboración: Autores

El 44% de los encuestados consideran que la principal variable para establecer los cupos de importación al CKD's es la diferenciación entre vehículos importados y CKD'S, el 37% que depende una Variación anual y el 16% que el porcentaje de integración de componentes nacionales sería la variable a considerar.

5.3. Efectos en producción

En los años anteriores a 2012, se registraba un incremento de los volúmenes totales de producción de vehículos, considerando para el efecto tanto la producción destinada para exportaciones como la destinada al mercado local, con excepción de lo sucedido en el año 2009, en el cual se redujo considerablemente la producción de vehículos en el país como consecuencia de la antes mencionada crisis financiera internacional que también afectó a la economía ecuatoriana, reducción que se compensó con un incremento significativo de la producción automotriz en el período siguiente.

Para el año 2012 esta situación cambia y se observa que la producción de vehículos en el país se reduce un 7.13% respecto a los niveles de 2011, los cuales se consideran como el mejor período de la industria automotriz en el país; es importante señalar que esta reducción pudo haber sido mayor si la restricciones arancelarias hubiesen estado vigentes desde inicios de año o si, no se hubiera autorizado la ampliación de ciertos cupos de importación de CKD'S en casos puntuales.

En virtud de que las medidas impuestas en el año 2012 se mantienen para el año 2013, es lógico de esperar que dicha tendencia decreciente sea presente este año; un hecho que es importante destacar es que incluso la producción de automóviles destinada a la exportación se ha visto reducida según los datos preliminares levantados por la AEADE, lo cual a más de representar una simple reducción de exportaciones, significa la reducción de exportaciones en menor o mayor medida generan valor agregado en el país.

Si se considera este último aspecto señalado, se puede aseverar que de mantener la tendencia, la política fiscal de incrementar aranceles e imponer cupos de importación, está generando un

efecto no deseado en la economía nacional como lo es la reducción de exportaciones en un campo catalogado por el gobierno como estratégico para la sustitución de importaciones.

Pero el hecho de la reducción de exportaciones no es el único aspecto a considerarse, la misma reducción del volumen de producción de por sí ya representa una afectación a la economía nacional, ya que el vacío que ésta ocasiona no está siendo sustituido o compensado con un impulso a otro sector en especial, lo que lleva a suponer que los efectos colaterales de la imposición de aranceles a la importación de CKD'S podrían ser mayores incluso a sus beneficios, siempre y cuando el tema ambiental no sea valorado económicamente.

En el cuadro que se presenta a continuación, se detallan los niveles de producción de automóviles de los últimos seis años en el país, identificando para el efecto los valores correspondientes a la producción destinada a exportación y aquella destinada al consumo interno, de igual forma se muestra la variación porcentual de la producción de año a año.

Cuadro No. 45
Producción de vehículos - Periodo 2007-2012
Industria automotriz ecuatoriana

DETALLE	PRODUCCIÓN NACIONAL*	PRODUCCIÓN PARA MERCADO EXTERIOR	PRODUCCIÓN PARA MERCADO LOCAL	VARIACIÓN %
	a = b + c	b	c	d
2007	60.010	25.916	34.094	-----
2008	71.961	22.624	49.337	19.92%
2009	60.029	13.844	46.185	-16.58%
2010	77.239	19.736	57.503	28.67%
2011	78.240	20.450	57.790	1.30%
2012	72.665	18.000	54.665	-7.13%

Fuente: Información consolidada *AEADE*

Elaboración: Autores

Si se compara los niveles de producción de vehículos en el país, frente a los niveles de otros países, se puede observar lo incipiente de nuestra industria; así por ejemplo, los principales productores de vehículos del mundo son China, Estados Unidos, Japón, Alemania y Corea del

Sur quienes según información de la *Organización Internacionales de Constructores Automotrices OICA*, durante el año 2011 se produjeron respectivamente, 18'418.876, 8'653.560, 8'398.654, 6'311.318 y 4'657.094 unidades.

Incluso a nivel regional la industria ecuatoriana se encuentra bastante relegada, así se tiene por ejemplo que los principales productores de la región, como lo son Brasil, México y Argentina, según la misma fuente citada en el párrafo anterior, durante 2011 produjeron respectivamente 3'406.150, 2'680.037 y 830.158 vehículos.

5.4. Efectos en ventas

En Ecuador se comercializan tanto vehículos ensamblados localmente como vehículos importados, siendo estos últimos los que históricamente han tenido una mayor participación en el mercado, esta preferencia se ha dado más que por características propias de cada automóvil, por efectos de una mayor oferta de vehículos importados, toda vez que la producción nacional ha mantenido un crecimiento estable, debido a varios factores, muchos de los cuales ya se han analizado con anterioridad.

Una de las principales exigencias de los consumidores, respecto a los vehículos ensamblados localmente, ha sido la calidad de sus partes y piezas, de las cuales existe el paradigma que son de menor calidad que las que componen los automóviles importados; situación a la cual debe destacarse que las ensambladoras nacionales deben cumplir exigencias internacionales en lo referente a la calidad de componente, por disposición de la dueñas de las marcas; sin embargo, la casi nula existencia de industria local de autopartes genera un gran problema a las ensambladoras, ya que disponen de una limitada cartera de proveedores calificados.

Una de las ventajas de los vehículos nacionales es que por su estructura de costos, de manera general éstos pueden ofertarse a precios ligeramente inferiores a los registrados por vehículos importados de similares características, lo que los vuelve en gran medida competitivos y atractivos para los consumidores finales.

Este comportamiento se verifica con la desagregación de las ventas de vehículos de acuerdo a su procedencia, así pues, en el año 2009, considerado como un año de crisis, la comercialización de vehículos nacionales alcanzó su máximo histórico de cerca del 50% del mercado nacional, alrededor de 10% superior a los registrados apenas dos años atrás; en contraposición a lo expuesto, durante el período 2011, considerado como uno de los mejores de la industria en general, la venta de vehículos nacionales representaban un 41.51% del total de ventas de vehículos en el país.

Durante los últimos seis años, esto es de 2007 a 2012, la venta de vehículos nacionales ha representando en promedio el 45% del total de ventas, siendo el restante 55% cubierto por vehículos importados, porcentaje similar al de la composición de ventas registrada en 2012, año en el cual estuvieron vigentes la restricciones arancelarias objeto de estudio.

A partir de los datos antes expuestos, se puede concluir que las restricciones arancelarias, si bien cumplieron con su objetivo de reducir el volumen de ventas de vehículos, las cuales se redujeron de 139.232 unidades comercializadas en 2011 a 121.092 unidades comercializadas en 2012, no tuvieron mayor efecto al momento de priorizar o fomentar el consumo de vehículos nacionales frente al consumo de vehículos importados; a continuación se presenta un cuadro resumen, a fin de facilitar su comprensión de la información de antes mencionada:

Cuadro No. 46
Venta de vehículos en Ecuador - Periodo 2007-2012

DETALLE	TOTAL VENTAS PAIS	VENTAS LOCALES	VENTAS DE IMPORTADOS	VENTAS DE IMPORTADOS
	a = b + c	b	c	d
2007	88.202	34.094	54.108	38,65%
2008	112.599	49.337	63.262	43,82%
2009	92.865	46.185	46.680	49,73%
2010	130.350	57.503	72.847	44,11%
2011	139.232	57.790	81.442	41,51%
2012	121.092	54.665	66.427	45,14%

Fuente: Información consolidada *AEADE*

Elaboración: Autores

5.5. Efectos en empleo

Sin lugar a dudas, una de las principales preocupación de un Estado es que, a través del manejo de políticas públicas, se garantice o al menos se mantenga, adecuadas fuentes de empleos, las cuales sean remuneradas de manera adecuada y tiendan a su especialización técnica, es precisamente en esa línea que el sector automotriz se convierte en una actividad que reúne las características para ser considerada como una actividad priorizada por las políticas públicas.

En este sentido, se tiene que a partir del año con la expedición del recordado Mandato 8 por parte de la Asamblea Constituyente, conformada dicho año, el actual gobierno inició una regulación laboral férrea, la cual ha pretendido defender los intereses de trabajadores y garantizarles una adecuada remuneración, una política digna de destacar; sin embargo, se ha descuidado en cierta forma la generación de nuevas fuentes de trabajo en el sector privado, ya que a más de las regulaciones laborales, específicamente en la actividad automotriz, la imposición de restricciones arancelarias han tenido un efecto negativo.

Durante el período 2007 a 2011, en conjunto ensambladoras y concesionarios llegaron a generar 16.074 puestos de trabajo, a un ritmo de crecimiento promedio cercano al 15%, esto pese a que en el año 2009 se registró una reducción del 1.39%. A partir del año 2011, y con mayor énfasis desde 2012, año en que se incrementó los aranceles a la importación de CKD'S, y se impuso cupos a la importaciones de CKD'S y vehículos, se desaceleró el crecimiento registrado en las actividades de ensamblaje y comercialización de vehículos a niveles inferiores al 5%.

Cabe destacar que la afectación de las medidas arancelarias antes señaladas, pudo ser mucho mayor para el año 2012, de no ser por inversiones a largo plazo efectuadas por la industria automotriz en el año 2011 y que se culminaron en 2012, de mantener la actual situación arancelaria, los representantes del sector automotriz han anunciado una reducción aun mayor en la generación de puestos de trabajo e incluso la reducción de los mismos.

Sin lugar a dudas la reducción de puestos de empleos, no fue un efecto deseado de la actual política arancelaria aplicable a la industria automotriz, sin embargo, los resultados están a la vista y estos podrían ser aún peores de no efectuarse los correctivos del caso, situación a más de la cual debe considerar que la especialización de los trabajos automotrices dificulta su reinserción en otras industrias, principalmente de aquellos trabajadores pertenecientes a empresas ensambladoras.

En siguiente cuadro se detalla los niveles de empleo de la industria para los años en análisis.

Cuadro No. 47
Plazas de trabajo –ensambladoras y comercializadoras automotrices-

DETALLE	DETALLE	VARIACIÓN
2007	9.422	
2008	11.954	26,87%
2009	11.788	-1,39%
2010	14.332	21,58%
2011	16.074	12,15%
2012	16.823	4,66%

Fuente: Información consolidada AEADE

Elaboración: Autores

5.6. Efectos en PIB

Finalmente, otros de los factores que se han estimado críticos a efectos de analizar las repercusiones que la imposición de aranceles a la importación de CKD'S ha tenido en el país, es la composición del *Producto Interno Bruto PIB* del país, y la variación que ha tenido la rama de actividad "*industria manufacturera*" en la que se encuentran las empresas ensambladoras nacionales.

El siguiente análisis se realiza a partir de información generada por el *BCE*, respecto a la variación anual del PIB por clase de actividad económica, información disponible para los años 2010 a 2012 como datos provisionales y 2013 como una previsión.

Como se observa en el cuadro que se encuentra a continuación, la fabricación de maquinaria de equipos en el país creció durante 2010 y 2011 a un ritmo de entre un 17% y un 23%, crecimiento muy por encima de la media del grupo que era del 6.8%. Cabe señalar que dentro de esta sub actividad de fabricación de maquinaria y equipo no incluye de manera exclusiva lo correspondiente a la producción automotriz, sin embargo, puede considerarse como un referente.

Cuadro No. 48
Tasa de variación del PIB por clase de actividad económica
Industrias manufactureras (excluye refinación de petróleo)

RAMAS DE ACTIVIDAD / AÑOS	2010	2011	2012	2013*
TOTAL INDUSTRIAS MANUFACTURERAS (E. R. P.)	6,7	6,9	6,8	3,7
Carnes y pescado elaborado	3,9	3,6	5,4	4,2
Cereales y panadería	9,4	1,5	6,9	3,1
Elaboración de azúcar	24,5	15,3	0,0	0,7
Productos alimenticios diversos	-2,4	3,0	10,9	1,7
Elaboración de bebidas	17,1	13,7	20,9	4,4
Elaboración de productos de tabaco	16,9	-15,0	0,0	0,0
Fabricación de productos textiles, prendas de vestir	6,0	4,1	7,0	5,4
Producción de madera y fabricación de productos de madera	13,9	9,5	4,9	0,0
Papel y productos de papel	4,5	4,3	2,1	3,0
Fabricación de productos químicos, caucho y plástico	10,1	13,5	8,6	4,6
Fabricación de otros productos minerales no metálicos	1,5	13,8	4,9	5,3
Fabricación de maquinaria y equipo	23,2	16,7	7,5	4,0
Industrias manufactureras n.c.p.	3,5	4,2	2,5	2,5

Fuente: Banco Central de Ecuador

Elaboración: Autores

Para los años 2012 y 2013 se espera un crecimiento mucho menor al registrado en los dos años anteriores, pues se espera que la industria se expanda a un ritmo del 7.5% el primer y apenas un 4% para 2013. Tasas de crecimiento que hablan a claras de que en el mediano plazo, de no verificar las actuales políticas arancelarias, se podría estar hablando de un decrecimiento económico del sector.

Sin bien es cierto la aportación de este sector al total de la economía ecuatoriana no es muy significativo, no es menos cierto que el sector estaba catalogado como un sector de desarrollo y primordial actividad para considerar dentro del programa de sustitución de importaciones mediante la agregación de valor en la industria nacional.

Como contraposición a este hecho, se tiene que de manera innegable la imposición de aranceles a la importación de CKD'S ha cumplido cabalmente su principal objetivo que era equilibrar la balanza de pagos del país, cuyo desfase significaba un potencial peligro para la economía por el hecho de que el estado no emite una moneda propia. A continuación se presenta un reporte preliminar del *BCE* a noviembre de 2012, en donde se observa que el déficit de la balanza comercial del país se ha reducido en gran medida durante el presente año.

Cuadro No. 49
Balanza comercial ecuatoriana -en millones de dólares-

PERÍODO	EXPORTACIONES FOB	IMPORTACIONES FOB	BALANZA COMERCIAL
2007	14.321,32	12.907,11	1.414,20
2008	18.818,33	17.737,30	1.081,02
2009	13.863,06	14.096,90	-233,85
2010	17.489,93	19.468,65	-1.978,73
2011	22.322,35	23.009,55	-687,19
Ene - nov2012*	21.887,10	22.033,48	-146,38
BALANZA MENSUAL 2012			
Enero	2.121,58	2.011,43	110,15
Febrero	2.025,45	1.773,59	251,86
Marzo	2.058,39	1.937,93	120,46
Abril	2.069,24	1.836,33	232,91
Mayo	2.142,42	2.180,04	-37,62
Junio	1.839,25	2.029,99	-190,74
Julio	1.872,90	2.060,15	-187,25
Agosto	1.968,54	2.221,07	-252,53
Septiembre	2.065,76	1.999,44	66,31
Octubre	1.945,89	1.956,44	-10,56
Noviembre	1.777,69	2.027,06	-249,37

Fuente: Banco Central de Ecuador

Elaboración: Autores

Finalmente, es importante señalar que si bien es cierto la balanza comercial ha mejorado notablemente durante el presente año, ésta aun sigue siendo deficitaria para el país, por lo que éste aspecto demanda de mayores esfuerzos del ejecutivo para solventar este inconveniente, que no se genera exclusivamente por la industria automotriz nacional, sino en general por toda la estructura industrial del país que no es autosuficiente para abastecer el consumo interno.

5.7. Estructura arancelaria propuesta

Una vez recopilados los efectos de la actual estructura arancelaria aplicable a la importación de CKD'S, se ha desarrollado la siguiente propuesta, la cual incorpora el arancel a considerarse para vehículos importados, de tal forma que sea una propuesta integral y aplicable para toda industria automotriz nacional, es decir, tanto para ensambladoras como para importadores de vehículos.

La propuesta desarrollada busca cumplir con el objetivo del gobierno que es el equilibrar la balanza comercial o al menos conseguir que el sector automotriz en el país tenga un efecto nulo en la mencionada balanza, a más de generar un estímulo importante a la producción nacional de vehículos, lo cual implícitamente lleva consigo una generación de plazas de trabajo.

Cabe destacar que esta propuesta no debe verse como una acción aislada, sino que debería estar acompañada de políticas públicas integrales y que persigan el mismo fin, a efectos de que los resultados esperados sean los mejores.

El primer punto de la propuesta es una modificación a las actuales tarifas ad- valórem de aranceles aplicables a la importación de CKD'S y vehículos terminados, para el efecto se divide a los vehículos en dos grupos: automóviles (inclusive SUV'S) y camionetas (inclusive furgonetas), clasificación que considera el uso principal que da cada clase, mientras que los primeros son principalmente vehículos destinados al consumo, los segundos se destinan principalmente a actividades productivos.

Una vez clasificados los vehículos de acuerdo a su tipo, la propuesta incluye una nueva subdivisión de acuerdo al cilindraje del mismo, esto en función de que de manera general los vehículos de mayor cilindraje tiene un consumo de combustible mucho mayor, a la que vez por el costo de los mismos, su nicho de mercado se encuentra en clases económicas con ingresos medios- altos y altos.

Una vez que se cuenta con la clasificación de vehículos por tipo y cilindraje, la aplicación de las diferentes tarifas ad valorem de arancel que se proponen, se considera como referente al porcentaje de incorporación de *material originario ecuatoriano MOE*, de tal forma que mientras mayor sea este porcentaje menor será el arancel aplicable; así se tiene que para porcentajes menores al 6% el arancel es del 35% para vehículos y de entre el 28% y el 35% para camionetas dependiendo del cilindraje del vehículo.

Como uno de los objetivos de la propuesta realizada es que se de impulso a la industria nacional, a medida que los vehículos cuenta con una mayor cantidad de *MOE*, la tarifa del arancel va disminuyendo, de tal forma que cuando el porcentaje de *MOE* sea mayor al 18%, la tarifa arancelario será para la mayoría de casos del 0% y para lo vehículos de mayor cilindraje se ubicará entre un 3.5% y un 7%.

Para efectos de la fijación del límite superior de *MOE* en el 18% se consideraron propios de la industria y del sector, los cuales permanecerán establecidos en el mediano plazo, factores tales como el hecho de que el CKD representa el 60% y que muchos de los insumos que demanda la industria automotriz no se producen actualmente en el país, lo que torna casi imposible llegar a niveles de *MOE* superior al 20%.

Finalmente, en lo que respecta a la importación de vehículos importados, se considera viable el aplicar una tarifa arancelaria similar a los vehículos de producción nacional con un componente de *MOE* del 9%, con lo cual se logra que las ensambladoras nacionales produzcan vehículos con un *MOE* superior al 9%, a fin de que sus productos sean más competitivos en el mercado a través de reducir costos, lo cual se traduce de manera indudable en una reducción del precio de venta al consumidor final.

En el cuadro a continuación se detallan las tarifas arancelarias propuestas para cada categoría de vehículo, define como tal considerando tipo y cilindraje de vehículo, así como el porcentaje de *MOE* de cada automotor.

Cuadro No. 50
Propuesta tarifa arancel -ad valórem-

Porcentaje incorporación MOE	Automóviles			Camionetas	
	Hasta 2000cc	De 2000cc a 3000cc	Más de 3000cc	Hasta 2500cc	Más de 2500cc
<6	35,00%	35,00%	35,00%	28,00%	35,00%
6	32,50%	32,50%	33,00%	26,00%	32,50%
7	30,00%	30,50%	31,00%	24,00%	30,00%
8	27,50%	28,00%	29,00%	22,00%	27,50%
9 e importados	25,00%	26,00%	27,00%	20,00%	25,00%
10	22,50%	23,50%	25,00%	18,00%	22,50%
11	20,00%	21,50%	23,00%	16,00%	20,00%
12	17,50%	19,00%	21,00%	14,00%	17,50%
13	15,00%	17,00%	19,00%	12,00%	15,00%
14	12,50%	14,50%	17,00%	10,00%	12,50%
15	10,00%	12,50%	15,00%	8,00%	10,00%
16	7,50%	10,00%	13,00%	6,00%	7,50%
17	5,00%	8,00%	11,00%	4,00%	5,00%
18	2,50%	5,50%	9,00%	2,00%	2,50%
> 18	0,00%	3,50%	7,00%	0,00%	0,00%

Elaboración: Autores

Como se observa, la propuesta no establece un tiempo de duración de la medida ni tampoco reducciones periódicas del arancel, debido a que se considera que la misma tabla hace que las empresas ensambladoras busquen año a año incorporar más componentes ecuatorianos en su producción de vehículos.

Cabe destacar que la modificación de las actuales tarifas arancelarias constituye el eje central de la propuesta, pero no el único, pues como se indicó anteriormente, la propuesta busca ser integral, razón por la cual el tarifario antes expuesto se complementa con un ajuste al actual mecanismos de fijación de cupos de importación de CKD'S y vehículos terminados.

Precisamente en lo que respecta a la fijación de cupos, se considera que los niveles actuales son razonables, siempre y cuando no se mantengan estáticos o fijos de un año a otro, o que, en su defecto, su variación dependa a presiones o intereses políticos o económicos. Este por este motivo que, se plantea que los cupos de importación se ajusten en base al porcentaje de incorporación de *MOE* en los vehículos de fabricación nacional.

En lo concerniente a los cupos de importación aplicables para vehículos terminados, al igual que en el caso anterior, se considera que deben tener el mismo tratamiento que el dado a los vehículos de producción nacional con un porcentaje de *MOE* del 9%, a fin de que se genere competitividad en el mercado nacional y que la industria automotriz del país se vea incentivada a contar con niveles de *MOE* en sus vehículos mayores al 9% en el corto plazo.

El siguiente cuadro detalla la estructura propuesta, respecto al incremento de los cupos de importación aplicable para CKD'S y vehículos terminados.

Cuadro No. 51
Propuesta cupos de importación

Porcentaje incorporación <i>MOE</i>	Porcentaje de incremento anual respecto al cupo de periodo anterior
<6	1,00%
6	2,00%
7	3,00%
8	4,00%
9 e importados	5,00%
10	10,00%
11	11,00%
12	12,00%
13	13,00%
14	14,00%
15	15,00%
16	16,00%
17	17,00%
18	18,00%
> 18	19,00%

Elaboración: Autores

CONCLUSIONES

La contribución del sector automotriz a la economía del país, de acuerdo a las cifras analizadas en el presente trabajo, ha disminuido ligeramente en el último año, sin embargo, se mantiene como una industria con un alto potencial, toda vez que este sector comprende tanto el desarrollo, fabricación y venta de vehículos, así como el mantenimiento de los mismos, fabricación y comercialización de autopartes, por lo que su capacidad de generación de empleo es muy importante; sin embargo, a raíz de la implementación de aranceles a la importación de CKD'S, con marcado énfasis en el año 2012, la industria se vio obligada a efectuar ajustes en la contratación de mano de obra calificada.

En el mismo sentido, las empresas ensambladoras han visto necesario, como estrategia de costo de producción, efectuar alzas en los precios de venta de los vehículos, siendo éstos en algunos casos superiores a los USD 2.000, como se observa en ciertas camionetas y vehículos livianos, situación que repercute en un ligero encarecimiento de los costos de movilización de personas y productos, cabe señalar que el deficiente servicio de transporte público de pasajeros ha sido uno de los impulsores del crecimiento del parque automotor en los últimos años.

Precisamente en lo que se refiere a la afectación de las medias arancelarias, objeto de estudio, a la generación de plazas de trabajo, debe considerarse que la industria automotriz demanda de personal técnico muy especializado y por ende bien remunerado, que difícilmente puede encontrar condiciones similares en otra industria relacionada, situación que torna aún más crítica el tema laboral.

Dentro de las deficiencias encontradas, respecto a la implementación de aranceles al sector automotriz, se observa que la actual estructura arancelaria, resultado de dichas regulaciones, ha beneficiado a los países vecinos con los cuales Ecuador tiene acuerdos aduaneros, como en el caso puntual de Colombia, país desde el cual la importación de autopartes están gravadas con un arancel del 0%, así se tiene que la autopartes en lugar de ingresar directamente desde países productores, como Korea o Japón, caso en el cual se verían afectados al actual arancel, los materiales o vehículos se envían primero a Colombia y luego se importan al país.

Por otra parte, se identificó que si bien el Estado busca fomentar la producción nacional automotriz destinada a la exportación, los mecanismos implementados resultan insuficientes, como ejemplo se cita el caso de Venezuela, país que, si bien es cierto, mantiene un acuerdo arancelario Ecuador, cuentan con barreras proteccionistas en el ámbito automotor, así pues, si en Venezuela se dispone de plantas ensambladoras de una marca en especial, desde Ecuador no se puede exportar ningún modelo de dicha marca, inclusive en los casos en que dicha planta no fabrique un modelo ensamblando en Ecuador.

El Estado debe fomentar una mayor apertura para la realización de exportaciones y diversificar los mercados para estimular incrementos de productividad del sector, tanto de ensambladoras como de autopartistas, creando nuevos mercados como Bolivia, Perú y Centroamérica para satisfacer las necesidades de los consumidores.

El Estado también debe fomentar en gran medida el desarrollo de empresas nacionales que fabriquen autopartes, de tal manera que cumplan con los requerimientos y los altos estándares que las ensambladoras manejan actualmente, sin tener que importar un volumen de partes y piezas significativo, esto mejoraría las políticas de precios vigente.

Otro punto que resulta de vital importancia para el sector automotriz ecuatoriano realizar un trabajo conjunto y plenamente coordinado entre el Estado y las empresas del sector privado, con el propósito de unir esfuerzos y apuntar, en corto o máximo mediano plazo, hacia el desarrollo del mercado externo, aprovechando para el efecto los convenio suscritos por el país al amparo de la Comunidad Andina de naciones *CAN* y del Mercado Común del Sur *MERCOSUR*.

El mercado exterior se vuelve de vital importancia para una industria con un mercado que si bien tiene mucho potencial, no alcanza el tamaño o el desarrollo que se tiene en países vecinos o comercialmente favorables para Ecuador, sin embargo debe considerarse que el mercado externo tiene estándares y competidores mucho mejor preparados, lo que demanda que la industria nacional cuente con una mayor integración de la cadena de producción y

principalmente que en el mercado nacional existan proveedores con una alta capacidad de innovación tecnológica.

Por otra parte, volviendo al mercado interno, se considera que los organismos públicos deben mejorar sus acciones en lo concerniente al aseguramiento del fiel cumplimiento de las regulaciones de importaciones de partes y piezas refaccionadas o de dudosa procedencia, así como un mejor control sobre el contrabando de las mismas, problemática que se ha constituido en otra de las limitantes del desarrollo de la industria autopartista en el país.

En este mismo sentido, se puede decir que la imposición de medias arancelarias aplicables a la importación de CKD'S, y de manera adicional a la importación de vehículos terminados, si bien es cierto está cumpliendo en gran medida con su objetivo principal que era equilibrar la balanza comercial del país, no está cumpliendo con otro de sus grandes objetivos que era el estimular el desarrollo de la industria nacional tanto ensambladora como autopartista.

Otro punto crítico de la medida antes detalla, es que al parecer no se consideró en el análisis inicial de la misma, los efectos que se presentarían en niveles de empleo y crecimiento económico, así como tampoco se establecieron criterios de evaluación de los resultados obtenidos o la periodicidad con que éstos debían realizarse, generando que las acciones que a futuro tome el gobierno sean más bien reactivas y no proactivas como sería el ideal a alcanzarse en la gestión e implementación de políticas públicas.

Como se mencionó con anterioridad, el efecto de las medidas arancelarias en ámbito laboral, fue menor al que se hubiese presentado en el caso de no contar con inversiones en el sector automotriz realizadas en años anteriores, a luz de los excelentes resultados de la industria en 2010 y 2011, cuya realización tuvo lugar el presente año; inversiones entre las que se puede citar las realizadas por GM-OBB en su planta de pintado o por parte de AYMESA en lo que respecta al ensamblaje de vehículos de carga pesada marca Hyundai.

A futuro debería considerarse la gestión arancelaria dentro de un ámbito mucho amplio, es decir, no debe verse a los aranceles únicamente como un mecanismo de recaudación o fondeo

de recursos para el Estado o considerar que la imposición o eliminación de un arancel va a desarrollar por sí solo a toda una industria; en tal sentido, la imposición o modificación de aranceles, y en general de tributos, debe ir acompañada de reglas mucho más claras y simples que las actuales en lo que respecta a promoción de inversión, desarrollo e innovación tecnológica, incursión de nuevas mercados, entre otros.

El sector automotriz tiene grandes oportunidades para el país y dependerá de los esfuerzos que hagan tanto Gobierno como las empresas del sector privado, los resultados que se tengan a futuro, como objetivo a largo plazo debería buscarse el convertir al país en un productor de vehículos, en todo el sentido de la palabra, es decir, que en el país se desarrollen y fabriquen motores, carrocerías, cajas de cambios y autopartes y que no nos constituyamos únicamente en ensambladores de vehículos producidos en el exterior.

ANEXO No. 1 – Formulario de encuesta

1. ¿Conoce usted las modificaciones realizadas en los últimos dos años al arancel nacional aplicable a la importación de CKD'S?

_____ Si

_____ No

2. ¿Conoce usted acerca de las restricciones (cupos) impuestas a la importación de CKD'S y vehículos terminados en los últimos años?

_____ Si

_____ No

3. ¿A su criterio que originó la modificación del arancel nacional aplicable a la importación de CKD'S y la correspondiente imposición de cupos para dichas importaciones?

_____ Equilibrar la balanza comercial del país

_____ Impulsar la producción nacional

_____ Generar recursos para el Estado

_____ Mejorar el parque automotor en el país

_____ Disminuir contaminación ambiental causada por vehículos

4. ¿Cuál considera usted ha sido el objetivo que se ha cumplido en mayor medida como efecto de dichas regulaciones?

_____ Equilibrio la balanza comercial del país

_____ Crecimiento de la industria automotriz nacional

_____ Incremento de recursos para el Estado

_____ Mejoramiento del parque automotor en el país

_____ Disminución contaminación ambiental causada por vehículos

5. ¿Cuál considera usted ha sido el principal efecto no deseado de dichas regulaciones?

_____ Disminución de plazas de trabajo

_____ Contracción de industria nacional

_____ Reducción del PIB nacional

_____ Disminución de beneficio neto para el Estado

_____ Incremento de contaminación ambiental

6. ¿En qué medida considera usted que ha variado el precio de venta de los vehículos de producción nacional en el último año?

_____ Alto incremento

_____ Bajo incremento

_____ Sin variación

_____ Baja disminución

_____ Alta disminución

7. ¿En qué medida considera usted que ha variado el precio de venta de los vehículos importados en el último año?

_____ Alto incremento

_____ Bajo incremento

_____ Sin variación

_____ Baja disminución

_____ Alta disminución

8. ¿Considera usted que la imposición de aranceles y cupos a la importación de CKD'S y vehículos automotores afectó la generación de plazas de trabajo en el sector automotriz?

_____ Si

_____ No

9. ¿Considera usted que la imposición de aranceles y cupos a la importación de CKD'S y vehículos automotores afectó al crecimiento de la industria automotriz nacional?

_____ Si

_____ No

10. ¿A qué factores considera usted que puede atribuirse la variación en los precios de los vehículos importados y nacionales en los últimos años?

_____ Mercados internacionales

_____ Establecimiento de cupos para a la importación de vehículos

_____ Efecto de modificación de aranceles

_____ Especulación

_____ No hubo variación

11. ¿A qué factores considera usted que puede atribuirse la variación en la generación de puestos de trabajo en la industria automotriz en los últimos años?

_____ Establecimiento de cupos para a la importación de vehículos

_____ Efecto de modificación de aranceles

_____ No hubo variación

_____ Otros (especifique) _____

12. ¿A qué factores considera usted que puede atribuirse los cambios presentados en el volumen de producción de la industria automotriz en los últimos años?

_____ Mercados internacionales

_____ Establecimiento de cupos para a la importación de vehículos

_____ Efecto de modificación de aranceles

_____ No hubo variación

_____ Otros (especifique) _____

13. ¿Considerada necesaria la existencia de aranceles aplicables a la importación de CKD'S como mecanismo de fortalecimiento de la industria automotriz nacional?

_____ Si

_____ No

14. ¿Considerada necesaria la existencia de restricciones a la importación de CKD'S y vehículos automotores como mecanismo de fortalecimiento de la industria automotriz nacional?

_____ Si

_____ No

15. ¿Cuál considera usted es la principal variable que debe considerarse para el establecimiento del arancel nacional de importación para CKD'S?

_____ Diferenciación entre vehículos importados y CKD'S

_____ Porcentaje de integración de componentes nacionales

_____ Diferenciación por tipo y cilindraje de vehículos

_____ País de procedencia

_____ Otros (especifique) _____

16. ¿Cuál considera usted es la principal variable que debe considerarse para el establecimiento de cupos para la importación de CKD'S y vehículos?

_____ Diferenciación entre vehículos importados y CKD'S

_____ Porcentaje de integración de componentes nacionales

_____ Variación anual

_____ País de procedencia

_____ Otros (especifique) _____

BIBLIOGRAFÍA

- 10 por ciento de ckd nacional tienen los autos ecuatorianos. (16 de enero de 2012). *Hoy - Diario de negocios* , pág. 1.
- Anderson, D., & Sweeny, D. (2011). *Estadística para Administración y Economía*. México D.F.: International Thomson Editores.
- Araneda, H. (1994). *Finanzas Públicas*. Santiago de Chile: Universitaria.
- Arosemena, G. (1996). *La historia empresarial del Ecuador*. Guayaquil.
- Autopartistas, se unirán a programas carroceros. (1 de Enero de 2012). *El Heraldó* , pág. 13.
- Ballesteros Román, A. (2005). *Comercio Exterior*. Murcia: FG Graf.
- Berumen, S. (2006). *Introducción a la economía internacional*. Madrid: Dehon.
- Cantos, M. (1998). *Introducción al comercio internacional*. Barcelona: EDHASA.
- Carbaught, R. (2009). *Economía internacional y globalización*. México D.F.: Cengage Learning.
- Carros suben de precio entre \$ 100 Y \$ 1.000, según modelo. (13 de Enero de 2012). *El Universo* , pág. 11.
- Durango, W. (2000). Quito: Corporación de estudios y publicaciones.
- Ecuador espera reducir importaciones en \$ 650 MILLONES hasta el 2013. (5 de enero de 2012). *El Telégrafo* , pág. 6.
- El sector automotor. (12 de marzo de 2012). *Seminario Líderes* .
- Evans de la Cuadra, E. (1997). *Los tributos ante la Constitución*. Santiago de Chile: Jurídica de Chile.
- Fondo Monetario Internacional. (1993). *Manual de balanza de pagos*.

Frech, D., & Griffin, K. (1967). *Comercio Internacional y Política de Desarrollo Económico*. México DF: Fondo de Cultura Económica.

GM, el mayor ensamblador de carros del país, separó al 12,3% de su nómina. (3 de septiembre de 2012). *El Universo* , pág. 8.

González López, I. (2005). *Gestión del comercio exterior*. Madrid: Dehon.

González López, I. (2011). *Gestión del comercio exterior de la empresa*. Madrid: Dehon.

Herrera, D. (1992). *El comercio intrarregional de granos básicos en Centroamérica*. San José: CIDIA.

Jaramillo, E. (1990). *Teoría del Comercio Exterior con aplicación al caso ecuatoriano*. Quito: La Corona.

La carga tributaria no para el impulso del sector automotor. (31 de octubre de 2011). *Semanario Líderes* , pág. 10.

La nómina de General Motors cayó 12% por medidas oficiales. (3 de septiembre de 2012). *El Comercio* .

Lambert, P. (1996). *La Distribución y Redistribución de la Renta*. Madrid: Ministerio de Economía y Hacienda –Instituto de estudios Fiscales-.

Las exportaciones primarias se expanden. (16 de enero de 2012). *Diario Expreso* , pág. 6.

Levine, D., & Berenson, M. (1991). *Estadística para Administración y Economía*. México DF: Mc Graw Interamericana.

Licencias para importar, a revisión. (11 de enero de 2012). *El Comercio* , pág. 6.

Los CKD'S pagarán impuestos. (11 de mayo de 2012). *El Comercio* , pág. 3.

Luna Osorio, L. (1999). *Luces y sombras del comercio globalizado*. Quito: Tinta Fresca.

Ministerio Laboral constata separación de personal en General Motors. (3 de septiembre de 2012). *El Universo* , págs. 4-6.

Nogués, J. (2004). *Los exportadores agropecuarios en un mundo proteccionista*. Buenos Aires: INTAL.

Parkin, M. (2007). *Macroeconomía*. México: Pearson educación.

Precios de automóviles presentan aumentos desde abril pasado. (16 de Enero de 2012). *Hoy - Diario de negocios* , pág. 4.

Quinteros, M., & Sosa, R. (1984). *La tributación Aduanera en el Ecuador*. Quito: Universidad Central del Ecuador, Facultad de Ciencias Económicas.

Rozenberg, A. (2000). *La Balanza de pagos*. Lima: Universidad Católica de Perú.

Sector automotriz sin certezas. (10 de enero de 2012). *El Tiempo* , pág. 7.

Stiglitz, J. (1998). *Economía del Sector Público, 2da Edición*. Barcelona: Antoni Bosch.

Tacsan Chen, R. (2007). *Comercio Internacional*. San José: Editorial Universidad Estatal a Distancia.

Troya, J. V. (1990). *Derecho Tributario Internaciona*. Quito: Estudios jurídicos.

Venta de vehículos creció el 4%. (4 de enero de 2012). *Buenos días América* .

Villegas, H. (2002). *Curso de finanzas, derecho financiero y tributario*. Buenos Aires: Astrea.

Zapatero, P. (2003). *Derecho del Comercio Global*. Madrid: Garrigues.