



**UNIVERSIDAD CATÓLICA DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**  
**SISTEMA DE POSGRADO**  
**MAESTRÍA EN FINANZAS Y ECONOMÍA EMPRESARIAL**

**Trabajo de titulación:**

**“Análisis del sector automotriz y su incidencia en la Balanza de Pagos durante los períodos 2011 – 2015”**

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

**Elaborado por:**

**Ing. Jimmy Manuel Milo Prieto**

**Tutor:**

**Ec. Felipe David Álvarez Ordóñez, Mgs.**

**Guayaquil, 06 de agosto del 2018**



**UNIVERSIDAD CATÓLICA DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**  
**SISTEMA DE POSGRADO**  
**MAESTRÍA EN FINANZAS Y ECONOMÍA EMPRESARIAL**

**Certificación**

Certificamos que el presente trabajo fue realizado en su totalidad por Ing. Jimmy Manuel Milo Prieto, como requerimiento parcial para la obtención del Grado Académico de Magíster en Finanzas y Economía Empresarial.

Guayaquil, 06 de agosto del 2018

**Director de trabajo de titulación**

---

**Ec. Felipe Álvarez Ordoñez, Msc**

**Revisores**

---

**Ing. Quim. María Josefina Alcívar Avilés, Mgs.**

---

**Ec. Juan Gabriel López Vera, Mba.**

**Director del programa:**

---

**Ec. María Teresa Alcívar Avilés, Mgs.**



**UNIVERSIDAD CATÓLICA DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**  
**SISTEMA DE POSGRADO**  
**MAESTRÍA EN FINANZAS Y ECONOMÍA EMPRESARIAL**

**Declaración de responsabilidad**

YO, Ing. Jimmy Manuel Milo Prieto,

**DECLARO QUE:**

El Trabajo de Titulación “ANÁLISIS DEL SECTOR AUTOMOTRIZ Y SU INCIDENCIA EN LA BALANZA DE PAGOS DURANTE LOS PERÍODOS 2011 – 2015” previa a la obtención del Grado Académico de Magíster, ha sido desarrollado en base a una investigación exhaustiva, respetando derechos intelectuales de terceros conforme las citas que constan al pie de las páginas correspondientes, cuyas fuentes se incorporan en la bibliografía. Consecuentemente este trabajo es de mi total autoría.

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

Guayaquil, 06 de agosto del 2018

**El autor**

---

**Ing. Jimmy Manuel Milo Prieto**



**UNIVERSIDAD CATÓLICA DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**  
**SISTEMA DE POSGRADO**  
**MAESTRÍA EN FINANZAS Y ECONOMÍA EMPRESARIAL**

**Autorización**

YO, Ing. Jimmy Manuel Milo Prieto,

Autorizo a la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil, la publicación en la biblioteca de la institución del Trabajo de Titulación de Maestría titulada: “ANÁLISIS DEL SECTOR AUTOMOTRIZ Y SU INCIDENCIA EN LA BALANZA DE PAGOS DURANTE LOS PERÍODOS 2011 – 2015” cuyo contenido, ideas y criterios son de mi exclusiva responsabilidad y total autoría.

Guayaquil, 06 de agosto del 2018

**El autor**

---

**Ing. Jimmy Manuel Milo Prieto**

Documento [Tesis final Milo Jimmy 07.2018.pdf](#) (D40770588)

Presentado 2018-08-08 10:19 (-05:00)

Presentado por Teresa Alcívar Avilés (maria.alcivar10@cu.ucsg.edu.ec)

Recibido maria.alcivar10.ucsg@analysis.orkund.com

4% de estas 55 páginas, se componen de texto presente en 9 fuentes.

Lista de fuentes

Bloques

⊕	TESIS LUIS PALACIOS.docx	☰
⊕ >	<a href="#">TESIS_MAYRA CHAVEZ -FINAL.doc</a>	☰
⊕	Proyecto de investigación Salvaguardias (04-07-2018).docx	☰
⊕	<a href="http://repositorio.puce.edu.ec/bitstream/handle/22000/13322/DISERTACI%C3%93N%20...">http://repositorio.puce.edu.ec/bitstream/handle/22000/13322/DISERTACI%C3%93N%20...</a>	☰
⊕	<a href="http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/10714/2/%E2%80%9CPROPUESTA%20PA...">http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/10714/2/%E2%80%9CPROPUESTA%20PA...</a>	☑
⊕	Tesis Humberto Heras Final 2015 Sin Graficos y tablas.docx	☑
⊕	<a href="http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/18835/1/ANDREA-CRISTINA-RODRIGUEZ-L...">http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/18835/1/ANDREA-CRISTINA-RODRIGUEZ-L...</a>	☑
⊕	<a href="https://es.wikipedia.org/wiki/Industria_automotriz">https://es.wikipedia.org/wiki/Industria_automotriz</a>	☑

0 Advertencias. Reiniciar. Exportar. Compartir.

52%

# 1 Activo

Archivo de registro Urkund: Universidad Católica de Santiago de Guayaquil / TESIS\_MAYRA CHA... 52%

UNIVERSIDAD CATÓLICA DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL SISTEMA DE POSGRADO MAESTRÍA EN FINANZAS Y ECONOMÍA EMPRESARIAL Certificación Certificamos que el presente trabajo fue realizado en su totalidad por Ing. Jimmy Manuel Milo Prieto, como requerimiento parcial para la obtención del

Grado Académico de Magister en Finanzas y Economía Empresarial. Guayaquil, al día 06 del mes de agosto del año 2018 Director de trabajo de titulación \_\_\_\_\_ Ec. Felipe Álvarez Ordoñez, Msc Revisores \_\_\_\_\_ Ing. Quim. María Josefina Alcívar Avilés, Mgs. \_\_\_\_\_ Ec. Juan Gabriel López Vera, Mba. Director del programa: \_\_\_\_\_ Ec. María Teresa Alcívar Avilés, Mgs.

iii UNIVERSIDAD CATÓLICA DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL SISTEMA DE POSGRADO MAESTRÍA EN FINANZAS Y ECONOMÍA EMPRESARIAL Declaración de responsabilidad YO, Ing. Jimmy Manuel Milo Prieto, DECLARO QUE: El Trabajo de Titulación "ANÁLISIS DEL SECTOR AUTOMOTRIZ Y SU INCIDENCIA EN LA BALANZA DE PAGOS DURANTE LOS PERÍODOS 2011 - 2015"

previa a la obtención del Grado Académico de Magister,

ha sido desarrollado en base a una investigación exhaustiva, respetando derechos intelectuales de terceros conforme las citas que constan al pie de las páginas correspondientes, cuyas fuentes se incorporan en la bibliografía. Consecuentemente este trabajo es de mi total autoría. En virtud de esta declaración, me responsabilizo del contenido, veracidad y alcance científico del

trabajo de titulación del Grado Académico en mención. Guayaquil, al día 06 del mes de agosto del año 2018 El autor \_\_\_\_\_ Ing. Jimmy Manuel Milo Prieto

iv UNIVERSIDAD CATÓLICA DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL SISTEMA DE POSGRADO MAESTRÍA EN FINANZAS Y ECONOMÍA EMPRESARIAL Autorización YO, Ing. Jimmy Manuel Milo Prieto, Autorizo a la Universidad

UNIVERSIDAD CATÓLICA DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS GESTIÓN EMPRESARIAL INTERNACIONAL CERTIFICACIÓN Certificamos que el presente trabajo fue realizado en su totalidad por Chávez Merchán Mayra Alejandra como requerimiento parcial para la obtención del

## **Agradecimiento**

Quiero agradecer sinceramente y con mucha consideración y aprecio, a mi señora madre licenciada Juana Patricia Prieto Astudillo y a mi tía Mercedes Teresa Prieto Astudillo por su apoyo incondicional.

A mi señora esposa magister Janeth Verónica Once Ortiz, que frente a todo supo alentarme en mí día a día para culminar el presente trabajo de titulación.

A mi hija Bianca Fiorella Milo Once, porque me inspiró para salir adelante en los momentos más duros de este proceso.

A las personas que intervinieron como docentes de la Maestría, quienes compartieron sus conocimientos e hicieron posible la conclusión de este trabajo, especialmente agradezco al Mgs. Luis Adrián Vasquez Menoscal y a mi tutor el Ec. Felipe David Álvarez Ordoñez, por su asesoría y guía permanente, siempre dispuesto aún a las dificultades del tiempo.

Gracias a mis compañeros de aula, María Fernanda, María José, María Antonia, Francisco, Adrián, en fin, a todos y cada uno de mis compañeros de clases, con quienes compartimos muchas anécdotas y retos dentro de nuestra jornada de estudios.

Adicionalmente a todos los miembros de mi familia y a mis amigos Mayra Rodríguez, Isaac Caicedo, Ma. Isabel Sandoval, Eddy Piza, Luis Sarmiento, Jorge López, Guillermo Molina, Jenny Cepeda, Lucio Pérez y Liliana Psc., pues con cada aporte en mi vida espiritual, personal y profesional, que actualmente valoro y atesoro de una manera incalculable, me han permitido lograr mis metas, objetivos y el verdadero encuentro con el Dios verdadero.

*Jimmy Milo*

## **Dedicatoria**

A Dios, porque con su infinito amor, su palabra y la Fe depositada en Él, me otorgaron un nuevo empezar, renovó mi ser, mi espíritu y ha limpiado mi alma. Jesucristo ha resucitado... En verdad resucitó...

A mi señora madre licenciada Juana Patricia Prieto Astudillo y a mi tía Mercedes Teresa Prieto Astudillo por su gran ejemplo de superación, coraje y valioso apoyo incondicional, en todo momento desde el inicio de mis estudios de esta maestría.

A mi señora esposa magister Janeth Verónica Once Ortiz, por ese optimismo y aliento, que siempre me impulso seguir adelante, jamás se rindió, y por todas las días y horas que hizo el papel de madre y padre. Esto es para tí mi amada esposa, frente a todo lo que hemos vivido y logrado.

A mi hija Bianca Fiorella Milo Once, por inspirarme y regalarme un te amo, un te quiero, un abrazo, un beso, por todas las veces que no pudieron tener a una papá de tiempo completo. Esto es para ti mi amada hija.

A mi señor padre Giuseppe Milo Clarino, quien aunque no fue parte de mi formación, le dedico este trabajo, pues gracias a la divina misericordia de Dios, tengo la gracia y dicha de poder ser su hijo.

A mi tío Carlos Prieto Astudillo, por aportar en todo momento un mensaje de superación y fortaleza, ser un guía especial en mi vida, pues atesoro cada palabra que de él sale, y valoro mucho cuando tomaste un rol de padre en mi vida, inspiras en mí la iniciativa de superación personal.

A todos mis familiares y amigos, quienes tuvieron siempre una palabra de apoyo para mí, durante mis estudios; y es que me podrían faltar hojas y podría olvidarme de alguno, para nombrarlos y recordarles. En especial me permito dedicar este trabajo a los evangelizadores y misioneros de Emaús.

*Jimmy Milo*

## **“ANÁLISIS DEL SECTOR AUTOMOTRIZ Y SU INCIDENCIA EN LA BALANZA DE PAGOS DURANTE LOS PERÍODOS 2011 – 2015”**

### **Resumen**

El presente proyecto de investigación se enfoca a realizar un análisis del sector automotriz ecuatoriano y a determinar su incidencia en la balanza de pagos de los períodos comprendidos entre el 2011 y el 2015, para ello se procedió a revisar información relacionada con los componentes de la balanza de pagos y las medidas que el Gobierno Nacional ha implementado afectando al sector antes mencionado. Para la obtención de la información se procedió a utilizar la técnica de la observación y la bibliográfica documental, por medio de las cuales se logró recopilar datos relevantes para el estudio. Se concluyó que el sector automotriz incide de manera positiva en la balanza de pagos, pues a pesar de las medidas económicas adoptadas, las empresas de la industria se vieron en la necesidad de diversificar sus productos y servicios implementando otro tipo de estrategias que fortalecieron el desarrollo de la matriz productiva del país.

Palabras clave: sector, vehículos, recaudación, balanza de pagos, balanza comercial.



# **"ANALYSIS OF THE AUTOMOTIVE SECTOR AND ITS INCIDENCE IN THE BALANCE OF PAYMENTS DURING THE PERIODS 2011 - 2015"**

## **Abstract**

The present research project focuses on an analysis of the Ecuadorian automotive sector and its impact on the balance of payments for the periods between 2011 and 2015, for which purpose information related to the components of the balance of payments was reviewed payments and the measures that the National Government has implemented affecting the aforementioned sector. To obtain the information, we proceeded to use the technique of observation and documentary bibliography, through which we were able to collect relevant data for the study. It was concluded that the automotive sector has a positive impact on the balance of payments, because despite the economic measures adopted, the companies in the industry saw the need to diversify their products and services by implementing other types of strategies that strengthened the development of the productive matrix of the country.

Keywords: sector, vehicles, collection, balance of payments, trade balance.

## Índice general

Agradecimiento .....	v
Dedicatoria .....	vi
Resumen .....	vii
Abstract .....	viii
Índice general .....	ix
Índice de tablas.....	xiii
Índice de figuras .....	xiv
Índice de apéndices .....	xv
Introducción .....	1
Capítulo I.....	2
El problema de investigación .....	2
Antecedentes de la investigación .....	2
Perspectiva a nivel local.....	8
Planteamiento del problema .....	10
Formulación del problema .....	11
Sistematización del problema.....	11
Objetivos de la investigación .....	11
Objetivo general.....	11
Objetivos específicos.....	11
Justificación del estudio .....	12
Justificación teórica.....	12
Justificación práctica.....	12
Justificación metodológica.....	12

Delimitación de la investigación .....	13
Hipótesis.....	13
Variables.....	13
Variable Independiente. ....	13
Variable Dependiente.....	13
Operacionalización de las variables. ....	13
Capítulo II .....	15
Estado del arte .....	15
Antecedentes del problema .....	15
El sector automotriz. ....	15
El comercio internacional.....	17
Marco teórico .....	20
Política económica. ....	20
Política fiscal.....	20
Política comercial.....	22
Presupuesto General del Estado. ....	22
Sistema Tributario.....	22
La balanza comercial.....	25
La balanza de pagos. ....	27
Marco legal.....	28
Entorno legal del sector automotriz. ....	28
Otros aspectos de las restricciones de importación de vehículos.....	29
Acuerdos comerciales. ....	29
Aspectos tributarios de las importaciones del Sector Automotriz. ....	30

Capítulo III .....	33
Metodología de la investigación .....	33
La investigación .....	33
Tipos de investigación.....	33
Diseño de la investigación.....	34
Técnicas de recolección de datos .....	34
La técnica de la observación. ....	34
La técnica bibliográfica – documental. ....	36
Población y muestra .....	37
Población.....	37
Muestra.....	37
Tratamiento de la información .....	37
Resultados de la observación en la investigación bibliográfica documental. ....	38
 Capítulo IV .....	 39
Análisis económico del sector automotriz .....	39
Relevancia del sector automotriz en el Ecuador .....	40
Medidas económicas que afectaron el sector automotriz.....	40
Comparación en el precio con relación a otros países. ....	47
Comparación de carga tributaria con relación a otros países. ....	51
Respuesta del sector automotriz a las medidas tributarias. ....	53
Análisis de las ventas del sector automotriz.....	54
Composición de las importaciones.....	57
Exportaciones del sector.....	58

Producción Nacional.....	59
Recaudación tributaria.....	60
Contingentes.....	64
Ensambladoras.....	64
Vehículos usados.....	65
Incidencia del sector automotriz en la balanza de pagos del período 2011 al 2015 .....	65
Comprobación de la hipótesis .....	67
Recomendaciones.....	73
Referencias .....	75
Apéndices .....	79

## Índice de tablas

Tabla 1. <i>Sectores para el cambio de la matriz productiva</i> .....	9
Tabla 2. <i>Operacionalización de las variables de investigación</i> .....	14
Tabla 3. <i>Evolución de la balanza comercial petrolera en millones de dólares</i> .....	26
Tabla 4. <i>Evolución de la balanza comercial no petrolera en millones de dólares</i> .....	26
Tabla 5. <i>Evolución de la balanza comercial total en millones de dólares</i> .....	27
Tabla 6. <i>Ficha de observación</i> .....	38
Tabla 7. <i>Balanza Comercial del Ecuador en valor FOB en millones de dólares desde el año 2012 hasta el 2015</i> .....	41
Tabla 8. <i>Precio en dólares de vehículo Sedan 1.4</i> .....	48
Tabla 9. <i>Precio en dólares de vehículo Sedan 1.6</i> .....	49
Tabla 10. <i>Comparativo de impuestos en vehículos entre países</i> . .....	51
Tabla 11. <i>Impacto tributario total en el precio de los vehículos</i> .....	52
Tabla 12. <i>Comparativo de equipamiento de seguridad en Ecuador y otros países</i> . .....	53
Tabla 13. <i>Estadísticas de ventas de vehículos producción nacional en unidades de automotores</i> .....	56
Tabla 14. <i>Estadísticas de ventas de vehículos importados en unidades de automotores</i> .....	56
Tabla 15. <i>Recaudación tributaria global años 2011 - 2015 en miles de dólares</i> .....	62
Tabla 16. <i>Recaudación tributaria sector automotriz años 2011 - 2015 en dólares</i> .....	63
Tabla 17. <i>Balanza de pagos 2011 - 2015 en dólares</i> .....	66
Tabla 18. <i>Variables empleadas para el análisis de regresión</i> .....	68

## Índice de figuras

<i>Figura 1.</i> Clasificación de los impuestos. Adaptado de Flores Soria, 2007 .....	23
<i>Figura 2.</i> Reformas y medidas del año 2011 .....	44
<i>Figura 3.</i> Reformas y medidas del año 2012 .....	45
<i>Figura 4.</i> Reformas y medidas del año 2013 .....	46
<i>Figura 5.</i> Reformas y medidas del año 2014 .....	46
<i>Figura 6.</i> Reformas y medidas del año 2015 .....	47
<i>Figura 7.</i> Precio de automóvil sedan 1.4 año 2015 países de la región. ....	49
<i>Figura 8.</i> Precio de automóvil sedan 1.6 año 2015 países de la región. ....	50
<i>Figura 9.</i> Estadística de ventas de vehículos por origen Ecuador. ....	55
<i>Figura 10.</i> Importación por país de origen 2015. ....	57
<i>Figura 11.</i> Exportaciones de unidades de vehículos entre años 2011 - 2015. ....	58
<i>Figura 12.</i> Producción nacional de unidades de vehículos entre años 2011 - 2015. ....	59
<i>Figura 13.</i> Recaudación tributaria global entre años 2011 – 2015, en miles de dólares .....	61
<i>Figura 14.</i> Recaudación tributaria sector automotriz entre años 2011 – 2015, en dólares .....	64
<i>Figura 15.</i> Incidencia de las importaciones del sector sobre las importaciones totales entre años 2011 - 2015. ....	65
<i>Figura 16.</i> Total de ventas por unidades Curva de regresión ajustada .....	69

## Índice de apéndices

Apéndice 1. Resolución N°. 66 .....	79
Apéndice 2. Cupos de Importación .....	84



## **Introducción**

El presente trabajo de titulación denominado “Análisis del sector automotriz y su incidencia en la balanza de pagos durante los períodos 2011 – 2015”, se enfoca a realizar una valoración del aporte que presta la industria automotriz en el país.

De acuerdo con la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, (2017) el sector automotriz es uno de los más importantes en la economía ecuatoriana, genera más de 50.000 plazas de empleo, y miles de millones de dólares en recaudación de impuestos, por lo tanto se ve la necesidad de establecer los efectos que causaron la implementación de medidas económicas que afectaron directamente a la industria.

Para ello se ha dividido el trabajo de la siguiente manera:

Capítulo 1, el problema de investigación en donde se pudo plantear el origen de la problemática que se analizó, así como los objetivos general y específicos, enfocados a determinar la incidencia del sector automotriz en la balanza de pagos del país, estableciendo una hipótesis que ha sido despejada al final del desarrollo del trabajo de titulación.

Capítulo 2, el estado del arte, en donde se expusieron los antecedentes del sector automotriz en el mundo y en el Ecuador, así como un análisis de las teorías relacionadas a la problemática planteada en el primer capítulo, se pudo establecer los factores por los cuales se implementaron las diversas medidas económicas que afectaron al sector y se estableció un marco legal.

Capítulo 3, marco metodológico, en donde se escogió el diseño de la investigación, estableciendo las teorías relacionadas, demostrando que el presente trabajo es de corte cualitativo, estableciendo la población que constituye las empresas del sector automotriz y las herramientas de recolección de datos como son la observación y la técnica bibliográfica documental.

Capítulo 4, se procedió a elaborar un análisis de los resultados encontrados estableciendo la incidencia del sector automotriz en la balanza de pagos del período 2011 al 2015, determinando la validación de la hipótesis por medio de una regresión lineal.

Finalmente se colocaron las conclusiones y recomendaciones relacionadas a los objetivos generales y específicos que se establecieron al inicio de la investigación.

## **Capítulo I**

### **El problema de investigación**

El problema seleccionado para la realización del presente proyecto es la incidencia del sector automotriz en la balanza de pagos, se toma como período de estudio los años comprendidos del 2011 al 2015, ya que es en ellos que se han evidenciado la aplicación de las medidas más drásticas que definitivamente han marcado el desarrollo de las empresas dedicadas a las actividades automotrices. Al finalizar el presente capítulo se podrán definir los siguientes puntos:

- El problema que se analizará;
- El objetivo de la investigación;
- La metodología a utilizar;
- Los resultados que se esperan conseguir.

### **Antecedentes de la investigación**

De acuerdo con información de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, (2017, págs. 9 - 59), en el país, la II Guerra Mundial estimuló de gran manera la producción y exportación de materia prima como caucho, balsas, arroz, cacao y café, cerrando en 1948 un ciclo turbulento de la historia, brindando estabilidad económica y apoyo a los empresarios que requerían de créditos, asistencia técnica y construcción de carreteras.

La industria automotriz participó en el boom de la guerra provocando cierta escasez de gasolina en Europa, lo que impulsó la investigación para la creación de autos con motor eléctrico y con otro tipo de combustibles como el gas.

En esa misma época, se expide en el Ecuador la Ley de Divisas en donde se controlaban las importaciones y se establecía un stock determinado de producto, seguido de una modernización del sistema bancario y del Banco Central. Durante la posguerra, algunos países de América Latina, centraron sus políticas de Gobierno con perspectivas de crecimiento económico.

Con la reconstrucción y reparación de los equipos afectados en los conflictos, obligó a las autoridades europeas a tomar ciertas consideraciones al momento de construir nuevos

vehículos, como por ejemplo que era necesario que recorran hasta 100km/hora, tener capacidad para cuatro personas, y consumir máximo 10 litros de combustible por cada 100 km.

Para 1956, apareció la dirección asistida, que es una invención que estuvo en los tableros de dibujo de los fabricantes de vehículos por muchas décadas, convirtiéndose en una característica común de los modelos existentes en la época. En donde finalmente, uno de cada cuatro conductores daba la vuelta con ayuda hidráulica.

La industria automotriz adquirió posteriormente una dimensión gigantesca. El tener carro para trasladarse se convirtió pronto en uno de los elementos clave de la vida del siglo XX. Los años '60 trajeron transformaciones en la vida cultural y religiosa del Ecuador, el Concilio Ecuménico Vaticano II, impulsado por el papa Juan XXIII realizó profundos cambios al catolicismo. En América Latina, surgió la Teología de la Liberación con corrientes que luchaban por la igualdad de derechos de los pobres. Además se robusteció el movimiento árabe y la revalorización del Islam en los países en vías de desarrollo.

Desde los años cincuenta, en el territorio ecuatoriano se aceleró el crecimiento poblacional. Desde 1900 hasta 1950, pasó de un millón a dos millones de habitantes. Como punto adicional la urbanización de las dos principales ciudades del país: Quito y Guayaquil, motivó el desarrollo de caminos y carreteras, así como de infraestructura de vías.

La explotación del crudo del petróleo se concentró en la península de Santa Elena. Las exportaciones no superaron el 6% de total de exportaciones del país. Luego se inician las actividades de exploración de la Amazonía, siendo entregada en concesión a Texaco para explotar el primer pozo rentable en Lago Agrio. El país experimentó una crisis económica debido a la caída de exportaciones del banano, incrementándose el déficit de la balanza de pagos, y devaluando la moneda local. Por este motivo, la integración en el mercado mundial, se hizo necesaria. Se aceleró el proceso de industrialización, modernizando a la agricultura, expandiendo el comercio, ampliando las comunicaciones, las carreteras y el parque automotor. Con el petróleo se estrecha la relación con otros países, florecen los bancos, etc. El desarrollo económico abre las puertas para la innovación con el objetivo de atraer cliente. El mundo apenas se recuperaba de la guerra y con la aparición del petróleo en un ambiente más tranquilo surge un desarrollo publicitario para cubrir necesidades de los nuevos pobladores.

Las empresas automotrices que habían parado su fabricación durante el conflicto armado retomaron sus labores y apostaron a un nuevo público. Entonces, aparecieron nuevas

empresas con modelos de vehículos novedosos, los mismos que empezaron a ser promocionados de manera masiva por medio de la televisión, marcando así la historia de industria.

La metalmecánicas y textiles en el país se dedicaron a fabricar carrocerías, asientos para buses, algunas partes y piezas metálicas. Actualmente, la contribución de la industria automotriz tiene un gran peso en el aparato económico nacional.

La fabricación de vehículos tiene sus orígenes a finales de los años sesenta y principios de los setenta. En Ecuador, Autos y Máquinas del Ecuador S. A (AYMESA) es la pionera en el montaje y ensamblaje de automotores del país. Produce uno de los primeros vehículos de diseño local (Andino). Exportó 1000 unidades e hizo noticia ya que la producción local no superaba las 5000 unidades.

Durante el triunvirato militar de Guillermo Rodríguez Lara, fue entregado el poder a los señores: Alfredo Poveda de la Armada, Guillermo Durán del Ejército, y Luis Leoro de la Fuerza Aérea, quienes aplicaron políticas de reducción de la intervención estatal, impulsó una mayor apertura comercial, priorizó el control de la inflación, que se redujo de 23% en 1974 a 10% en 1979.

En 1978 se reformó la Ley de Hidrocarburos, los ingresos petroleros fueron utilizados para sostener importantes inversiones en educación, vivienda popular, armamento e infraestructura de transporte y energía. Se experimentó un endeudamiento acelerado, en donde el crecimiento promedio anual de la deuda pública fue de USD \$ 737 millones de dólares, la deuda externa como porcentaje de las exportaciones fue en 1979 del 163.6%. Dentro de los aspectos positivos de esta época se destaca la reducción del analfabetismo e incremento de la capacidad de generación eléctrica.

Durante este período, de 1970 a 1978, se desarrolló una de las principales obras viales en la ciudad de Quito, cuando Sixto Durán Ballén era alcalde. Él fue quien impulsó la construcción de túneles en las vías Occidental y Oriental. Las medidas que por muchos años afectaron a la importación de vehículos eran más que un rezago del modelo proteccionista y de sustitución de importaciones que se instauró en el país a partir de 1972, cuando el Gobierno militar de Guillermo Rodríguez Lara impulsó su plan desarrollista basado en el auge petrolero. Su idea adelantada, era propender la industrialización del Ecuador, a través de una política de incentivos, créditos preferenciales, subsidios y medidas arancelarias. Sin embargo, el modelo,

ya iniciado en los años '80, entró en crisis no solo por el fin del “boom” petrolero, sino por el agresivo endeudamiento que registraba el país así como un sinnúmero de empresas. Al finalizar esta década, el parque automotor daba señales de una preocupante postración, siendo urgente la adopción de políticas de Estado en su favor.

Con la presidencia de Jaime Roldós Aguilera en los años '80, se presentó una grave crisis que se agudizó y llegó hasta los '90, a pesar que durante su gobierno se realizaron obras como el puente sobre el Río Chota, carreteras y caminos vecinales. Durante el período Oswaldo Hurtado, con un país en crisis se reducen los precios del petróleo y su nivel de exportación, el PIB per cápita disminuyó en un 6.8% y para 1983 en 19%.

Cuando León Febres Cordero, asume el cargo de Presidente, en 1984, decidió abrir el país a las importaciones, eliminando el control de precios, emprendiendo campañas para atraer a nuevos inversionistas del extranjero y reduciendo el gasto público. Se encargó de eliminar el requisito de que los exportadores debían depositar sus dólares en el Banco Central y estableció una libre flotación de la divisa. El estado no tomó las previsiones, simplemente confió en los altos precios del petróleo, las exportaciones de crudo incrementaron en un 61%. Sin embargo, la crisis económica se enfatizó más por la deuda externa, los conflictos armados, los fenómenos naturales, y otros factores.

A partir de 1992, se inicia una etapa importante para el sector automotriz, ya que se presentaron tres factores decisivos, ya que se liberaron las importaciones de vehículos al Ecuador, que por algún tiempo estuvo limitada. Se firmó el Pacto Andino con países como (Venezuela, Colombia, Ecuador, Perú y Bolivia) creando una zona de libre mercado e integración comercial desde 1993, y que incentivó el mercado de los vehículos en la subregión.

Desde la primera publicación de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador de 1991, el sector planteó con firmeza la necesidad de que el Gobierno comprenda que la sana competencia permitiría fortalecer el aparato productivo nacional, y solventar la urgencia de los ecuatorianos por optar con una oferta diversa y moderna de todo tipo de vehículos de cara al mejoramiento de sus condiciones de vida.

En 1990 el parque automotor contaba con 439302 unidades a nivel nacional. El 38.3% eran camionetas y el 33% automóviles. Como la importación de estos últimos estaba cerrada, todos los vehículos eran ensamblados a nivel local: la mayoría de 1000 cm cúbicos de las marcas “*Fiat Uno*” y “*Suzuki*”. Sólo el 7.6% de los automóviles, así como el 5.85% de las

camionetas, eran del año. Esto significaba que más de la mitad de todos los vehículos que rodaban por el país tenían más de diez años de fabricación.

Las preocupaciones que el sector esgrimió en 1991 comenzaron a mostrar visos de solución en febrero de 1992, con las nuevas regulaciones del saliente gobierno de Borja. El dinamismo fue inmediato, pronosticando un efecto multiplicador, el cual traería al país mejoras para la libre competencia.

Muchas importadoras y ensambladoras pudieron mejorar sus negocios e industrias bajo el rito que marcaba la demanda de las personas por adquirir un nuevo auto. De esta manera, los precios se ajustarían según las reglas del mercado, la publicidad también creció y los servicios de posventa modernizaron la gama de atención y cuidados de los automotores.

Algunas marcas y modelos de última generación llegaron al país para beneficiar a la sociedad ecuatoriana. A pesar de que los primeros autos importados llegaron en julio de 1992, el contraste entre ese año con el de 1991 era evidente. El parque automotor creció a una tasa del 11.53%, era la más alta de todos los tiempos. Y a diferencia de lo que había ocurrido hasta el año precedente, en 1992 el 49.36% de los vehículos que se vendieron era importado frente al 47.96% que correspondía a la producción nacional.

La oferta de camionetas ensambladas en el país, sin embargo, se imponía con el 36.4% frente al 14.9% de las importadas. Los bríos con los que este sector arrancó en ese momento continuaron con mucho dinamismo hasta 1995, cuando la economía nacional bajo la visión neoliberal del Gobierno de Durán Ballén, se vio amenazada con choques externos como la guerra con el Perú.

Para 1996 y 1997, el parque automotor ecuatoriano tenía cerca de 700000 unidades. Es decir, que en menos de una década, se incrementó en un 60%, por tanto el sector creció a un razonable 10% por año. Sin embargo, la inestabilidad política que se desató en el país a mediados de esta década amenazarían al conjunto de la actividad económica ecuatoriana y el sector automotor no sería la excepción.

En 1997 se incorporan al parque automotor, 34860 unidades. De ese total 12939 era automóviles (37.12%); 10421 camionetas (29.89%); 7455 4x4 (23.39%); y mostrando un leve incremento de buses y camiones, importándose 2913 unidades. La reactivación del sector por la disminución del Impuesto a los Consumos Especiales fue evidente, se dio un incremento de 8723 unidades en relación al año anterior, lo que significaba un crecimiento del 33.37%. De las

34860 unidades, 17833 son vehículos importados, frente a 17027 unidades de producción nacional.

El Presidente de la época Ab. Abdalá Bucaram, fue destituido y reemplazado por Fabián Alarcón, quien tomó medidas para frenar la compra especulativa de dólares incrementando la tasa referencial a la tasa activa del 45% en el primer trimestre de 1998, a pesar de estas situaciones, el parque automotor aumentó existiendo 287082 automóviles, 253019 camionetas, 92405 todo terreno, 100185 camiones y buses, etc.

El año 1999 estuvo marcado por la crisis económica, y la desaparición de ciertos bancos emblemáticos. Los problemas financieros del país ocurrieron luego de la suspensión el Impuesto a la Renta y su reemplazo por el Impuesto a la circulación de capitales, que gravaba el 1% del valor de todas las transacciones financieras, generando una reducción de los depósitos bancarios, y la desestabilización de las instituciones financieras, llevando a la quiebra al 72% de ellos. Este impuesto finalmente se eliminó. En este año se importaron 4394 automotores, entre los cuales se pueden mencionar 1355 automóviles, 442 camionetas, 1009 todo terreno, 199 furgonetas, 1389 camiones y buses.

A partir del 9 de enero del 2000, el dólar pasó a ser la moneda oficial y las protestas sociales terminaron derrocando al entonces Presidente Jamil Mahuad el 21 de enero del mismo año. Muchos ecuatorianos se vieron en la obligación de migrar a países como Estados Unidos, España e Italia, por lo que las remesas de los migrantes se convirtieron en el segundo rubro de ingreso de divisas al país. Para el sector automotriz el golpe más fuerte de esta época fue a salida de la mano de obra calificada en las áreas de pintura y enderezada. En el año 1999 los migrantes de la Provincia del Azuay, destinaron USD \$ 170 millones de dólares para la adquisición de inmuebles y vehículos.

En el 2001 se vendieron 56950 vehículos y en el 2002, 69372 unidades. Sólo por concepto de impuestos a vehículos motorizados el fisco recaudó USD \$ 56.6 millones de dólares; mientras que por Impuesto a la Renta USD \$ 13,84 millones de dólares, superando ampliamente las expectativas de ventas que se tenían a principios de año, cuando aún no se tenía una recuperación económica importante.

La producción nacional y las importaciones de vehículos presentaron un incremento. Para el año 2005, la actividad del sector mejoró notablemente al llegar a un record de ventas al alcanzar más de 69000 unidades. Para el mes de diciembre se obtuvo un promedio de

acumulado de inflación del 2.02% y un crecimiento del PIB de 3.33%, para esa fecha Ómnibus BB mantuvo el nivel más alto de participación en la producción con un incremento del 48.81%, se produjeron en total entre Maresa y Ómnibus B 43393 vehículos.

Para el 2006, la economía creció 4.3% y la inflación general anual se ubicó en 2.87%, recaudando por Impuesto a los Vehículos Motorizados un total de USD \$ 69'564.821 millones de dólares con una producción de 51762 unidades. El 2007, se inicia con dificultades para el país. En los primeros meses del año se registraron déficits comerciales de USD \$ 85.9 millones de dólares a diferencia del 2006 en donde existió un superávit de USD \$ 425.1 millones de dólares. Explicado por la reducción del superávit de la balanza petrolera en 22.8%. El sector automotriz aportó al fisco cerca de USD \$ 400 millones por conceptos de impuestos, tasas y aranceles.

Para el 2008, el país empieza a crecer gracias a los precios del petróleo, el segundo pico más alto en el precio del crudo, fue en abril del 2011, cuando llegó a USD \$ 110 dólares. La economía ecuatoriana creció en un 3.6% en el 2010, mientras que en el 2011 creció un 7.78%.

Los vehículos de producción local cubrieron el 44% de la demanda local. Se vendieron en el 2012 cerca de 121803 unidades, mostrando una contracción de 18000 unidades en relación al período anterior por la protección de las importaciones. Para el 2014, con la emisión de las Resoluciones del Comité de Comercio Exterior se restringieron los cupos de importación para vehículos, fijando unidades por modelo y valor.

Para el año 2015, el sector realizó todos los esfuerzos por conseguir las metas y objetivos planteados para continuar operando. Por este motivo se exponen las perspectivas a continuación:

#### **Perspectiva a nivel local.**

El punto sobre el cual sobresalen estrategias que el Gobierno Nacional tiene para la industria automotriz, es la puesta en marcha de actividades de producción, tal como lo indica el plan del cambio de la matriz productiva administrada por la Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo por sus siglas SENPLADES, cuyo proceso para cada sector, está acompañado en la realización de las siguientes actividades.

- Establecer estrategias de nivel productivo basado en la variedad de productos específicos, cada uno como resultado de la implementación de una industria.



- Incorporar un valor agregado a los productos que se encuentran en el mercado, empleando conocimientos de mercado y tecnología, sin que estos afecten el ambiente y empleando como fuerza de producción energías renovables.
- Potenciar las industrias, a través de la sustitución de importaciones, es decir buscar alternativas que representen agregar a la cadena de valor productos nacionales, de manera que se fomente la oferta de producto transformado en el Ecuador, abasteciendo el mercado interno y aumentando la especialidad de los artículos, perspectivas ideales para formar parte a futuro de las exportaciones.

Para el plan del cambio de la matriz productiva, la SENPLADES tiene en la mira cinco industrias con características estratégicas, además de catorce sectores sobre los cuales se pueden potenciar créditos para planes de negocio, con el fin que adquiera equipo especializado para la puesta en marcha de industrias, estas se mencionan a continuación.

Tabla 1.

*Sectores para el cambio de la matriz productiva.*

Sectores estratégicos	Sectores prioritarios
Refinería	Alimentos procesados y frescos
Astillero	Biotecnología
Petroquímica	Confecciones y calzado
Metalurgia	Energías renovables
Siderúrgica	Industria farmacéutica
	Petroquímica
	Productos forestales de madera
	Servicios ambientales
	Tecnología software informáticos
	Vehículos, automotores carrocerías y partes
	Construcción
	Transporte y logística
	Turismo

Nota: Tomado de Cambio de la matriz productiva, SENPLADES (2013)

En la tabla se muestra que la ubicación del sector de vehículos, automotores, carrocerías y partes se encuentra entre el mercado con una alta prioridad para el tema del cambio de la matriz productiva, por lo tanto el Gobierno Nacional se obliga a abrir un abanico de oportunidades para fomentar la colocación de fábricas, sin embargo aquí es donde los actores

de cada negocio deben actuar, cambiando su estructura de importación, a un modelo que busque la transformación de la materia prima en el producto terminado.

De acuerdo a la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (2017) por sus siglas AEDE, indica que la referida estrategia de intervención del Gobierno Nacional sobre el fomento de la industria automotriz, incluyen la incursión de colocar vehículos eléctricos, aumentar la cantidad de partes y piezas de elaboración local para el ensamblaje de las unidades a vender, regular el tema de las importaciones sobre vehículos terminados, reformas en el cálculo del Impuesto a los Consumos Especiales por sus siglas ICE sobre el valor base del costo del vehículo.

Una de las medidas para el año 2017 es contemplar la eliminación del sistema de cupos con un retiro completo por el tema de las salvaguardias, medidas que han perjudicado enormemente a las empresas, porque en el Ecuador, la mayoría de compañías, tienen un sistema de cadena de valor fundamentado en la compra y venta de unidades, sin que existan actividades sobre las cuales se ejerza una transformación del bien o servicio.

Con la eliminación de las restricciones a la importación de vehículos y el cumplimiento de la vigencia de las salvaguardias que incrementaban el valor del vehículo en un 75% tal como se lo trata en el presente trabajo de investigación, muestra efectos positivos en el mercado ecuatoriano. Se puede mencionar que las empresas automotrices están haciendo todo para implementar en sus modelos de negocios la parte industrial, un ejemplo de ello es la instalación de líneas de ensamblaje de vehículos, promovida por Volkswagen en su modelo Amarok, financiado por la compañía Fisum en las plantas de Aymes en la ciudad de Quito, la misma que registra en la actualidad una producción anual de dos mil unidades.

### **Planteamiento del problema**

Durante los últimos años se han presentado un desbalance en la economía ecuatoriana; la caída de los precios del petróleo, la apreciación del dólar, la devaluación de monedas de diversos países, el desequilibrio de la balanza comercial, la salida excesiva de divisas, problemas de corrupción y demás provocaron que se generen condiciones sobre las cuales las actividades comerciales y productivas en el país no se podían desarrollar. Este ambiente inestable de la economía, causó que el Gobierno Nacional adopte medidas que protejan la producción nacional, con el objetivo de que las divisas permanezcan en el Ecuador, se generen

más oportunidades de emprendimiento, plazas de empleo estables para la población e ingresos al Estado por medio de la recaudación de tributos.

La reducción de cupos de importación, el incremento de los porcentajes de Impuesto a los Consumos Especiales, la aplicación de salvaguardias; son algunas de las medidas económicas que se han implementado a lo largo de estos años, y que afectan directamente al sector automotriz por lo que se busca establecer por qué se imponen este tipo de reglas principalmente a este sector de la economía, por lo que para despejar esta incógnita se plantea la siguiente pregunta de investigación:

#### **Formulación del problema**

- ¿Cuál es el impacto que las políticas económicas implementadas por el Gobierno Nacional tienen sobre el sector automotriz para el periodo 2011 – 2015?

#### **Sistematización del problema.**

- ¿De qué manera se puede sistematizar el problema de investigación para el desarrollo del proyecto?
- ¿Cuáles son los fundamentos teóricos que sustentan el trabajo de investigación?
- ¿Cuál es el diseño metodológico más apropiado para la recolección de la información relacionada al sector automotriz y la balanza de pagos?
- ¿Cómo afecta al desarrollo del sector automotriz las principales medidas económicas implementadas durante el período de estudio y de qué manera incide el mismo sobre la balanza de pagos?

#### **Objetivos de la investigación**

##### **Objetivo general.**

- Analizar el impacto que las políticas económicas implementadas por el Gobierno Nacional durante el periodo 2011 - 2015

##### **Objetivos específicos.**

- Sistematizar el problema de investigación para el desarrollo del proyecto.
- Definir los fundamentos teóricos que sustentan el trabajo de investigación.
- Establecer el diseño metodológico que permita la recolección de información acerca del estado del sector automotriz en el país.

- Realizar un análisis acerca del impacto que genera las principales medidas económicas aplicadas al sector automotriz y su incidencia en la balanza de pagos de los períodos 2011 al 2015.

## **Justificación del estudio**

### **Justificación teórica.**

Actualmente, es posible percibir un ambiente tenso en la economía, las medidas económicas que se han implementado a lo largo de estos últimos diez años a criterio de algunos expertos han afectado a los sectores productivos de la construcción, automotriz y petróleo. De acuerdo con Yandún, (2016) el sector automotriz presentó una caída en el 2015 del 21.7%, ya que hasta el mes de octubre del mismo año, se dejaron de importar cerca de 21.000 vehículos, y de recibir ingresos por unos USD \$ 313 millones de dólares.

Según la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE), (2016) debido a las imposiciones económicas se dieron recortes del personal debido a la reducción de los presupuestos que manejaba el sector, lo que afectó a cerca de 7.500 personas. Por este motivo se considera relevante analizar el impacto que genera el sector automotriz en la balanza de pagos, pues inicialmente lo que se buscaba con la aplicación de estas medidas fue incentivar el consumo nacional y reducir el nivel de importaciones, pero sin embargo ha tenido consecuencias colaterales que implica desempleo e inestabilidad para muchas personas.

### **Justificación práctica.**

El análisis de las políticas públicas que incide de manera directa en las metas recaudatorias del Estado ecuatoriano es una necesidad para el sector automotriz, pues dependiendo del objetivo con el que se hayan creado se considera como beneficiosa o perjudicial para la economía del país y en específico para la industria, por lo que este estudio presentará informes acerca de los niveles de impacto en el aspecto tributario y su relación con el PIB.

### **Justificación metodológica.**

La aplicación de una metodología para la obtención de datos es relevante, pues en una investigación de corte cualitativo el método bibliográfico – documental, así como el histórico, son de gran ayuda al momento de realizar la observación de la información para la realización

de un posterior análisis que determine la situación actual del sector automotriz en relación a la balanza de pagos y su incidencia en la economía del país.

### **Delimitación de la investigación**

La presente investigación busca despejar la incidencia del sector automotriz en la balanza de pagos, para determinar su importancia en la economía del país. El período analizado abarca del 2011 al 2015, en donde se revisarán las medidas que aplicaron a dicho sector con el ánimo de comprender de mejor manera cómo afectaron o beneficiaron en el desarrollo de las entidades dedicadas a esta actividad.

### **Hipótesis**

- Los instrumentos de política comercial implementados por el Gobierno Nacional sobre el sector automotriz, inciden de manera positiva en la balanza de pagos.

### **Variables**

#### **Variable Independiente.**

- Sector automotriz

#### **Variable Dependiente.**

- Balanza de pagos

#### **Operacionalización de las variables.**

Se ha procedido a determinar las variables que regirán la investigación, su conceptualización, las sub variables que se desarrollarán a lo largo del marco teórico, los indicadores que servirán para validar la hipótesis y el método de regresión lineal que se aplicará.

Tabla 2.

*Operacionalización de las variables de investigación.*

Variables	Conceptualización	Definición Operacional			
		Sub variables	Indicadores	Instrumentos	
INDEPENDIENTE	Sector automotriz	La industria automotriz es un conjunto de compañías y organizaciones relacionadas en las áreas de diseño, desarrollo, manufactura, marketing, y ventas de automóviles. Es uno de los sectores económicos más importantes en el mundo por ingresos.	1. Ventas del sector 2.Recaudación tributaria del sector	1. Impuestos del sector	Análisis de regresión lineal
DEPENDIENTE	Balanza de pagos	La balanza de pagos es un registro de todas las transacciones monetarias producidas entre un país y el resto del mundo en un determinado periodo. Estas transacciones pueden incluir pagos por las exportaciones e importaciones del país de bienes, servicios, capital financiero y transferencias financieras.	1. Balanza comercial 2.Importaciones 3.Políticas arancelarias (salvaguardias, aranceles, tasas, etc.)	1. Nivel de Importaciones	

## Capítulo II

### Estado del arte

Dentro del “Estado del arte” se analizan a profundidad los temas teóricos relacionados al problema planteado, que consiste en la incidencia del sector automotriz en la balanza de pagos, en donde se conocerán sus antecedentes para establecer las situaciones que motivaron la implementación de diversas medidas económicas, definiendo a través de un marco legal los parámetros para su aplicación. Al finalizar el capítulo se tendrá una mejor comprensión acerca de los factores que incidieron en la creación o reformas de leyes que se dirigen al sector automotriz.

#### Antecedentes del problema

##### El sector automotriz.

El inicio de esta industria se encuentra marcado por su aparición entre los años 1820 y 1840 en Gran Bretaña, cuando el sistema que los impulsaba era a vapor, los modelos construidos en la época eran de importantes diseñadores franceses, estadounidenses y británicos. Poco a poco, los modelos de vehículos empezaron a funcionar a base de motores de combustión, con la implementación de llantas de aires, sistemas eléctricos, hasta llegar a los que actualmente se comercializan. En 1888 los señores Karl Benz y Gottlieb Daimler iniciaron la producción de vehículos a gasolina, para luego conceder los derechos de sus motores a la compañía Peugeot que se configuró como la primera empresa que se encargaba de fabricar los automóviles en serie a nivel mundial. En el año de 1920, Ford decidió ampliar el consumo de los vehículos de manera masiva, incluyéndose en ello la compañía como General Motors, Chrysler, Opel, Morris y Austin, Renault, etc.

A continuación se nombran a las compañías que presentan mayores niveles de producción de vehículos en la última década:

- *General Motors*: fundada en 1908, declarada en quiebra en 2009 se reestructuró denominándose General Motors Company. Filial de Buick, Cadillac, GMC, GM Daewoo, Holden, Opel, Vauxhall y Chevrolet. En el período 2011 logró un beneficio neto de USD \$ 7.585 millones y empleó a 297.000 personas.
- *Toyota Motors Corporation*: Fundada en 1933, se consolidó como líder del mercado automotriz en el 2007, sin embargo en el 2011 perdió su nombramiento debido a las

pérdidas del terremoto de Japón. En el 2013 logró estabilizarse y retomó su posición. Filiales: Lexus, Scion, Hino, Daihatsu. En el 2011 logró ingresos por USD \$ 1'714.1 mil millones de euros con un total de 320.590 empleados.

- *Ford Motor Company*: es de origen estadounidense, Fundada en 1903, tiene como filiales a Lincoln, Mercury y Mazda. Al período 2009 logró obtener un beneficio neto de USD \$ 2.717 millones (está dentro de las 500 corporaciones más grandes por ingresos) con un total de 198.00 empleados.

### ***La industria automotriz ecuatoriana.***

La industria automotriz es uno de los sectores que mueve grandes cantidades de dinero en el mundo, se mantiene vigente gracias a la innovación en tecnología, diseño y desarrollo de nuevos modelos que buscan satisfacer la demanda de vehículos de acuerdo a gustos y preferencias de la sociedad. Las tendencias manejadas en este sector cambian de manera constante gracias a la competencia y eficacia de la fabricación, (Barcia Ruiz, 2013).

En el Ecuador la industria automotriz comenzó con el ensamblaje de vehículo en el año de 1973, produciendo 144 unidades. Luego en el año 1988, se ensamblaron más de 12.000 unidades, reduciéndose a 9764 unidades al año siguiente debido a la crisis política vivida en el 1999, en donde también se afectó la economía del país.

Con el nuevo milenio, en el año 2000, el sector automotriz ha demostrado una tendencia al alza en cuanto a su producción, siendo el año que presentó mayor producción de vehículos 2012 con 81398 unidades cubriendo cerca del 46% de la demanda local.

Las importaciones y ventas de los automotores se ven influenciadas por las fluctuaciones de la economía nacional, es por esto que del 2010 al 2012, se complicó la situación del sector automotriz ya que se acogieron medidas como la el incremento de aranceles, restricción a las importaciones, impuestos por contaminación del ambiente, parámetros crediticios especiales, etc., por lo que el total de lo vendido en este último año correspondía el 54% a importaciones directas desde Corea, China, Colombia, Japón y México.



### ***Importancia del sector automotriz.***

De acuerdo con datos de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe, CEPAL, la industria automotriz cambia de manera constante, promoviendo el desarrollo de la economía y la tecnología, lo que genera una mejora en la calidad y estilo de vida de los consumidores a nivel mundial; es por ello que se considera como uno de los sectores más dinámicos. La importancia del sector se considera algo incalculable, pues cada empresa de esta industria genera miles de empleos directos e indirectos a nivel mundial, cada una de ellas busca siempre estar a la vanguardia, estética potencia, eficiencia que el mercado exige, (Staff, 2013).

### **El comercio internacional.**

En el mundo entero es conocido que las personas dedicadas al mercantilismo han buscado siempre intervenir en los parámetros que marcan el comercio internacional, es decir poner sus propias reglas para la ejecución de transacciones comerciales. Esto generaba el ingreso de dinero a las arcas fiscales de las naciones y un fortalecía los sectores externos para obtener una balanza comercial que sea positiva. Antiguamente, estas actividades permitían que la producción nacional crezca, lo que traía consigo la apertura de nuevas plazas de empleo, reduciendo la brecha de pobreza en la población. El alcance del superávit en la balanza de pagos de los países, causó que se regule el comercio internacional, con medidas como políticas gubernamentales, en donde se involucra aranceles, impuestos, tasas, entre otros que motivan las exportaciones, (Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, 2012).

Aparte de estas medidas, se puede mencionar que los comerciantes buscaban elaborar o producir bienes que luego vendían a cambio de materias primas extranjeras. El Estado intervenía de manera parcial o total, ya que se trataba de proteger el comercio por medio de medidas de restricción para reducir el consumo de bienes de lujo, (Torres, 2005). Así mismo, los comerciantes se apoyaban emplear mano de obra de bajo presupuesto para contar con ventajas competitivas frente a los costos de producción de sus productos, (Boss, 2003).

Las premisas de aquella época eran incrementar el número de la población, por lo que exoneraban de impuestos a las personas que contrajeran matrimonio antes de los 20 años. Los ingresos por familia eran limitados de acuerdo al capitalismo, debido a que consideraban que si los trabajadores percibían salarios muy elevados podrían volverse ociosos disminuyendo su productividad, (Bajo & Bosch, 1991).

En el año de 1937 Smith critica las teorías mercantiles, entre las cuales se encontraban la de hacer perder a otros países para ganar más, indicando que las naciones debían producir y especializarse en el producto que más fácil le resultaba elaborar para vendérselo a los demás. Se marca una división territorial del trabajo, en donde se aplicaba la teoría de maximizar la producción con el mínimo de requerimientos. Por otro lado, David Ricardo en el año de 1817 crea una teoría que hablaba acerca de los problemas de los países que no resultaban eficientes en la producción de bienes para su comercialización internacional, sugiriendo que se produzca y venda aquello en lo que fuera menos ineficiente.

La teoría de Thomas Mun, (Ahumada, 2006), adiciona ciertas características que se requieren para el mejoramiento de los resultados de la balanza comercial, en donde se agregan ingresos por los servicios que brinda el país, y el criterio de beneficio económico que se fundamenta en el incremento de la producción industrial sin desmerecer las actividades productivas de las cuales se obtienen las materias primas, intensificando la actividad comercial y por ende la exportación de los productos. Este autor menciona acerca de los impuestos que las actividades productivas deben alinearse al objetivo del Estado, para que estos se conviertan en un fondo público, aplicando impuestos reducidos a la reexportación de bienes.

Josiah Child, (Ahumada, 2006) menciona que si el país desea tener una balanza comercial positiva, es necesario mejorar la calidad de la mano de obra e incrementar la inversión de capital, para que los países se interesen por los productos y poder negociar precios convenientes.

Las restricciones se aplican para promover las ventajas comparativas de manera local, reduciendo el nivel de competencia frente a los productores extranjeros. Se consideran como herramientas que fortalecen la producción interna y a su vez mejorar los ingresos fiscales equilibrando la Balanza Comercial. Los afectados con las medidas son los consumidores finales, ya que la aplicación de dichas restricciones provocan un incremento del precio de los bienes, (Góngora Pérez & Medina Ramírez, 2010).

Friederich, (1997) en su análisis menciona que un criterio para que las naciones implementen sus restricciones es que poseen todos los recursos que necesitan para producir sus bienes y cuentan con la mano de obra adecuada, sin alcanzar óptimos niveles de desarrollo. Es por esto que se justifica el proteccionismo de los productos internos por la falta de ventajas competitivas frente a los extranjeros.

Hamilton, (1791) en su informe acerca de las manufacturas apoyó el proteccionismo, ya que mencionaba que la intervención del Estado permitía nacionalizar la economía, con la aplicación de las barreras arancelarias, no arancelarias, incentivos y subsidios. Las fuerzas productivas incluían recursos naturales utilizados, el capital invertido, la tecnología utilizada, la educación de la mano de obra, los medios de comunicación para difundir el bien, las leyes implementadas por el Gobierno y la seguridad jurídica del Estado.

Adicionalmente indicaba que era necesario unificar la economía del país con el objetivo de que se independice. Para ello, sugería el modelo Cepalino, que se basaba en sustituir las importaciones por medio de la implementación de medidas regulatorias en el comercio exterior como lo son los aranceles, las cuotas, los subsidios, etc., para promover la producción nacional para satisfacer la demanda interna de productos.

Este modelo Cepalino se empezó a aplicar en países de Latinoamérica, a partir de la Segunda Guerra Mundial, incrementándose de manera paulatina e implementando acuerdos comerciales que han disminuido las barreras arancelarias, por lo que el resultado de las importaciones que se han presentado a lo largo de los años han sido los siguientes:

- Protección y promoción de las plazas de empleo por la necesidad de incrementar la fabricación nacional de productos, sin embargo estas medidas afectan a las importaciones del país, pero también a los ingresos de los otros países que se ven en la necesidad de consumir menos productos extranjeros.
- Se cree que las importaciones son la causa del desempleo, las exportaciones requieren de personal capacitado para el manejo de documentos lo cual genera empleo. Sin embargo, si un país decide no importar productos, difícilmente logrará colocar en el exterior su producción, perjudicando al comercio internacional, (Carbaugh, 2009).

Finalmente se puede mencionar que Friederich estableció una teoría en donde se impulsa la economía y se genera riqueza para los países que se basa en las necesidades que deben ser cubiertas para producir bienes o servicios.

## **Marco teórico**

### **Política económica.**

Se conoce como política económica a las medidas que buscan regular el manejo de la economía, que pretenden alcanzar recursos de manera eficaz para alcanzar una tasa de crecimiento adecuada, manteniendo un ambiente favorable para el desarrollo de las entidades y para la redistribución justa del ingreso. Los problemas que enfrentan las políticas económicas que promueve el ejecutivo son que no todas armonizan con cada uno de los objetivos que se persiguen, creando un ambiente negativo en el ámbito económico.

En cuanto a las corrientes neoliberales, estas mencionan que el Estado debe ser un simple espectador del mercado el cual no debe manejar la economía. Mientras que el país vive en un sistema en el cual el Gobierno interviene para conseguir una redistribución de la riqueza económica, desapareciendo las brechas de desigualdad en la sociedad, (Cepeda, 2015).

### **Política fiscal.**

Se entiende por política fiscal *“la política del Gobierno relacionada con el nivel de compras del Estado, con el nivel de transferencias y con la estructura impositiva”* (Startz, 2004). Es decir, que es la herramienta que utiliza el Estado para establecer los ingresos y gastos o inversiones que tendrá, con el objetivo de determinar de qué manera se obtendrán los recursos para cumplir con las obligaciones adquiridas con la sociedad. Busca mecanismos para conseguir de manera ágil y eficiente los recursos monetarios que se hayan propuesto.

Desde el año 1830, el país ha cambiado sus políticas fiscales, ya que para conocimiento de los gobernantes era necesario que se planifiquen las obras que se realizarían en un período determinado. Una vez que en 1997 se crea el Servicio de Rentas Internas, se toma como punto de partida la actualización de la forma en la que ingresan a las arcas del Estado los recursos monetarios, para garantizar que aportan directamente a los fines que persigue el Presupuesto del Estado, (Congreso Nacional, 2007).

El destino de los recursos que se obtienen por medio de la recaudación fiscal, deben ser invertidos principalmente en los sectores sociales, sin embargo, como se ha mencionado anteriormente, este parámetro de la constitución ha pasado desapercibido desde que el país se convirtió en república. Así es, como parte de los objetivos de la Política fiscal se pueden mencionar los que se exponen en el art. 284 de la Constitución como son:

- La distribución adecuada de la riqueza,
- El incentivo a la producción nacional,
- El aseguramiento de la soberanía alimentaria y energética,
- La integración de las culturas,
- El impulso del empleo pleno y la valoración de todas las formas de trabajo,
- Asegurar la estabilidad económica,
- Impulsar al Ecuador con una sociedad ambientalmente responsable.

Otra parte de la Constitución en su artículo 286 indica que:

*“las finanzas públicas, en todos los niveles de gobierno, se conducirán de forma sostenible, responsable y transparente y procurarán la estabilidad económica. Los egresos permanentes se financiarán con ingresos permanentes. Los egresos permanentes para salud, educación y justicia serán prioritarios y, de manera excepcional, podrán ser financiados con ingresos no permanentes,”* (Asamblea Constituyente Ecuador, 2008)

Por lo tanto, en resumen la política fiscal se deriva de la política económica y tiene una estrecha relación con la elaboración y la ejecución del Presupuesto General del Estado, asegurando la estabilidad económica del país. Con el fin de que la política fiscal funcione, el gobierno debe aplicar instrumentos que aporten para su correcta ejecución, como son las políticas fiscales discrecionales y los estabilizadores automáticos.

- Las Políticas Fiscales Discrecionales.- Entre las cuales se pueden mencionar a las obras públicas, los planes de empleo y formación, los programas de transferencias y la modificación de los tipos impositivos.
- Los Estabilizadores Automáticos.- Estos son los impuestos proporcionales, los impuestos progresivos, los aportes a la seguridad social y los subsidios de desempleo. Dentro de los estabilizadores automáticos se encuentran los impuestos, entre los cuales se pueden mencionar ciertos impuestos reguladores, como por ejemplo:
  - El impuesto a la renta,
  - El impuesto a la salida de divisas,
  - Impuesto a las tierras rurales,
  - Impuesto a los consumos especiales,
  - Impuesto a la contaminación vehicular, entre otros, (Triviño, 2014).

### **Política comercial.**

Para Veletanga (2012) la política comercial se la define como la manera que un país a través de su administración tributaria dirigida por el Gobierno Central, modifica, altera y pone en vigencia reglas sobre el comercio que mantiene con el resto de países, dónde su forma de regular el comercio tiene la finalidad de diversificar los productos ofertados en el mercado interno, disminuir costos de producción asociado por materias primas no elaboradas en el país, permitir la adquisición de tecnología para mejorar el aparato productivo del país, entre otros, dentro de ellos se puede mencionar a los aranceles, salvaguardias, cuotas de importación, subsidios a las exportaciones y créditos subsidiados a las exportaciones, para el sector de los vehículos, las políticas que afectaron la comercialización fueron los tres primeros tributos antes mencionados.

### **Presupuesto General del Estado.**

El Presupuesto General del Estado, constituye los recursos económicos con los que cuenta el Estado para la ejecución de sus obras, dichos recursos son administrados por el Gobierno Central y sus dependencias, (Ministerio de Economía y Finanzas, 2017).

### **Sistema Tributario.**

Se conoce como sistema tributario a los valores que se cobran por medio de entidades que delega el Gobierno central, esto es el Estado, y que deben servir para cubrir rubros previstos en el Presupuesto General del Estado. Según lo menciona la Ley Orgánica del Régimen Tributario Interno, LORTI; el sistema tributario tiene sus bases en los principios de “*generalidad, progresividad, eficiencia, simplicidad administrativa, irretroactividad, equidad, transparencia y suficiencia recaudadora*”.

#### ***Clasificación de los Tributos.***

Los sistemas tributarios en países como España, Italia, y en América Latina en general, funciona con una clasificación tripartita con impuestos, tasas y contribuciones. Los impuestos constituyen el tributo que genera mayor impacto en el país, por medio de los cuales es posible obtener recursos económicos para cubrir el Presupuesto General del Estado. Se generan de manera obligatoria y sin que exista una contraprestación específica, fundamentada en la capacidad económica de los contribuyentes. Las fuentes para determinar la capacidad económica del contribuyente se da por criterios como son: su patrimonio, su renta (ingresos o

compras), es por esto que los diversos impuestos que existen de alguna manera se manifiestan de acuerdo a su capacidad de pago.

### ***Los impuestos.***

Se denominan “impuestos” a los tributos que se vuelven prestaciones pecuniarias exigidas a las personas naturales y sociedades, con los cuales el Estado cubre rubros que forman parte del Presupuesto General del Estado. Los impuestos presentan las siguientes características:

- Son unilaterales, pues son valores que exige el Estado,
- Consiste en valores o dinero,
- No pueden ser omitidos, pues tienen la naturaleza de obligatorio,
- Se pueden cobrar, por lo que se conocen como coactivos,
- Presentan un destino público, ya que incrementan las cuentas de Tesoro Único Nacional.

Los impuestos se clasifican en:

- Impuestos directos,
- Impuestos indirectos,
- Impuestos regresivos,
- Impuestos progresivos.



*Figura 1.* Clasificación de los impuestos. Adaptado de Flores Soria, 2007

Según la Administración Tributaria, los impuestos más significativos en el país son los siguientes:

- Impuesto a la Renta
- Impuesto al Valor Agregado IVA

- Impuesto a los Consumos Especiales ICE
- Impuesto a la Salida de Divisas
- Impuesto a las Tierras rurales
- Impuesto a los Activos Financieros en el exterior
- Impuesto a los Ingresos extraordinarios
- Impuesto a la Propiedad de los vehículos motorizados
- Impuesto a las Mineras
- Impuesto Fomento Ambiental

### ***Impuesto al Valor Agregado.***

El Impuesto al Valor Agregado, IVA es un valor que grava el monto de las transferencias de dominio de bienes de naturaleza corporal, sea de manera interna o internacional; en todas sus etapas de comercialización; también a los derechos de autor, de propiedad industrial y derechos conexos; y al valor de los servicios prestados. La tasa de este impuesto en la actualidad es del 12%, y se compensa mediante crédito tributario por medio de las retenciones que le han sido efectuadas al contribuyente y por las compras para la actividad comercial.

### ***Impuesto a los Consumos Especiales.***

El Impuestos a los Consumos Especiales, ICE. Es un impuesto que busca gravar a los bienes o servicios ya sean nacionales o extranjeros y que tienen un concepto de suntuarios como: tabaco, bebidas gaseosas, perfumes, videojuegos, armas de fuego, vehículos, servicio de televisión pagada, cuotas de membresías, etc.

### ***Las salvaguardias.***

El Comité de Comercio Exterior es la entidad en el Ecuador que se encarga de analizar la situación con relación al comercio internacional, emitir decisiones para regular la competencia de los países y hacerle frente a las crisis que se presenten en el sector externo. La Secretaría General de la Comunidad Andina de Naciones es la entidad que se encarga de acoger las solicitudes que presentan los países en relación a las regulaciones del mercado internacional. Se conoce como salvaguardias a las medidas que se aplican para proteger la producción y comercio de productos locales, este impuesto es regulado por la Organización Mundial del Comercio, OMC; la cual se encarga de aprobar estas medidas siempre que ocurra lo siguiente:



- Aumento del número de importaciones
- Amenaza o daño a sectores del país por productos importados

Según lo que menciona Ugarriza (2011) las salvaguardias son medidas que se establecen de manera temporal excepcionalmente siempre que las importaciones sean demasiado elevadas y provoquen daños a los productos que sean locales.

### ***Aranceles.***

De acuerdo a Olivia (2011) los aranceles son medidas tributarias, que se gravan generalmente a las importaciones, esto con la finalidad de dos escenarios: proteger a la industria nacional cuando existe desventajas de los productores con relación a la elaboración de un producto, evitando que ellos dejen de vender por la competitividad en precio de un producto extranjero, y la segunda es financiar al presupuesto del Gobierno Nacional para la cobertura de obras de índole social o de gasto corriente.

### ***Cupos de importación.***

De acuerdo a la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (2017) los cupos de importación se refieren a un número máximo de unidades de producto que se pueden comprar directamente de otros países sobre un tiempo determinado, las empresas del sector automotrices a partir del segundo semestre del año 2012 vieron sus ventas condicionadas, al vender un número máximo de vehículos que provocaron que su stock no sea lo suficientemente para cubrir la demanda y los costos operativos.

### **La balanza comercial.**

La balanza comercial del Ecuador ha presentado una variación negativa en los últimos años, por lo que el Gobierno Nacional ha tenido que presentar medidas económicas emergentes. Para analizar el tema se debe resaltar que la balanza comercial se encuentra compuesta de elementos como son:

- El sector petrolero
- El sector no petrolero

La balanza comercial petrolera en el año 2011 tuvo como total de exportaciones un valor de USD \$ 12.944 millones, y presentó una reducción del 50% llegando a USD \$ 6.697 millones

de dólares en el año 2015. Las importaciones por otro lado, llegaron a los USD \$ 5.086 millones en el 2011 y a los USD \$ 3.944 millones en el 2015, como se observa a continuación:

Tabla 3.

*Evolución de la balanza comercial petrolera en millones de dólares*

<b>Años</b>	<b>Exportaciones</b>	<b>Importaciones</b>	<b>Balanza</b>
2011	12,944	5,086	7,858
2012	13,792	5,441	8,351
2013	14,107	5,927	8,180
2014	13,302	6,417	6,885
2015	6,697	3,944	2,753
Variación 2011 - 2015	(6,248)	(1,143)	(5,106)

Nota: Tomado de la Información Estadística Mensual, Banco Central del Ecuador (2017)

En cuanto a la balanza comercial no petrolera se puede indicar que las exportaciones en el período 2011 llegaron a USD \$ 9.377 millones de dólares; mientras que en el 2015 llegaron a USD \$ 11.668 millones de dólares, presentando una variación positiva de USD \$ 2.290 millones de dólares. Mientras que por el lado de las importaciones en el 2011 se ubicaron en USD \$ 18.065 millones de dólares, mientras que en el 2015 disminuyeron a USD \$ 16.513 millones de dólares, con USD \$ 1.553 millones menos tal como se observa a continuación:

Tabla 4.

*Evolución de la balanza comercial no petrolera en millones de dólares*

<b>Años</b>	<b>Exportaciones</b>	<b>Importaciones</b>	<b>Balanza</b>
2011	9,377	18,065	(8,688)
2012	9,972	18,764	(8,792)
2013	10,740	19,961	(9,221)
2014	12,429	20,027	(7,598)
2015	11,668	16,513	(4,845)
Variación 2011 – 2015	2,290	(1,553)	(3,843)

Nota: Tomado de la Información Estadística Mensual, Banco Central del Ecuador (2017)

En general la balanza comercial se mostró en el 2011 en el nivel de exportaciones con USD \$ 22.322 millones de dólares, reduciéndose en el 2015 en USD \$ 3.958 millones. En cuanto a las importaciones en el 2011 llegaron a USD \$ 23.151 millones de dólares y en el 2015 USD \$ 20.458 millones de dólares, esto es una variación negativa de USD \$ 2.694 millones de dólares.

Tabla 5.

*Evolución de la balanza comercial total en millones de dólares*

<b>Años</b>	<b>Exportaciones</b>	<b>Importaciones</b>	<b>Balanza</b>
2011	22,322	23,151	(829)
2012	23,764	24,205	(441)
2013	24,847	25,888	(1,041)
2014	25,732	26,444	(712)
2015	18,365	20,458	(2,093)
Variación 2011 - 2015	(3,958)	(2,694)	1,264

Nota: Tomado de la Información Estadística Mensual, Banco Central del Ecuador (2017)

### **La balanza de pagos.**

La balanza de pagos es un informe de las transacciones económicas que realiza el país en un período determinado, dentro de dicho informe se encuentran la balanza comercial, en donde se detallan las importaciones y exportaciones; la balanza de servicios, registran los ingresos y los pagos por servicios realizados; la balanza de transferencias, que muestran las operaciones que no poseen una contrapartida y finalmente la balanza de capitales. Se puede decir que la Balanza Comercial se considera como la relación existente entre el dinero que se invierte o gasta en el extranjero y los valores que ingresan al país. Dentro de los factores que se incluyen en la “Balanza de Pagos” se encuentran la comercialización de bienes y servicios, los movimientos de capital, etc. Los países deben mantener la balanza de ingresos y gastos equilibrada, ya que esto contribuye a que se mantenga una economía estable sin deudas externas. Una de las medidas que se adoptan para disminuir el déficit que se presenta por la balanza de pagos es incrementar las exportaciones y considerar la reducción de las importaciones.

## **Marco legal**

### **Entorno legal del sector automotriz.**

#### ***Resolución N°. 466.***

La Resolución N° 466 fue adoptada por el Consejo de Comercio Exterior e Inversiones en pleno, con fecha del 19 de enero del 2009, y con una aplicación vigente en el Registro Oficial del 22 de enero del mismo año. En dicha resolución se indica:

En su artículo 1, el establecimiento de salvaguardias por el motivo de estabilización de la balanza de pagos, la cual será de aplicación general y no discriminatoria a las importaciones que provengan de los países (todos, hasta con los que se tenga acuerdos comerciales), de manera temporal y por un año, de acuerdo a lo siguiente:

- a) Aplicación de un valor adicional por concepto de ad - valorem, de manera adicional a los aranceles nacionales, para las importaciones de bienes del anexo i de la resolución;
- b) Aplicación de recargos adicionales a los aranceles nacionales para las importaciones de bienes del anexo ii acerca del sector textil, del calzado y de la cerámica;
- c) Definir cuotas de acuerdo a los valores de los bienes importados, de acuerdo a los términos planteados en el anexo iii.

#### ***Resolución N°. 65 y 66.***

En la presente resolución se mencionan los siguientes artículos:

Artículo 1.- Se establece una restricción cuantitativa de importación para CKDs de vehículos, clasificados en las subpartidas. La restricción cuantitativa está fijada por unidades de CKD de vehículos y por valor. De esa manera, las importaciones deberán respaldar los dos parámetros en forma conjunta para poder nacionalizar sus mercancías.

La medida tiene vigencia hasta el 31 de diciembre del 2014. El Servicio Nacional de Aduana del Ecuador deberá renovar de manera automática las cuotas establecidas en el anexo de la resolución el 1 de enero de cada año, mientras se encuentre en vigencia.

### ***Resolución N°. 049 – 2014.***

En esta resolución se plantea lo siguiente:

Artículo 1.- Prorrogar hasta el 31 de diciembre de 2015, la vigencia de las Resoluciones del COMEX N°. 65 y 66 del año 2012, y 011 – 2014, así como de sus respectivas reformas.

### **Otros aspectos de las restricciones de importación de vehículos.**

El Código Orgánico de la Producción, (2010) el COMEX es el responsable del establecimiento de políticas y estrategias que se enfocan al comercio internacional, permitiendo que se incrementen las exportaciones y que se definan los acuerdos que sean de conveniencia para las negociaciones internacionales del país, determinando a quienes y qué productos deben acogerse a las preferencias arancelarias o no arancelarias. El COMEX también tiene la potestad de intervenir en lo relacionado a los aranceles, puede promover o restringir cualquier tipo de negociación del comercio internacional. Las restricciones se sustentan siempre que sean para el desarrollo económico de la nación.

De acuerdo a lo que se ha observado en la Resolución 65, se han establecido límites cuantitativos en relación a las importaciones de partes y accesorios de vehículos CKD's para que sean ensamblados en el país, medidos en unidades y dólares aplicables a ciertas sub partidas arancelarias. La resolución 66 por otro lado, establece las cuotas de importación en la restricción de ingreso de vehículos, y ambas estuvieron vigentes hasta el 31 de diciembre del 2015.

### **Acuerdos comerciales.**

Los acuerdos comerciales son documentos que se firman entre las autoridades de diversos países para favorecer las transacciones de comercio entre ellos.

### ***Acuerdo comercial con la Unión Europea.***

Desde el año 2007 el país negocia acuerdos comerciales con la Unión Europea. Países como Colombia, Perú y Bolivia también intervienen en estas negociaciones, sin embargo, por la complicada situación que se vivía para la exportación del banano Ecuador decidió retirarse en el período 2009. Se retomaron las negociaciones cinco años después, es decir, en el 2014, teniendo como principal objetivo que los productos ecuatorianos entren al mercado europeo sin

pago de aranceles. Adicionalmente, se firmaron medidas para la protección de inventos, productos biológicos y propiedad intelectual.

Las medidas de salvaguardia multilateral, son aplicables siempre que las importaciones de un producto que provenga de cualquiera de los dos países tengan un incremento que amenace a los productores locales de cada región, considerando a la parte importadora para que acoja la medida. Por medio del acuerdo comercial con Europa, se espera crear y mejorar las oportunidades de exportación con la promoción de un comercio que sea justo y que beneficie a los sectores de la producción.

### **Aspectos tributarios de las importaciones del Sector Automotriz.**

En cuanto a los aspectos tributarios de las importaciones del Sector Automotriz, se puede mencionar que se da en dos aspectos:

- La importación de vehículos ensamblados,
- La importación de partes y piezas para ensamblar los vehículos, denominados CKD's.

En ambos casos, se deben cancelar los derechos de aranceles AD VALOREM, que se refiere a un tributo administrado por la Aduana del Ecuador, consistente en el cálculo de un porcentaje a los bienes que se importen, el mismo que se aplica al costo CIF (Costo, Seguro y Flete), (Aduana del Ecuador, 2017).

En cuanto a lo que se refiere a los vehículos de transporte público, con la creación del programa de renovación, se han exonerado de impuestos a aquellos que vienen ya ensamblados, chasis y carrocerías de acuerdo a lo que se encuentra en las subpartidas arancelarias. Para gozar de estos beneficios es necesario que las importadoras y ensambladoras se registren en el Ministerio de Industrias y Productividad (MIPRO).

- Para el cálculo del impuesto AD VALOREM se consideran los siguientes valores iniciales:

$CIF = \text{PRECIO FOB} + \text{FLETE} + \text{SEGURO}$

$\text{PRECIO FOB} = \text{VALOR DE FACTURA DEL BIEN}$

$\text{FLETE} = \text{COSTO DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL}$

$\text{SEGURO} = \text{VALOR DE LA PRIMA}$

Dependiendo del bien que se importe, si es vehículo terminado o si son partes o piezas, con algunas excepciones si se gravan con tarifa 0%.

- Tributo FODINFA, (Fondo de Desarrollo para la Infancia), lo administra el Ministerio de Inclusión Económica y Social, MIES, constituye el 0,5% del CIF.
- Impuesto a los Consumos Especiales ICE, este impuesto es administrado por el Servicio de Rentas Internas, su valor depende de la mercadería a importar.

De acuerdo con el Servicio de Rentas Internas, SRI la base imponible de este impuesto se establece según el precio de venta al público sugerido por el fabricante o importador, sin considerar el IVA y el ICE o con base en los precios referenciales establecidos mediante resolución el Director General del Servicio de Rentas Internas. Sobre esta base se aplica también la tarifa AD VALOREM que establece la ley.

La base imponible (precio de venta al público) no debe ser inferior al valor de precio ex-fábrica o ex-aduana, más un 25% de margen mínimo presuntivo de comercialización. En caso de que se comercialicen productos con márgenes que superen el valor mínimo señalado, se debe aplicar el margen mayor para la determinación de la base imponible con el valor del ICE. La liquidación y pago del ICE aplicando el margen mínimo presuntivo, cuando de hecho se comercialicen los respectivos productos con márgenes mayores, se considerará un acto de defraudación tributaria.

Para el cálculo de la base imponible en los casos que no se apliquen precios referenciales, se debe realizar la siguiente operación:

Con base en PVP:

- Base Imponible ICE 1 =  $PVP / ((1+\%IVA)*(1+\%ICE \text{ vigente}))$

Con base en el precio ex fábrica o ex aduana:

- Base Imponible ICE 2 = Precio ex fábrica o ex aduana \* (1,25)

La liquidación del ICE en las importaciones, se efectúa en la declaración de importación, y se cancela previamente a la salida de la mercadería de la Aduana. El Servicio de Rentas Internas, SRI, menciona que dentro de las exenciones del ICE se encuentran *“vehículos ortopédicos y no ortopédicos, importados o adquiridos localmente y destinados al traslado y uso de personas con discapacidad, conforme a las disposiciones constantes en la Ley de Discapacidades y la Constitución”*, (Servicio de Rentas Internas, SRI, 2017).

En cuanto a las exoneraciones, las reducciones y las rebajas especiales, la misma entidad indica que existen tres artículos de la *“Ley del Impuesto a la Propiedad de los Vehículos Motorizados de Transporte Terrestre”*, en donde se especifican los vehículos que pueden ser

exonerados o que pueden gozar de rebajas. Los que se encuentran exonerados del impuesto son los siguientes:

- Vehículos del sector público.
- Vehículos de turistas temporales, en tránsito aduanero, por no más de tres meses.
- Vehículos de propiedad de choferes profesionales (una unidad por cada uno), que sirvan para el transporte público.
- Vehículos de la Cruz Roja Ecuatoriana, Sociedad de Lucha Contra el Cáncer, SOLCA y de la Honorable Junta de Beneficencia de Guayaquil.
- Vehículos de organismos internacionales.

Los vehículos que cuentan con una reducción del 80% del valor del impuesto anteriormente mencionado son los siguientes:

- Vehículos para servicios de transporte público o carga.
- Vehículos que pesen una tonelada o más, siempre que sean de personas naturales o de empresas que sirvan para sus actividades productivas o comerciales.

Los vehículos que gozan de disminución del avalúo del vehículo de USD \$8.000 son los siguientes:

- Vehículos de personas de la tercera edad (uno por cada titular).
- Vehículos de personas discapacitadas (uno por cada titular).
- Impuesto al Valor Agregado IVA, es administrado por el Servicio de Rentas Internas, SRI, utiliza una única tarifa para las importaciones que es del 12%, y se calcula de la siguiente manera:

$$\text{BASE IMPONIBLE DEL IVA} = \text{CIF} + \text{AD VALOREM} + \text{FODINFA} + \text{ICE}$$

El impuesto se cancela antes de la salida de la mercadería de la Aduana del Ecuador, en la liquidación aduanera.



## Capítulo III

### Metodología de la investigación

El marco metodológico de la investigación corresponde a la forma en la cual el investigador obtiene la información relacionada al problema planteado con la finalidad de conocer las situaciones que originaron el fenómeno sujeto de análisis. En el presente capítulo se determinarán el tipo y enfoque de la investigación, las herramientas de recolección de datos, la población y la muestra que serán observadas.

#### La investigación

La investigación de acuerdo con Cegarra Sánchez, (2004):

*“Es un proceso creador mediante el cual la inteligencia humana busca nuevos valores. Su fin es enriquecer los distintos conocimientos del hombre, provocando acontecimientos que le hablan del porqué de las cosas, penetrando en el fondo de ellas con mentalidad exploradora de nuevos conocimientos”.*

De acuerdo con teorías de Hernández Sampieri & otros, (2010) la investigación consiste en el proceso de estudiar un fenómeno de manera sistemática, crítica y empírica. El fenómeno que se investigará en el presente trabajo será la incidencia que presenta el sector automotriz en la balanza de pagos del Ecuador, para ello se aplicará un enfoque mixto, es decir cuantitativo porque permite utilizar datos o información para la comprobación de una hipótesis (uso de la regresión lineal); y cualitativo porque se espera determinar las cualidades de las medidas implementadas por medio de un análisis.

#### Tipos de investigación.

Según Hernández Sampieri & otros, (2010) la investigación de corte descriptivo busca describir las tendencias o características de un fenómeno en específico. La explicativa por otro lado, determina las causas o motivos que originan los fenómenos estudiados. Se utilizará la investigación descriptiva – explicativa, puesto que se espera analizar el fenómeno para descomponer sus partes y describir la situación presente. En este caso se procederá a establecer la relación que existe entre la balanza de pagos y el sector automotriz, así mismo se pretende explicar los factores por los cuales el Gobierno Nacional implementó medidas dirigidas a este sector de la economía.

### **Diseño de la investigación.**

El diseño de la investigación corresponde al plan o estrategia que se debe seguir para obtener la información que se analizará, por lo tanto el diseño que seguirá el proyecto será el siguiente:

- Determinar el problema de investigación,
- Revisar teorías relacionadas,
- Establecer el alcance del estudio,
- Elaborar una hipótesis,
- Seleccionar el fenómeno sujeto de estudio,
- Recolectar los datos,
- Analizar la información obtenida por medio de una ficha de observación.
- Elaborar un análisis de las variaciones de las cifras encontradas.

El diseño de la investigación puede darse en dos enfoques experimental y no experimental, sin embargo, en este caso se aplicará el no experimental debido a que se espera determinar por medio del análisis la incidencia que tiene el sector automotriz en la balanza de pagos.

### **Técnicas de recolección de datos**

Las técnicas de recolección de datos de acuerdo a los enfoques cualitativo y cuantitativo, deben representar las variables que se han fijado en la investigación, en donde el requisito es que la información sea confiable, coherente, válida y consistente. Los instrumentos que servirán de ayuda para la obtención de los datos son los siguientes:

- La técnica de la observación,
- La técnica bibliográfica – documental

### **La técnica de la observación.**

Fabbri (2015) indica que la observación es colocarse frente a un fenómeno u objeto para realizar un análisis. La observación se constituye como uno de los métodos de recolección de datos más antiguo de la historia. Yuni & Claudio, (2006) describen a las fases del proceso de observación de la siguiente manera:

- Primera fase: escoger una realidad o fenómeno a observar;

- Segunda fase: determinar si existe libre acceso al fenómeno o realidad;
- Tercera fase: ingresar al campo sujeto de análisis;
- Cuarta fase: proceso de verificación de la realidad;
- Quinta fase: salir del campo de realidad o fenómeno observado.

La selección del campo de realidad a observar busca determinar el fenómeno u objeto a investigar con el fin de establecer el contexto en el cual se desarrolla.

La negociación del acceso al escenario consiste en obtener el consentimiento de la unidad organizacional a investigar para realizar el proceso de observación.

El acceso al escenario se refiere al ingreso del investigador dentro del escenario con el fin de entrar en contacto con el entorno del fenómeno que se desea investigar.

La estancia en el escenario se trata de que una vez que el investigador ha logrado ingresar en el escenario investigativo, se procede a la recolección de los datos, por medio de la observación del ambiente, entorno, percepciones, las conductas, e inclusive las reacciones que tienen los participantes.

La retirada del escenario se genera cuando el investigador comienza a recolectar datos repetitivos, con el cual la información que obtiene luego de un periodo ya no es nueva. Para la observación de los fenómenos en la investigación cualitativa se realiza el siguiente proceso:

- La definición del tipo de fenómenos a investigar
- La formulación de supuestos sobre ciertos aspectos del fenómeno
- La preparación del trabajo de campo y el diseño de una guía para la observación.
- El ingreso al área de trabajo y observación del fenómeno
- La construcción de categorías teóricas y conceptuales, en base a lo observado.

Dentro de las ventajas de la observación se pueden establecer las siguientes:

- Se logran registros más verídicos al tener acceso a la información cuando está ocurriendo.
- Permite obtener la información exactamente como ocurre.
- Los fenómenos se pueden analizar en su totalidad.

Mientras que para las desventajas se puede indicar que:

- No se pueden predecir las situaciones que pueden ocurrir para observarlo.
- El proceso de la observación se ejecuta únicamente mientras dura el fenómeno.

- Puede darse la "ecuación personal", o también llamada “proyección del observador sobre el observado”.
- El investigador debe tener la capacidad de poder distinguir entre los hechos que observa y su interpretación.
- El observador puede influenciar los resultados encontrados en la investigación.
- Se pueden realizar generalizaciones que no sean válidas desde las observaciones parciales.

### **La técnica bibliográfica – documental.**

La técnica bibliográfica documental, es según Palella & Martins, (2010):

*<sup>1</sup>“Se fundamenta en la revisión sistemática, rigurosa y profunda del material documental de cualquier clase. Se procura el análisis de los fenómenos o el establecimiento de la relación entre dos o más variables. Cuando opta por este tipo de estudio, el investigador utiliza documentos, los recolecta, selecciona, analiza y presenta resultados coherentes. Un proceso basado en la búsqueda, recuperación, análisis, crítica e interpretación de datos secundarios, es decir, los obtenidos y registrados por otros investigadores en fuentes documentales: impresas, audiovisuales o electrónicas. Como en toda investigación, el propósito de este diseño es el aporte de nuevos conocimientos”.*

La investigación documental, según Palella & Martins, (2006)

*“se concreta exclusivamente en la recopilación de información en diversas fuentes. Indaga sobre un tema en documentos-escritos u orales- uno de, los ejemplos más típicos de esta investigación son las obras de historia”.*

Elizondo, (2002) menciona que esta técnica, se basa en la revisión y el análisis de la información que se encuentra en:

- Libros
- Revistas especializadas
- Informes y tesis acerca del tema
- Experiencia profesional del investigador.

---

<sup>1</sup> “Metodología de la investigación cualitativa”, por Palella Stracuzzi, Santa; Martins, Feliberto, 2010.

## **Población y muestra**

### **Población.**

Se constituye como población al conjunto de casos que son similares en sus especificaciones, (Hernández Sampieri, Fernández Collado, & Baptista Lucio, 2010). En este caso la población serán todas las empresas del sector automotriz que serán analizadas para establecer su incidencia en la balanza de pagos ecuatoriana, para lo cual se tomará información consolidada del Servicio de Rentas Internas y de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador.

### **Muestra.**

La muestra se selecciona en el caso en que no se cuente con el acceso a todos los miembros de la población. Para esta investigación no será necesario determinar un muestreo, pues se hablará del sector en general.

### **Tratamiento de la información**

Las técnicas de recolección de datos son procedimientos por medio de los cuales el investigador obtiene la información que necesita para cumplir con los objetivos de la investigación dichas técnicas responden directamente a interrogantes de qué hacer para lograr los fines propuestos.

Los instrumentos de recolección de datos son cualquier tipo de recursos de los cuales el investigador puede valerse para llegar a los fenómenos y tomar de ellos la información requerida, la misma que se requiere dentro del proceso de investigación, la cual puede obtenerse a través de datos primarios o secundarios, es necesario establecer una diferencia entre ambos:

- Fuentes primarias: Son las obtenidas de forma directa, por los investigadores cuando se encuentran en contacto con el fenómeno investigado.
- Fuentes secundarias: Se tratan de registros escritos que también se originen del contacto con la práctica, sin embargo, ya han sido recolectados y procesados por distintos autores.

Las fuentes secundarias han tenido sus orígenes en las primarias en un inicio, y a su vez los datos primarios se convierten en secundarios una vez que se concluye el trabajo de investigación.

La información obtenida acerca de la incidencia del sector automotriz en la balanza de pagos se procesará para elaborar figuras y tablas que consoliden los datos obtenidos, despejando

la hipótesis por medio de una regresión lineal y cumpliendo con los objetivos propuestos al inicio de la investigación.

### **Resultados de la observación en la investigación bibliográfica documental.**

De acuerdo con la técnica bibliográfica documental se ha procedido a revisar la información acerca de la contribución económica del sector automotriz en la balanza de pagos para lo cual se ha procedido a elaborar una ficha de observación que detallará los procedimientos empleados y los resultados obtenidos, como se observa a continuación:

Tabla 6.

#### *Ficha de observación*

Ficha de observación.	
Fecha: 01 – 10 – 2017 / 20 – 10 – 2017	Elaborado por: Jimmy Milo
Lugar: Biblioteca UCSG	Palabras clave: recaudación tributaria, balanza de pagos, balanza comercial.
Informe de lo observado	
Fenómeno: Incidencia del sector automotriz en la balanza de pagos del Ecuador	
Variables a investigar:	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sector Automotriz</li> <li>• Balanza de pagos</li> </ul>	
Fuente:	Datos obtenidos:
Servicio de Rentas Internas	Informe de recaudación tributaria del sector automotriz
	Información sobre tributos
Banco Central del Ecuador	Informe acerca de las variaciones de la balanza comercial (importaciones y exportaciones)
	Informe acerca de las variaciones de las importaciones y exportaciones del sector automotriz
Asociación de Empresas Automotrices Del Ecuador	Informe de compras y ventas del sector: importaciones, exportaciones en \$ y unidades.
	Teorías relacionadas al tema de investigación
Libros de economía y comercio internacional	

Como se muestra en la tabla anterior, se han podido recopilar información acerca de la balanza de pagos, la recaudación tributaria y el sector automotriz.

## Capítulo IV

### Análisis económico del sector automotriz

Según Parkin (2007) para que un país tenga un superávit en su balanza comercial, es necesario que su matriz productiva provee de bienes y servicios nacionales que cubran la totalidad de la demanda sus habitantes, es decir que las empresas proveen todos los recursos necesarios para que la población pueda satisfacer sus necesidades, sin que ello intervenga comprar artículos fabricados en otras naciones, ya que esto le resta circulante, porque es dinero que no vuelve al país, y solo es recuperado a través de las exportaciones.

El petróleo ha sido el producto que ha permitido el crecimiento de la economía ecuatoriana, premisa que es verificada con el incremento del precio de este bien en el año 2008, cuyo efecto es una economía crecimiento del 6.52%, tendencia que acompaña datos de años anteriores donde se registra que en el 2004 la economía llegó a un incremento del 8%, 2005 en 6% y 2006 un 3.89%, y el 2007 que registró menos incremento con un 2.49% (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2017).

En el año 2007 se incorporó un concepto de cambio de la matriz productiva, haciendo énfasis que la economía ecuatoriana abandone la metodología de exportar productos primarios, sin ningún tipo de transformación, porque le impedía ofertar un abanico de productos y ser susceptible a competencia sin ningún tipo de diferenciación, tomando ejemplos de Corea y Taiwán, economías que tienen su fuerte en el sector de la manufactura, es decir impulsar a que las empresas ecuatorianas se dedique a la transformación de su materia prima, dando paso a otro sector que genere empleo y competitividad al país (Telégrafo, 2013).

Para esto debía apuntar a que ciertos sectores que forman parte de las importaciones cambien su modo de comercializar, motivando con políticas que vayan a favor de la manufactura y a la restricción de comercializar productos terminados, evitando por consiguiente que se genere desempleo, sino cambiando la forma en cómo debían atraer el beneficio. Las decisiones gubernamentales sobre qué actividades regular y así mejorar la situación financiera en el Ecuador, han sido tomadas en base al comportamiento de la balanza comercial, ya que en ella se pueden observar la magnitud que tiene el país para generar divisas denominado exportaciones, y los sectores sobre los cuales están consumiendo dólares denominado importaciones; según reportes del Banco Central del Ecuador (2017) desde el año 2007, el Ecuador ha tenido dificultades con su balanza comercial con un déficit comercial de \$

85.9 millones de dólares, efecto totalmente contrario con el año anterior, cuyo resultado fue un superávit de \$ 425.1 millones de dólares.

Dentro del presente capítulo se hace un análisis del sector automotriz durante el periodo 2011 al 2015, haciendo referencia al justificativo que el Gobierno Nacional tuvo para crear medidas económicas, que impulsen a generar una industria en el país, es decir que sus bienes sean fabricados en el Ecuador y de cómo las empresas crearon contingente cuando estas medidas arancelarias entraron en vigencia.

### **Relevancia del sector automotriz en el Ecuador**

En cuanto a la participación del sector automotriz en función a la aportación de tributos al Gobierno del Ecuador, en el año 2007 han generado un monto aproximado de \$ 400 millones de dólares, dividido en impuestos, tasas y aranceles; pese a ello el sector automotriz por su modelo de negocios de importar, comercializar y vender directamente al consumidor final, fue un sector al cual se aplicó medidas gubernamentales, en función al déficit comercial que se tuvo en el año 2011 (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2017).

Las regalías del precio del petróleo que llegó a \$110 el barril, en el año 2011 sin embargo dicho dinero fue destinado mayormente a la construcción de obras y a financiar programas de índole social, quedando una brecha de presupuesto para el Estado por financiar a través de impuestos lo cual obligó a crear medidas sobre el sector automotriz, siendo este otro justificativo independientemente al cambio de la matriz productiva. A continuación se hace un recuento de las medidas gubernamentales que influyeron en la actividad económica de las empresas que forman parte del sector automotriz en el Ecuador.

### **Medidas económicas que afectaron el sector automotriz.**

Para el Banco Central del Ecuador (2015) la importancia de la venta de petróleo mantiene cerca de un margen positivo la Balanza Comercial en el Ecuador, sin embargo conforme la dependencia del rubro petrolero es tal que genera automáticamente un saldo negativo en este rubro como se lo muestra a continuación:



Tabla 7.

*Balanza Comercial del Ecuador en valor FOB en millones de dólares desde el año 2012 hasta el 2015*

<b>Años</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
Balanza comercial total	(7.30)	(987.90)	527.30	(1,681.10)
Balanza comercial - Petrolera	6,833.10	6,258.20	5,970.30	2,394.40
Balanza comercial - No Petrolera	(6,840.40)	(7,246.10)	(5,443.00)	(4,075.50)
Valor unitario. Promedio del barril del petróleo	99.80	97.90	93.00	44.90

Nota: Tomado de Banco Central del Ecuador (2015)

En la tabla se muestra que en el año 2012 el precio del barril de petróleo rondaba los \$99.80 dólares, teniendo un comportamiento negativo para los siguientes años donde el 2013 cayó a \$97.90 dólares, en el 2014 a \$93 dólares y finalmente a septiembre del año 2015 a \$44.90 dólares generando un déficit de balanza comercial entre el año 2014 y 2015 de -\$1,681.10 millones de dólares, lo que evidencia que el Ecuador consume más de lo que produce, y que actualmente su balanza no petrolera es decir que no concentra el rubro del petróleo genera un valor negativo.

Una de las medidas que implementa el Gobierno Ecuatoriano es recargar de impuesto a las unidades importadas para incrementar su precio de venta y exista cada vez menos consumidores que estén dispuestos a pagar con un vehículo de características nuevas y se sienta atraído por la oferta de accesorios vehiculares no fabricados en el país. Para Foros Ecuador (2014) los vehículos nuevos deben pagar los siguientes rubros para poder nacionalizarse en el país: 0.1% de tasa de modernización, 0.5% FOINFA, 5.15% Impuesto a las Contribuciones Especiales, 5% de salvaguardia, 12% de Impuesto al Valor Agregado, 35% de arancel y 0.25x 1000 a la CORPEI.

Nacionalizar un vehículo en el Ecuador al consumidor final se le recarga un 57% en impuestos sin contar el margen de ganancia que perciba el concesionario, lo que genera una dura alternativa de consumo para el ecuatoriano pero necesaria por los antecedentes de balanza comercial estipulados en párrafos anteriores (Diario El Universo, 2014). Ahora se espera que

los vehículos en el Ecuador tengan un tratamiento distinto y que a su vez una industria se sitúe en el país para que pueda producirlos sin la necesidad de establecer un proceso de importación para comercializar el automotor (Ministerio de Comercio Exterior, 2015).

Pero el mercado de vehículos tiene la particularidad de ser apalancado por el sector financiero, con lo cual se provee una alternativa de fácil adquisición en cuanto al pago por dicha unidad, generando créditos de consumo que soportan el excedente que no puede ser cubierto por el consumidor y que a su vez es pagado en cómodas cuentas ante la entidad financiera. Con lo cual el gobierno nacional no solamente recargó de impuestos al valor FOB del vehículo, sino también estableció un límite de cupos de importación para vehículos nuevos y cuya vigencia sería aplicable durante todo el año 2015.

El 29 diciembre del año 2014 el gobierno del Ecuador mediante resolución 049 -2014 fijó un límite a los concesionarios que comercializan unidades nuevas un límite de cupos de importación tanto en unidades y valor FOB aplicando lo primero que se cumpla a la compra de vehículos ensamblados en otros países con el justificativo de enfrentar una crisis por el déficit de la Balanza Comercial, la baja del precio del petróleo y una economía dolarizada que impide la puesta en marcha de una política monetaria que deprecie la moneda actual en circulación (Banco Central del Ecuador, 2014). Las marcas que se han visto mayormente afectadas son aquellas que no tienen una planta de ensamblaje en el país son Toyota, Nissan, Ford, Renault, Great Wall, Volkswagen por lo cual sus cuotas de participación han perdido por el límite fijado en la resolución 49 y que impide tener un desarrollo económico de un sector que cuenta con consumidores dispuestos a adquirir una unidad por apalancamiento financiero (Saenz, 2015).

Esta resolución es un adicional a los actuales impuestos que se aplican, principalmente de las salvaguardias que tiene vigencia durante todo el año 2015, y que se espera que se elimine con la entrada de un Acuerdo de Comercio llevado a cabo con la Unión Europea donde las unidades producidas en cualquier territorio europeo entran libre de impuestos y aranceles al Ecuador. La medida de restricción a las importaciones fue emitida por el Comité de Comercio Exterior (COMEX) el 29 de diciembre del 2014, mediante la resolución 049 - 2014 se reduce los cupos de importaciones hasta un 57%, un ejemplo de ello se muestra que en el año 2014 el concesionario Aekia S.A que comercializa la marca KIA en Ecuador, tenía un cupo de USD 33.2 millones es decir 4.367 unidades, pero en el año 2015 su cupo descendió a 16.9 millones de dólares es decir 1.748 unidades.

Los concesionarios ven limitados sus procesos de importación tanto en valor FOB como en cantidades la adquisición de vehículos nuevos para su nacionalización en el territorio ecuatoriano, se debe tomar en cuenta que estos cupos de importación no son acumulables y que al año siguiente es decir 2016 los concesionarios tienen un cupo libre nuevo para poder importar estas unidades (Comité de Comercio Exterior, 2014).

En el anexo se muestran los cupos de importación de los concesionarios que fueron afectados por las medidas de la resolución 49 con su valor FOB límite y la cantidad de unidades que se pueden importar, en algunos casos como ECONOCORP S.A. solo tiene disponibilidad de importar una unidad es todo el año y valorada en \$11,730.50 por ello esta empresa tiene limitado por completo su modelo de negocios a evitar nacionalizar vehículos nuevos y ello a su vez genera un impedimento y posible quiebre de su negocio. Estas restricciones también incluyen pares o repuestos de vehículos donde se lo reduce al 22%. Cabe mencionar también que el COMEX concede un cupo de importación de vehículos híbridos o eléctricos de hasta de \$ 25 millones (1.000 unidades) (Diario El Universo, 2015).

De acuerdo al Anuario del sector automotriz publicado por la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (2017) indica que dentro de los años 2011 al 2015, el Gobierno del Ecuador, aprobó y puso en vigencia las siguientes medidas las cuales afectaron de manera económica al sector, este recuento se hizo por cada año.

### ***Medidas para el año 2011.***

Para enero se puso en vigencia el registro de importadores de aquellas empresas que importan vehículos armados, el efecto en los negocios fue una reducción de las cantidades de importación en un 20%, aquí a las compañías se les generó un techo en su nivel de ventas, limitando de esta manera su capacidad de generar ingresos. Para marzo se reforma el registro de importadores, se incluyen dentro de las restricciones de compra en el exterior de vehículos desarmados denominados CKD's, neumáticos y materiales de reencauche.

Para el mes de abril se hace un cambio: incluir al segmento de las camionetas híbridas para aplicar el mismo arancel que se grava de manera escalonada a los automóviles y SUV's. Para el mes de agosto, se adiciona un grupo de productos para que sean sujetos de controles previos a la importación a 22 subpartidas de vehículos y 9 en caso de neumáticos, adicionalmente, toda empresa que importe tendrá que tener una licencia para iniciar un proceso de nacionalización del producto.

En el mes de septiembre, se establece un arancel escalonado en función al cilindraje y componente local, para aquellos CKD's de automóviles, SUV's y camionetas que se importen al Ecuador. Para el mes de noviembre, el Gobierno Nacional pone en aplicación la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los ingresos del Estado, también denominado Impuesto a la Contaminación Vehicular para aquellos vehículos con un cilindraje mayor a 1500 cc. Además entra a aplicarse el Impuesto al Valor Agregado por sus siglas IVA e Impuesto a los consumos especiales por sus siglas ICE, a los automotores híbridos con un previo de venta al público mayor a \$ 35.000, finalmente entró en vigencia el Impuesto a la Salida de Divisas, aumentando la inversión para adquirir un vehículo en un 5% del total del importado.

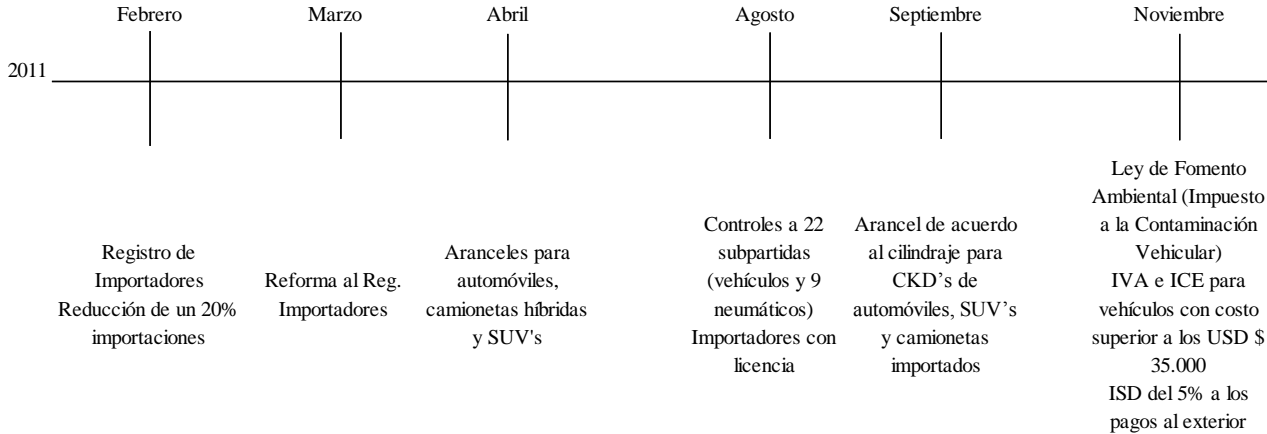
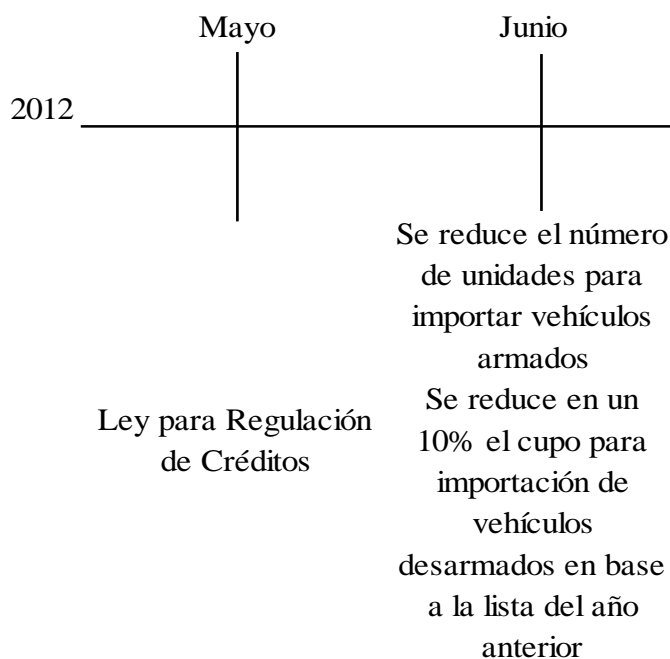


Figura 2. Reformas y medidas del año 2011

### ***Medidas para el año 2012.***

En el mes de Mayo, entra en vigencia la Ley para la regulación de créditos de vivienda y vehículos, donde los ecuatorianos podrían endeudarse con la adquisición de automotores para su uso personal hasta \$ 29.200 dólares, quitando de esta manera una herramienta de venta para las concesionarias, sobre todo para aquellas que apuntan a autos de lujo.

Para el mes de junio el Comité de Comercio Exterior para el segundo semestre afirma que la importación de vehículos armados, queda en un 70% de unidades con relación al monto importado en el año 2010; además para la importación de vehículos desarmados, se toma el cupo asignado en el 2011, con una disminución del 10%, quedando en vigencia esta resolución hasta el 31 de diciembre del 2014.



*Figura 3. Reformas y medidas del año 2012*

### ***Medidas para el año 2013.***

Para el mes de mayo, se dicta una medida de emergencia de acuerdo al reglamento 34, denominada elementos de seguridad en vehículos automotores, donde la resolución obliga que todos los vehículos que se comercializan en concesionarias deben tener doble airbag en su parte frontal.

En el mes de agosto, las autoridades de tránsito indican que para la comercialización de vehículos nuevos, la concesionaria debe iniciar los trámites de

matriculación antes de la entrega del bien, generando costos adicionales para la compañías, ya que deben contratar más personal para que realicen este tipo de trámite.

Para el mes de noviembre, la Aduana del Ecuador comenzó a exigir un certificado de reconocimiento al concesionario para importar aquella marca de acuerdo al cupo autorizado, esto como un soporte para su declaración aduanera.

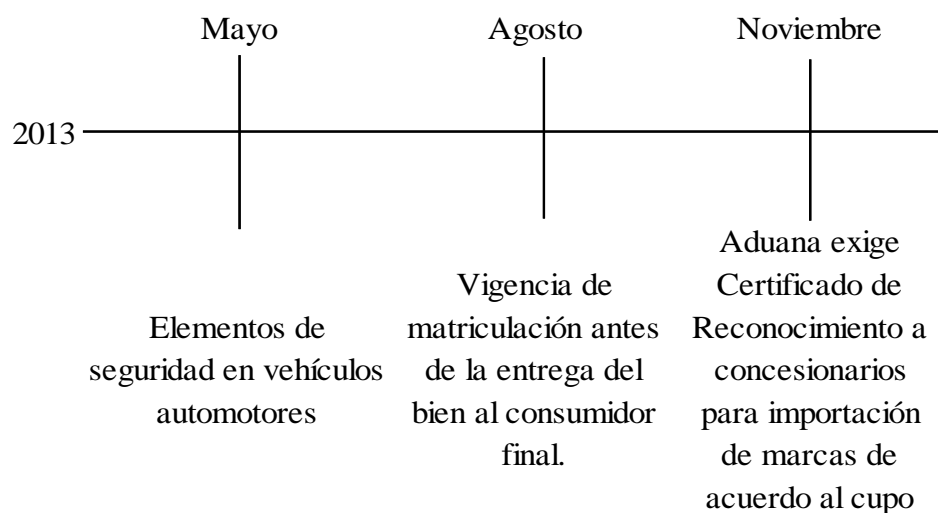


Figura 4. Reformas y medidas del año 2013

#### ***Medidas para el año 2014.***

En el mes de diciembre, se modifica la metodología de cálculo del Impuesto a los Consumidores Especiales para vehículos al incluir dentro de su base el precio de ex aduana costos y gastos de distribución y comercialización.



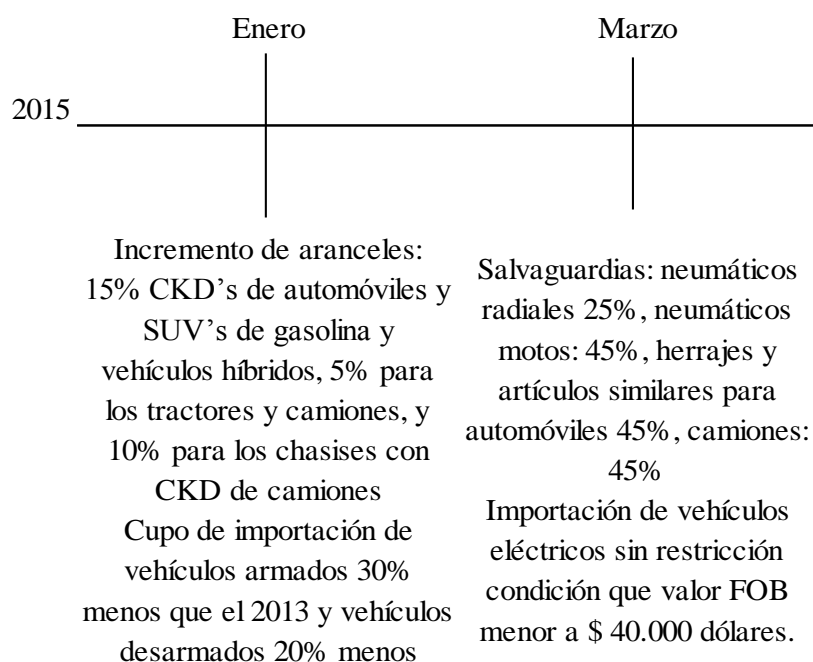
Figura 5. Reformas y medidas del año 2014

#### ***Medidas para el año 2015.***

En este año se dieron cambios importantes que afectaron sobre todo en el precio final del automotor, entre los cuales se destacan:

Para el mes de enero, aumenta el arancel para las importaciones, 15% para CKD's de automóviles y SUV's de gasolina y vehículos híbridos, se grava con un 5% para los tractores y camiones, y 10% para los chasis con CKD de camiones. La importación de vehículos armados se fija en un 40% menos que lo importado en el año 2013 y un 20% menos para los vehículos desarmados.

En el mes de marzo, se aplican salvaguardias por motivo de apreciación del dólar y bajos niveles del precio del petróleo, los neumáticos radiales en un 25%, neumáticos motos: 45%, herrajes y artículos similares para automóviles 45%, camiones: 45%. Se permite la importación de vehículos eléctricos sin restricción, con la condición que su valor FOB sea menor a \$ 40.000 dólares.



*Figura 6. Reformas y medidas del año 2015*

### **Comparación en el precio con relación a otros países.**

Dentro de esta sección, se analiza cómo el efecto de las medidas económicas para el sector automotriz afectó tanto el precio, así como un peso de impuestos hacia su valor de venta al público, tomando como ejemplo la comparación con otros países de la región entre ellos Perú, Chile Colombia Brasil y Argentina.

De acuerdo al Banco Mundial (2016) sobre el análisis de precios de venta al público en un segmento de automóvil económico, compara los precios de un vehículo sedán de 1,4 de transmisión manual y 1,6 de transmisión manual, en distintos países,

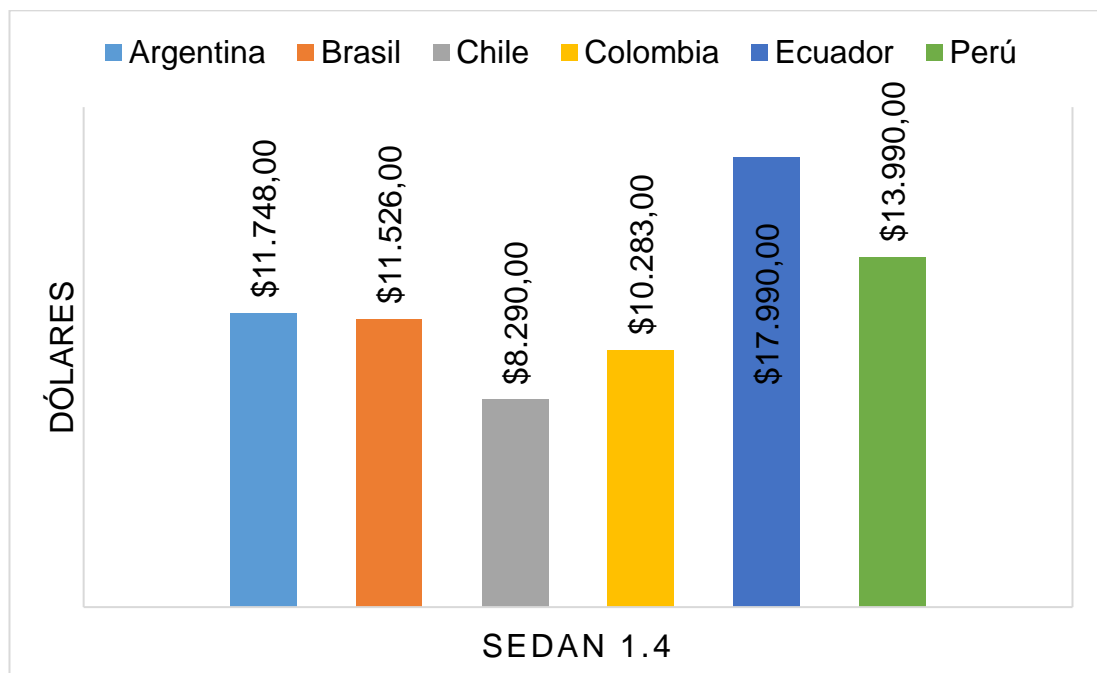
con la finalidad de observar la variación en precios en cada economía, esta estadística es de relevancia para el trabajo de investigación, ya que se muestra en razón de competitividad cómo el Ecuador comercializa vehículos, si el efecto tributario en el sector coloca al país como una economía que afecta el bolsillo del consumidor final o lo promueve para que pueda adquirir un vehículo. Estas estadísticas se las muestra a continuación tomando con referencia precios publicados en el año 2015, sin distinción de marca alguna.

Tabla 8.

*Precio en dólares de vehículo Sedan 1.4*

Países	Sedan 1.4 En dólares
Argentina	\$11,748.00
Brasil	\$11,526.00
Chile	\$8,290.00
Colombia	\$10,283.00
Ecuador	\$17,990.00
Perú	\$13,990.00

Nota: Tomado de Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2017





*Figura 7. Precio de automóvil sedan 1.4 año 2015 países de la región.*

Nota: Tomado de Banco Mundial, Análisis de precios de venta al público en un segmento de automóvil económico, 2016

De acuerdo a la figura, se muestra que el Ecuador es el país donde mayor valor cuesta adquirir un vehículo con características de sedan 1.4 con \$ 17,990.00 dólares con precio de referencia, seguido de Perú con \$ 13,990.00 dólares, Argentina con \$ 11,748.00 dólares, Brasil \$ 11,526.00 dólares, Colombia con \$ 10,283.00 dólares y finalmente Chile con \$ 8,290.00 dólares.

Partiendo de este análisis se puede observar, que la influencia de medidas arancelarias, restricciones tanto en la importación de vehículos ensamblados como en la adquisición de partes han influido de manera directa en la competitividad del precio de venta de automotores a nivel regional, siendo el más afectado el consumidor final. Desde un análisis de variación porcentual, en cuanto a los países vecinos de Colombia y Perú, se tiene que el precio de venta en Ecuador con relación a Colombia varía en un 75% mientras que con Perú 29%, lo que se infiere que las concesionarias están invirtiendo mayores capitales para cubrir el costo de adquirir una unidad de vehículo, o que su modo de comercializar tienen una restricción, donde el consumidor final debe cubrir un 75% o 29% mayor al precio que lo comercializan en otros países.

Tabla 9.

*Precio en dólares de vehículo Sedan 1.6*

Países	Sedan 1.6
	En dólares
Argentina	\$14,139.00
Brasil	\$15,376.00
Chile	\$11,177.00
Colombia	\$16,317.00
Ecuador	\$22,550.00
Perú	\$15,120.00

Nota: Tomado de Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2017

Para el análisis con referencia a un sedán con cilindraje 1.6 la realidad no es distinta, de acuerdo a la figura antes mostrada se tiene que el Ecuador encabeza la lista con un precio de referencia de \$ 22,550.00 dólares, seguida de Colombia con \$ 16,317.00, Brasil con \$ 15,376.00, Perú con \$ 15,120.00, Argentina con \$ 14,139.00, y Chile con \$ 11,177.00 dólares, lo cual interpreta que el país sigue sobrevalorando el precio de los automotores y se infiere que este efecto es provocado directamente por los aranceles, tasas y contribuciones.

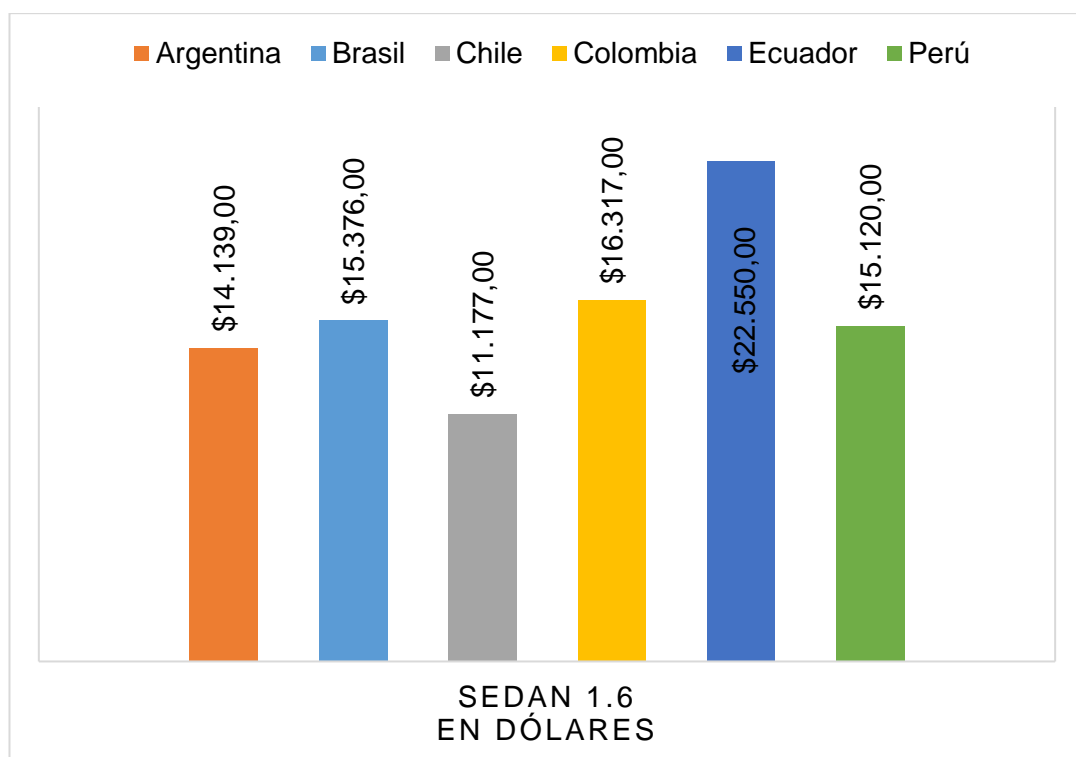


Figura 8. Precio de automóvil sedan 1.6 año 2015 países de la región.

Nota: Tomado de Banco Mundial, Análisis de precios de venta al público en un segmento de automóvil económico, 2016

Estas estadísticas deprimen el poder de adquisición de los compradores, ya que analizan que están adquiriendo un producto que en otros países está por debajo al precio de referencia, siendo el factor dólar una ventaja que no se ve en la percha de este segmento. Al final intuyen que las concesionarias se están enriqueciendo con el negocio de los vehículos, siendo un concepto totalmente equivocado ya que en base a

las medidas económicas descritas en el punto anterior, deben lidiar con la restricción de un cupo de importación y de aranceles en las piezas y partes que importen de otras naciones. A continuación, se muestra el impacto tributario en el sector, con relación a otros países.

### **Comparación de carga tributaria con relación a otros países.**

Para comparar la carga tributaria sobre los productos gravados en Ecuador con relación a otros países se tomó en consideración cuatro grandes grupos, el arancel, el Impuestos a los Consumos especiales, el Impuesto a la Salida de Divisas, el Impuesto al Valor Agregado, estos datos se muestran en el siguiente cuadro.

Tabla 10.

*Comparativo de impuestos sobre vehículos entre países.*

<b>País</b>	<b>Arancel</b>	<b>ICE</b>	<b>ISD</b>	<b>IVA</b>
Colombia	0% - 35%	0%	0%	16% - 35%
Ecuador	35% - 40%	5% - 35%	5%	12%
Chile	0% - 6%	0%	0%	19%
Perú	0% - 6%	0%	0%	18%

Nota: Tomado de Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2017

En la tabla se muestra un comparativo de impuestos sobre vehículos en otros países con relación al escenario expuesto en Ecuador, se tiene que el arancel a nivel de Colombia comprenden un arancel entre 0% 35%, para Chile y Perú, comparten criterios entre un 0% y 6%, con relación al Impuesto a Consumos Especiales, se tiene que solo en el Ecuador aplica esta normativa con un porcentaje entre el 5% al 35%, criterio que comparte el Impuesto a la Salida de Divisas, para el caso del Impuesto al Valor Agregado el mayor influyente es Colombia con un 16% a 35%, seguido de Chile con un 19%, Perú con 18%, y Ecuador con 12%, por ende el impacto tributario en el precio de venta queda influenciado de la siguiente manera.

Tabla 11.

*Impacto tributario total en el precio de los vehículos*

<b>País</b>	<b>Impacto</b>
Colombia	16% - 70%
Ecuador	57% - 92%
Chile	19% - 25%
Perú	18% - 24%

Nota: Tomado de Banco Mundial, Análisis de precios de venta al público en un segmento de automóvil económico, 2016

La Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, indica que durante el año 2011 al 2015 se hizo referencia a través de medios de comunicación sobre la importancia tributaria en el sector, el cual se muestra en el punto 4.3 del presente trabajo de investigación, fuentes de empleo, interés, tecnología y beneficios hacia la movilidad del usuario final, sin embargo se ha manifestado que la dinamización del sector no requiere medidas de restricción hacia el trabajo, sino de alternativas de financiamiento para que las concesionarias puedan cambiar su forma de generar ingresos, con la apertura de créditos para consolidar ensambladoras para la fabricación de partes en el país, además de la exoneración de impuestos sobre todo del anticipo del Impuesto a la Renta que grava una obligación sin generar ventas En la tabla se muestra que en función a los impuestos que se gravan en los precios se tienen que en Colombia el impacto tributario está en un rango entre 16% - 70%, para el caso de Ecuador un 57% al 92%, Chile en una tendencia entre 19% al 25%, y Perú entre un 18% al 24%. Partiendo de esta premisa se establece el siguiente ejemplo: Si un vehículo a costo en el mercado internacional haciende a \$10,000.00 dólares, y una concesionaria desde colocarla en el mercado ecuatoriano, debe incurrir en el gasto adicional cerca de un 92% para su comercialización es decir \$ 9,200.00 adicionales, como resultado tiene una base de \$ 19,200.00 dólares sin incluir su margen de contribución por realizar dichos procesos.

Frente a esta problemática se tiene reacciones de los concesionarios a estas medidas sobre su actividad comercial, todo esto en beneficio a evitar un quiebre del negocio y a evitar despidos de su nómina de trabajo, de acuerdo a la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (2017) las concesionarias entraron en conversaciones con el Gobierno Nacional para encontrar una salida a la crisis económica del sector, tratando de evitar que las medidas influyan en las un incremento en las importaciones, estas se muestran a continuación.

### **Respuesta del sector automotriz a las medidas tributarias.**

De acuerdo a las medidas tomadas por el ente gubernamental, las concesionarias a través de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador tomaron ciertas medidas para mejorar las condiciones de comercialización del sector, entre las cuales se mencionan.

### ***Importancia del sector.***

### ***Equipamiento en seguridad.***

De acuerdo a las resoluciones de equipamiento y seguridad promulgado en mayo del 2013 sobre las normas para garantizar que el usuario cuenta con un automotor propenso al cuidado de la vida cuando se transite por las calles del Ecuador, se tiene que el país ha sido el principal referente en cuanto a este tema, superando a los países de la región en cuanto a la atención de la seguridad, referencia que las concesionarias toman como justificativo para el aumento en precios, ya que adquiere un vehículo con estándares de seguridad que no son comercializados por otros países de la región, a continuación se muestra en la tabla 11 un cuadro comparativo del equipamiento de la seguridad.

Tabla 12.

*Comparativo de equipamiento de seguridad en Ecuador y otros países.*

<b>Requisitos</b>	<b>Ecuador</b>	<b>Chile</b>	<b>Argentina</b>	<b>Perú</b>	<b>Colombia</b>	<b>Brasil</b>	<b>México</b>
Dirección asistida	X						
Anclajes ISOFIX	X					X	
Cinturones de seguridad de tres puntos	X	X				X	X
Frenos ABS	X					X	

Tacógrafo (buses y camiones)	X		X					
Avisador visual y acústico de no uso del cinturón de seguridad	X	X						
Control electrónico de estabilidad	X		X					
Frenos de vehículos	X	X	X	X	X	X	X	X
Frenos de vehículos pesados	X	X			X		X	
Vidrios	X	X			X			
Apoyacabezas en todos los asientos	X	X	X				X	
Asientos y sus anclajes	X	X						
Protección colisión frontal	X	X						
Protección colisión lateral	X	X						
Airbags	X	X	X				X	X
Parachoques frontal y posterior	X	X	X	X	X	X	X	

Nota: Tomado de Argentina, Ministerio del Interior y Transporte Seguridad vial.

En la tabla se muestra que el equipamiento de seguridad en Ecuador es el más completo en función a otros países, seguido de Chile, Brasil, Argentina, Perú, Colombia y México.

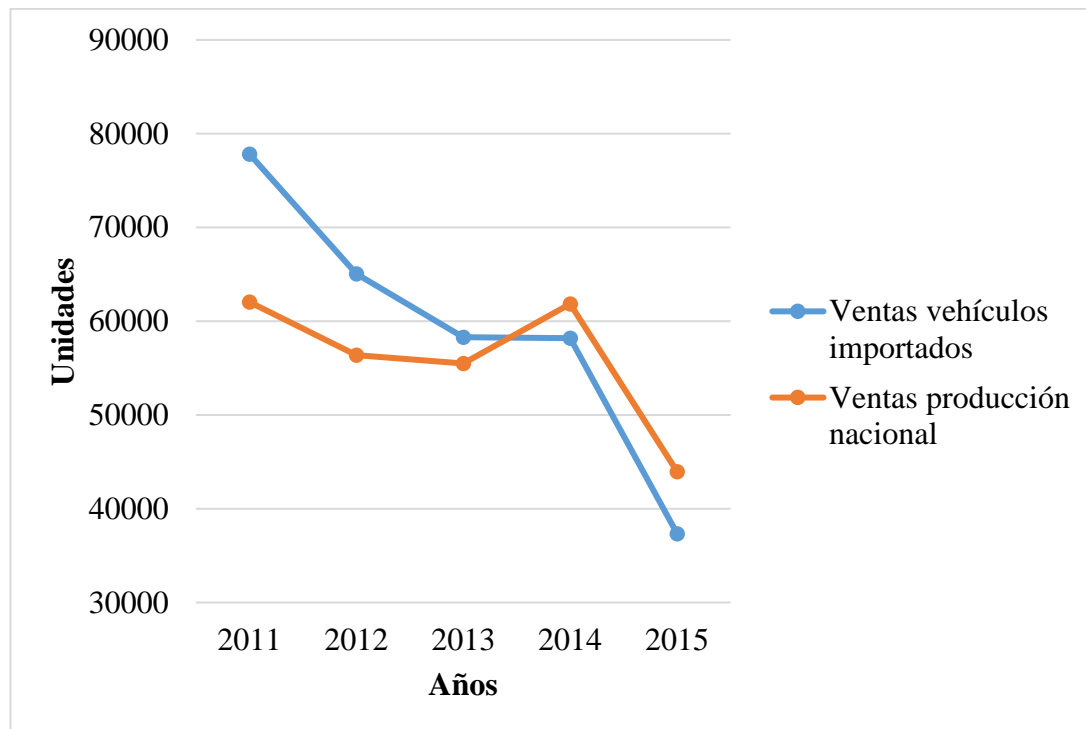
#### ***Referencia al contrabando de llantas.***

En función a la importación de partes y piezas de vehículos dentro del cual ingresan el grupo de llantas, se tiene como referencia un estudio sobre el contrabando que ingresa de Perú y Colombia, lo cual muestra una desventaja competitiva para los productores ecuatorianos, además es un tema que va en contra de la renovación en el plan RENOVA, puesto que las empresas que se dedican al transporte público y de personal requieren este tipo de producto para garantizar un mejor servicio y seguridad para sus usuarios (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2017).

#### **Análisis de las ventas del sector automotriz**

De acuerdo al Anuario de Estadísticas Automotrices de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (2017), se tienen que en el Ecuador se pueden analizar dos tipos de sectores que constituyen la oferta automotriz, los vehículos de producción Nacional y los vehículos ensamblados en otros países, relacionando este

tema con el cambio de la matriz productiva abordado al inicio del capítulo, con la premisa que es necesario que las empresas se dediquen a la manufactura para que el beneficio de transformación se quede en el país.



*Figura 9.* Estadística de ventas de vehículos por origen Ecuador.

Nota: Tomado de Anuario Estadístico, Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (2017)

Para el año 2011 se tiene una tendencia enmarcada por los vehículos importados, cuya participación es de un 60% con un 40% de ventas de producción nacional, en este tiempo las políticas arancelarias aún no entraban en vigencia por lo que las concesionarias podrían importar tantas unidades de vehículo como requería la demanda ecuatoriana, para el año 2012 la brecha cae para los dos rubros, siendo la relación del producto importado de un 53% con relación a la producción nacional, para el año 2013 la importación participa cerca del 50%, es decir que por cada 10 ventas de vehículos, 5 de ellas son de importación y 5 de producción nacional.

Para el año 2014 la participación de la producción nacional cubre más de la mitad del mercado, con un 51%, mayormente por la cobertura de camionetas, destinada a un segmento de trabajo, para el año 2015 la brecha a favor de la cobertura nacional es de 54%, se puede afirmar que las medidas arancelarias motivaron que los

demandantes adquieran vehículos nacional, por su disponibilidad de stock, y por la carencia de producto importado. A continuación se hace un análisis vertical de variación porcentual para analizar el crecimiento o decrecimiento de las unidades vendidas por origen de adquisición de las concesionarias.

Tabla 13.

*Estadísticas de ventas de vehículos producción nacional en unidades de automotores*

Año	Ventas producción nacional	Variación porcentual
2011	62053	
2012	56395	-9.12%
2013	55509	-1.57%
2014	61855	11.43%
2015	43962	-28.93%

Nota: Tomado de Anuario Estadístico, Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (2017)

En la tabla se muestra que la relación porcentual entre los años 2011 al 2012 tiene una disminución del 9.12%, para el año 2013 tiene 1.57% de decrecimiento, seguido por un incremento del 11.43% recuperación para el sector y finalizando en el año 2015 con un 28.93% de disminución en la cantidad del nivel de ventas. La producción del ensamblaje ha tenido la dura tarea de cubrir el mercado de vehículos importados por concepto de restricciones.

Tabla 14.

*Estadísticas de ventas de vehículos importados en unidades de automotores*

Año	Ventas vehículos importados	Variación porcentual
2011	77840	
2012	65051	-16.43%
2013	58303	-10.37%
2014	58205	-0.17%



Nota: Tomado de Anuario Estadístico, Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (2017)

En el caso de las importaciones, su variación entre años tiene un resultado negativo, donde el mayor pico de impacto fue en el año 2015, seguido del año 2012 donde se registraron las primeras restricciones en cupos con un 16.43%, para el 2013 los requerimientos en seguridad marcaron la tendencia con un 10.37% algunos modelos desaparecieron entre ellos el NISSAN Sentra, el cual venía de fábrica con un solo airbag, para el 2014 la disminución fue de un 0.17% enfatizado por la dependencia de las piezas de importación. Para explicar con mayor fondo el problemática del abastecimiento de vehículos, a continuación se muestran tres tipos de análisis, partidos de diferentes enfoques: el primero la composición de las importaciones, las exportaciones del sector y el comportamiento de la producción nacional.

### Composición de las importaciones.

En la presente sección se hace una descripción sobre los países que tienen una mayor participación en cuanto a la importación de unidades de vehículos hacia el Ecuador, este tema tiene relevancia en la tesis, porque ayuda a identificar los países sobre los cuales tienen mayor influencia en las importaciones.

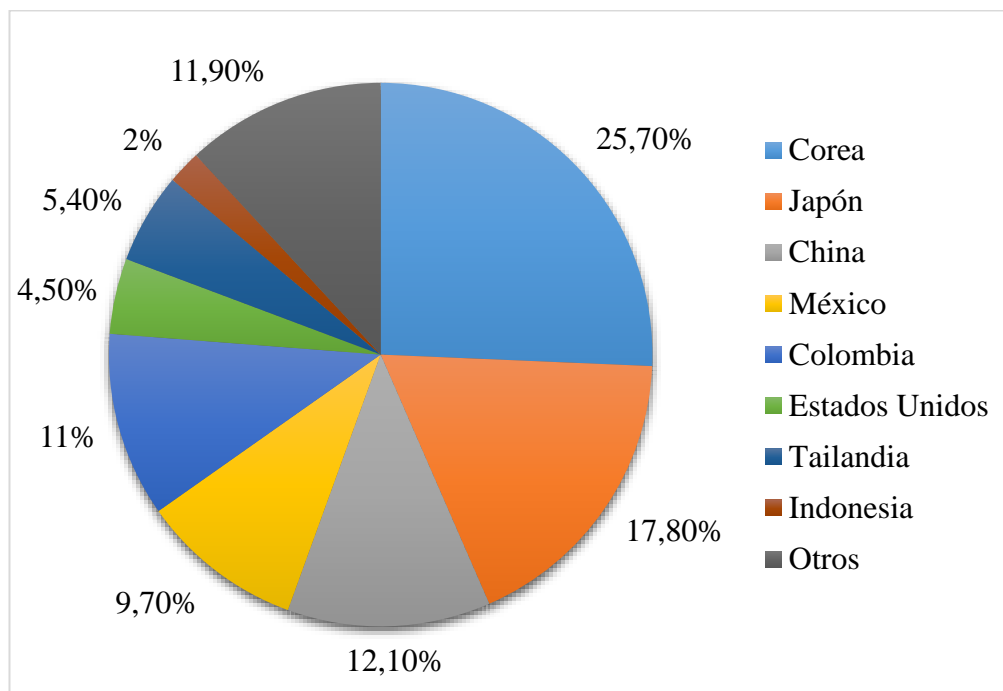


Figura 10. Importación por país de origen 2015.

Nota: Tomado de Anuario Estadístico, Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (2017)

De acuerdo a la figura se muestra que el país que provienen los automóviles en su mayoría son de Corea con una participación del 25.70% seguido de Japón con un 17.80%, en tercer lugar China con un 12.10%, el siguiente es Colombia con un 11%, México con 9.70%, Tailandia con 5.40%, Estados Unidos con 4.50%, e Indonesia con 2%, el resto de países de origen se distribuyen en pequeñas proporciones logrando abarcar un 11.90% del total de participación. Con este análisis cabe resaltar que el mercado automotriz ecuatoriano esta ofertado en su mayoría por producto Coreanos, lo que indica la preferencia y seguridad para los ecuatorianos; en caso que un grupo de inversionistas decida colocar un establecimiento de producción o ensamblaje, tendrá que analizar este grupo, para luego tomar los detalles o convertirse en un productor autorizado, para que los clientes no pierdas su preferencia de consumo y además la empresa no debe incurrir en marcas desconocidas que no tienen participación en el mercado.

### Exportaciones del sector.

De acuerdo a la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (2017) las exportaciones del sector automotriz fueron las siguientes:

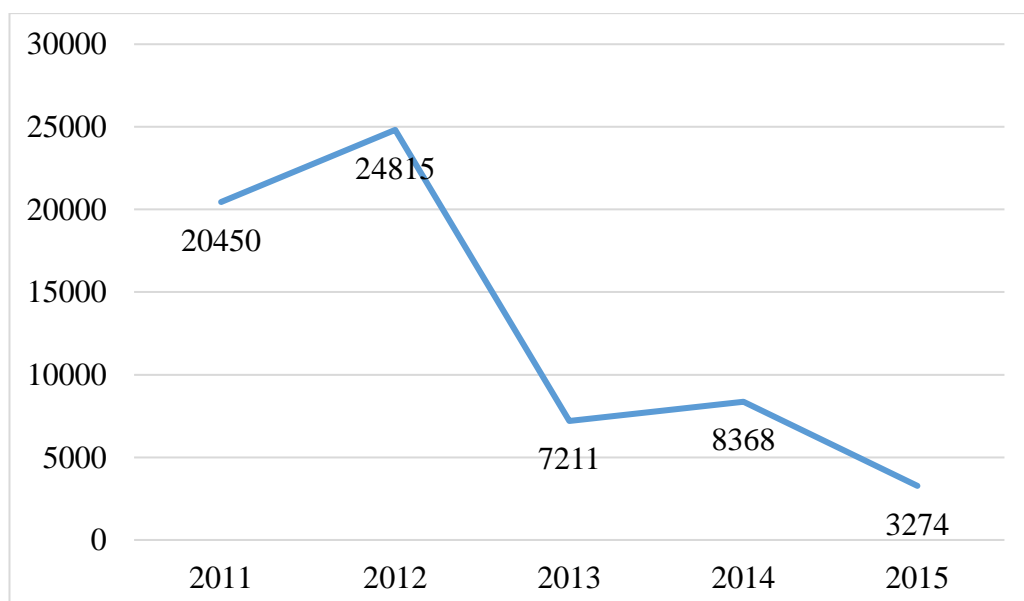


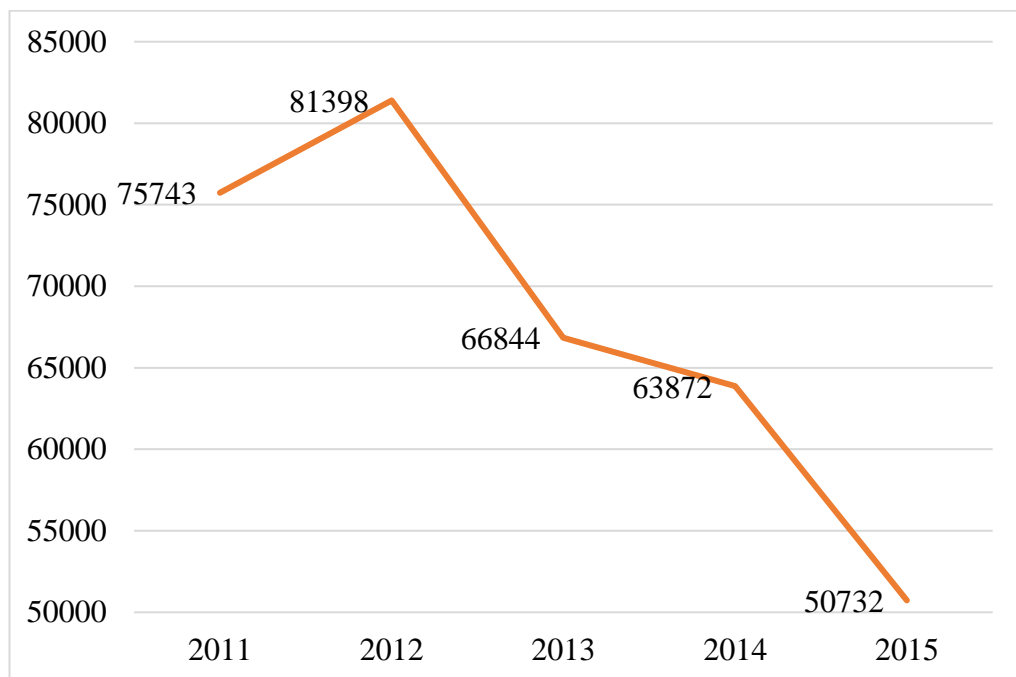
Figura 11. Exportaciones de unidades de vehículos entre años 2011 - 2015.

Nota: Tomado de Anuario Estadístico, Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (2017)

En la figura se muestra que las exportaciones tuvieron la misma tendencia que la demanda de vehículos, siendo el año 2012 la producción más alta vendida en el mercado internacional, esto se debe a la falta de competitividad con otros países, ya que en el Ecuador se ensamblan vehículos, pero algunas partes no se producen en el país, por lo que genera que se importen y con ello pagar impuestos en partes y piezas que aumentan los costos de producción, como resultado se tiene un sector a los cuales los inversionistas aportan poco, debido a los bajos márgenes de contribución que generan a sus capitales.

### **Producción Nacional.**

En referencia a la producción nacional de vehículos se tiene la siguiente tendencia:



*Figura 12.* Producción nacional de unidades de vehículos entre años 2011 - 2015.

Nota: Tomado de Anuario Estadístico, Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (2017)

De acuerdo a la figura se muestra que el punto máximo para la producción nacional fue en el 2012 al igual que las importaciones, pero estas han ido cayendo debido a la falta de rentabilidad en la comercialización de productos, además restricción al crédito impuesto a las instituciones financieras con montos máximos de desembolsos y con un cliente que prefiere comprar un vehículo usado a gastar en un bien que se deprecia de manera acelerada. A continuación se muestra la recaudación tributaria que genera el sector automotriz.

### **Recaudación tributaria**

De acuerdo al Servicio de Rentas Internas (2017) en sus reportes estadísticos sobre de impuestos a nivel nacional en miles de dólares expresa lo siguiente:

La recaudación en este sector tiene tendencia positiva, con una mayor aportación del Impuesto al Valor Agregado, seguido del impuesto a la renta, lo que indica que este sector pese a su descenso en ventas, con las reformas tributarias ha aumentado su participación en aportación de tributos al Estado Ecuatoriano. Si se hace un análisis comparativo del 2011 con el 2015, la recaudación de impuestos en el Ecuador, experimento un crecimiento de USD \$ 4.389.022 miles, que representa el 45,91%; esto se explica por la creación de nuevos impuestos, alzas de tarifas y una mejor gestión de cobro y de fiscalización, lo que evitó la evasión y la elusión fiscal.

En el 2015, el IVA con USD \$ 6.500.436 miles, fue el impuesto que mayor recaudación generó, representó el 46.6% de la recaudación total, este impuesto se paga mensualmente, lo que beneficia a los ingresos fiscales. El tributo de mayor crecimiento fue el ISD, en el periodo 2011 -2015, aumentó un 122.62%, instaurado para evitar la salida de divisas de la economía, experimentó un incremento de la tasa del 0.5% al 5%, convirtiéndose en el tercer impuesto que más le rinde a las arcas fiscales, otro impuesto que llama la atención por su alta recaudación es el ICE, el incremento del 2011 al 2015, fue de USD \$ 221.773 miles, que representa el 6.02%, este impuesto grava a productos con características adictivas y con precios inelásticos, es decir, se siguen consumiendo a pesar de la subida de los precios.

El impuesto a la Renta, también tuvo un incremento significativo en la recaudación de este periodo, se aumentó en USD \$ 1.720.999 miles, que representa un 55.3%. La recaudación del IVA en el 2011 fue de US\$ 4.958.071 miles, en el 2015 de

USD \$ 6.500.436 miles, hubo un incremento de 31.10%. Se refleja una disminución en el 2015 del 0.72%, debido a la imposición de las salvaguardias.

En el periodo de estudio, la Balanza Comercial Petrolera disminuyó en USD \$ 5.105.7, que representó un 64.97%. La Balanza Comercial no Petrolera, redujo el saldo deficitario en USD \$ 3.842.8 millones, lo que representa un 44,23%, esto debido principalmente al incremento de las exportaciones y a la aplicación de las salvaguardias a las importaciones.

La Balanza Comercial Total incrementa el déficit en USD \$ 1.262.9 millones, que representa el 152.24%, esto debido a que las exportaciones totales disminuyeron en mayor proporción que las importaciones. En el sector automotriz, se vendieron 57.574 unidades menos entre el 2011 y el 2015, esto representa el -41.45%. En dólares, las ventas bajan USD \$ 254.4 millones, que representa el - 4.41%.

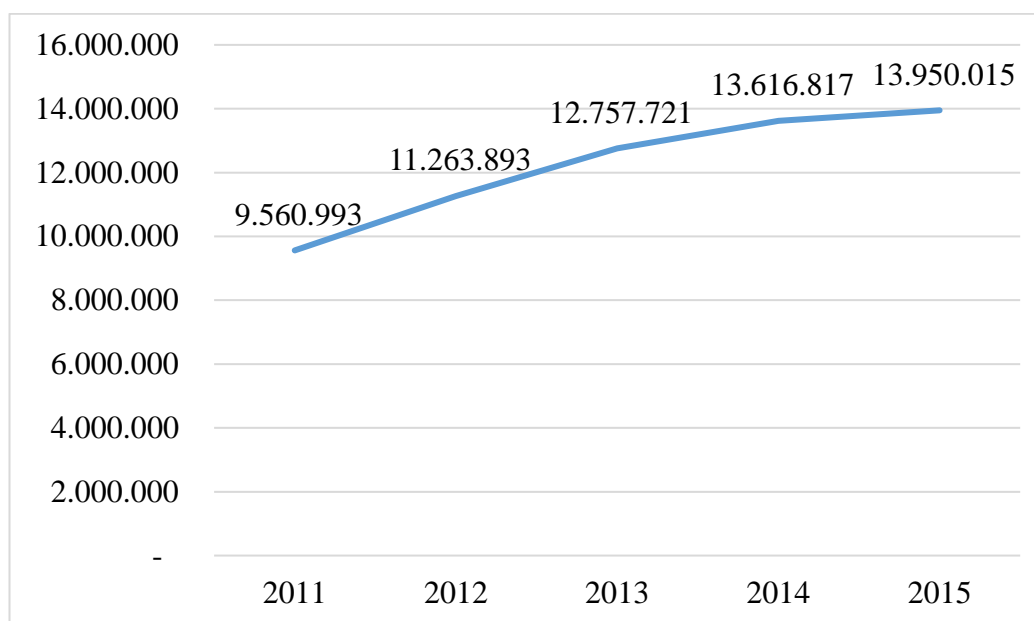


Figura 13. Recaudación tributaria global entre años 2011 – 2015, en miles de dólares  
Nota: Tomado de Servicio de Rentas Internas, SRI

Tabla 15.

*Recaudación tributaria global años 2011 - 2015 en miles de dólares*

<b>Impuesto</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
Impuesto a la Renta	3,112,113	3,391,237	3,933,236	4,273,914	4,833,112
Impuesto al Valor Agregado	4,958,071	5,498,240	6,186,299	6,547,617	6,500,436
Impuesto a los Consumos Especiales	617,871	684,503	743,626	803,196	839,644
Impuesto a la Salida de Divisas	491,417	1,159,590	1,224,592	1,259,690	1,093,977
Imp. Vehículos	174,452	192,788	213,989	228,435	223,067
Imp. Activos del Exterior	33,676	33,259	47,926	43,652	48,680
RISE	9,524	12,218	15,197	19,564	20,016
Regalías, patentes	14,897	64,037	28,700	58,252	29,155
Tierras Rurales	8,913	6,188	5,937	10,307	8,967
Fomento Ambiental		110,638	131,184	137,537	134,839
Contribución atención del Cáncer					81,009
Intereses por mora	58,610	47,143	159,401	141,554	41,015
Multas tributarias	49,533	59,708	62,684	69,090	39,599
Imp. Ing. Extraordinarios	28,458				
TBCs					49,972
Otros ingresos	3,458	4,344	4,950	24,009	6,527
<b>Total</b>	<b>9,560,993</b>	<b>11,263,893</b>	<b>12,757,721</b>	<b>13,616,817</b>	<b>13,950,015</b>

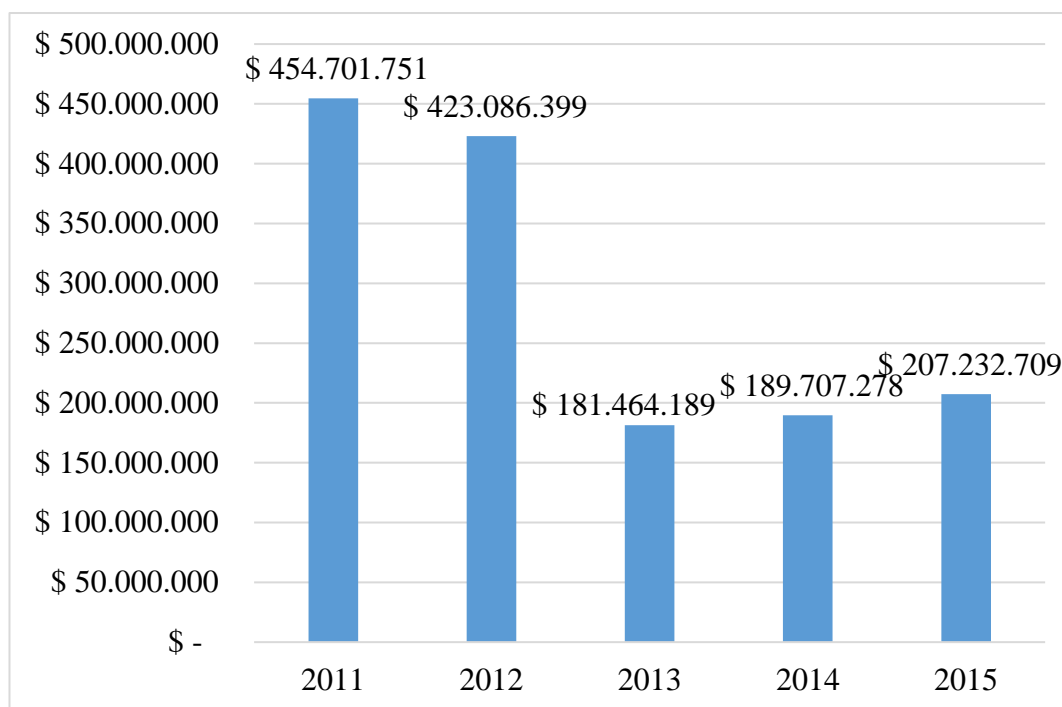
Tomado de: Servicio de Rentas Internas (2017), Estadísticas Anuales sector Automotriz.

Tabla 16.

*Recaudación tributaria sector automotriz años 2011 - 2015 en dólares*

<b>Impuesto</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
Activos En El Exterior	66,124.76	41,783.51	106,897.83	76,134.20	-
Mineras					-
Impuesto a la Tierra Rural	623.70	1,458.47		4,991.02	4,572.98
Renta Operaciones Internas	74,765,231.09	83,089,028.91	83,849,906.11	88,761,858.96	87,793,075.66
Ice Importaciones	98,655,964.01	95,004,264.24			1,108,085.77
Ice Operaciones Internas	1,162,916.96	1,540,643.30	2,704,775.60	4,461,390.61	3,857,492.57
Impuesto A Los Vehículos Motorizados	1,027,053.93	937,893.30	1,031,921.38	938,869.29	1,071,340.18
Transferencia De Dominio Vehículos	123,121.18	111,982.68	129,647.12	156,716.30	231,595.88
IVA Importaciones	193,593,367.45	167,883,177.94			
IVA Operaciones Internas	83,282,387.14	71,832,517.02	88,621,210.11	91,141,657.55	111,260,604.66
Imp. Ambiental A La Contaminación Vehicular		381,664.81	496,026.12	456,958.94	529,053.95
Interés Por Mora Tributaria	932,743.76	786,963.02	2,695,267.59	1,257,600.89	597,830.19
Interés Por Mora Tributaria Cae	27,638.60	71,770.76			
Multas Tributarias	449,256.91	805,427.94	1,114,147.53	1,013,875.63	226,891.46
Contribución Para La Promoción Del Turismo					21.16
Multas No Tributarias	54,654.18	103,120.77	49,323.91	25,432.86	2,686.24
Otros Ingresos	98.40	5,810.51		875,621.35	
Patentes Municipales					11,157.70
Régimen Impositivo Simplificado	4,594.13	3,616.52	5,296.91	7,291.94	3,862.64
Impuesto A La Salida De Divisas	555,974.77	485,275.01	659,769.29	528,878.20	534,438.06

Nota: Tomado de Servicio de Rentas Internas (2017), Estadísticas Anuales sector Automotriz.



*Figura 14.* Recaudación tributaria sector automotriz entre años 2011 – 2015, en dólares

Nota: Tomado de Servicio de Rentas Internas, SRI

### **Contingentes**

Una vez que entraron en vigencia resoluciones que no favorecían al modelo económico de la concesionaria de comprar bienes transformados y venderlos al consumidor final, las empresas que pertenecen a este sector idearon modelos de negocios que les permita acceder a un monto de ingresos que no necesariamente encuentren sujetos a los cupos, entre ellos se mencionan a continuación:

#### **Ensambladoras.**

Entre las empresas que se dedican al ensamblaje son AYMASA, MARESA y General Motors Ómnibus BB con un limitado número de marcas de producción y que fabrican un producto 100% ecuatoriano que aporta con la eliminación del concepto de importación para obtener un vehículo y comercializarlo (Agencia Pública de Noticias del Ecuador y Suramérica, 2015). Este antecedente ha ocasionado una demanda que las marcas que se producen en el Ecuador tengan una ventaja competitiva sobre otras que no tienen ensambladoras debido a que su nivel de comercialización no está basado en un límite de importación ya que no existe una restricción de venta de vehículos nuevos fabricados en el país.



### Vehículos usados.

Empresas como Toyocosta, Kía Motors, y Concesionarios Chevrolet, han puesto en la mira la venta de vehículos usados, bajo el criterio de unidades seminuevas, captando así el mercado que dejaron percibir por falta de inventario o porque los precios de vehículos nuevos son demasiado altos para poder adquirirlos. Aunque distorsiona el concepto de venta de marca, permite disponer de un inventario variado, o con la finalidad de adquirir una pequeña parte del beneficio que se dejó de percibir con la entrada en vigencia de las restricciones a la importación de vehículos.

### Incidencia del sector automotriz en la balanza de pagos del período 2011 al 2015

A continuación se determinará la incidencia del sector automotriz en la balanza de pagos:

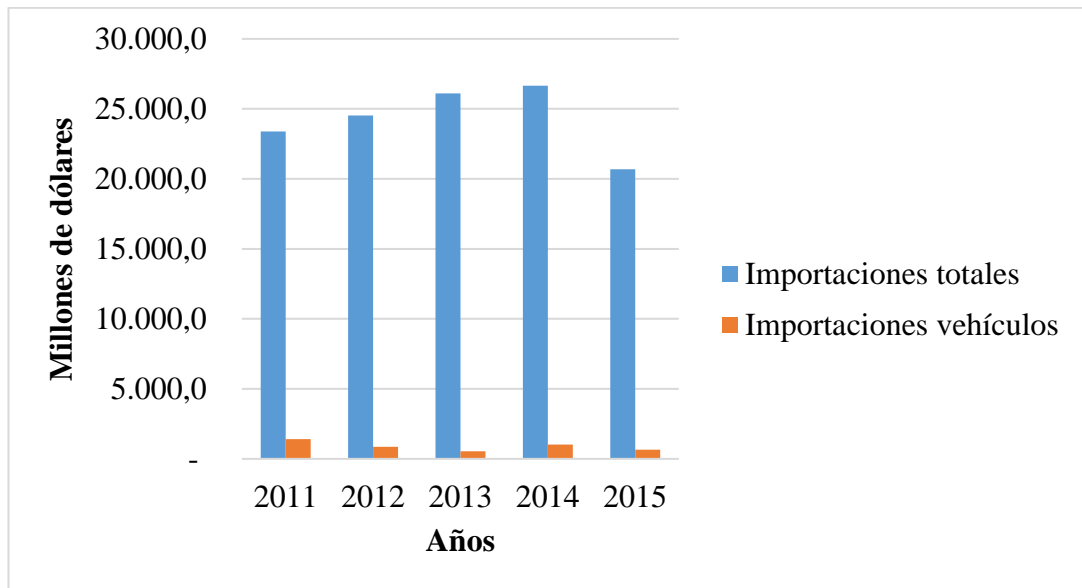


Figura 15. Incidencia de las importaciones del sector sobre las importaciones totales entre años 2011 - 2015.

Nota: Tomado de Anuario Estadístico, Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (2017)

Tabla 17.

*Balanza de pagos 2011 - 2015 en dólares*

BALANZA DE PAGOS ANALÍTICA						
Período: 2011 - 2015						
Millones de dólares						
Código	Transacción / Período	2011	2012	2013	2014	2015
<b>1</b>	<b>CUENTA CORRIENTE</b>	<b>-401.9</b>	<b>-165.3</b>	<b>-930.5</b>	<b>-526.7</b>	<b>2,092.1</b>
						-
<b>1.1</b>	<b>BIENES</b>	<b>-302.6</b>	<b>49.9</b>	<b>-528.6</b>	<b>-63.5</b>	<b>1,649.8</b>
		23,082.	24,568.	25,586.	26,596.	19,048.
1.1.1	Exportaciones	3	9	8	5	7
		23,384.	24,518.	26,115.	26,660.	20,698.
1.1.2	Importaciones totales	9	9	3	0	5
		-	-	-	-	-
<b>1.2</b>	<b>SERVICIOS</b>	<b>1,562.7</b>	<b>1,391.1</b>	<b>1,422.8</b>	<b>1,170.7</b>	<b>-774.0</b>
1.2.1	Servicios prestados	1,587.5	1,807.2	2,038.1	2,346.3	2,422.5
		-	-	-	-	-
1.2.2	Servicios recibidos	3,150.2	3,198.4	3,460.9	3,517.0	3,196.6
		-	-	-	-	-
<b>1.3</b>	<b>RENTA</b>	<b>1,259.0</b>	<b>1,304.3</b>	<b>1,378.0</b>	<b>1,556.6</b>	<b>1,746.1</b>
1.3.1	Renta recibida	84.5	105.3	112.6	120.6	136.9
		-	-	-	-	-
1.3.2	Renta pagada	1,343.5	1,409.6	1,490.6	1,677.3	1,882.9
		-	-	-	-	-
<b>1.4</b>	<b>TRANSFERENCIAS CORRIENTES</b>	<b>2,722.4</b>	<b>2,480.2</b>	<b>2,398.8</b>	<b>2,264.1</b>	<b>2,077.8</b>
1.4.1	Transferencias corrientes recibidas	2,984.8	2,756.6	2,702.5	2,727.0	2,643.6
1.4.2	Transferencias corrientes enviadas	-262.3	-276.4	-303.7	-462.9	-565.9
		-	-	-	-	-
<b>2</b>	<b>CUENTA DE CAPITAL Y FINANCIERA</b>	<b>452.7</b>	<b>-514.0</b>	<b>2,921.7</b>	<b>326.8</b>	<b>568.4</b>
<b>2.1</b>	<b>CUENTA DE CAPITAL</b>	<b>82.3</b>	<b>121.5</b>	<b>66.1</b>	<b>66.8</b>	<b>-69.1</b>
2.1.1	Transferencias de capital recibidas	92.7	132.3	76.9	77.6	78.3
2.1.3	Transferencias de capital enviadas	-	-	-	-	-136.3
<b>2.2</b>	<b>CUENTA FINANCIERA</b>	<b>370.4</b>	<b>-635.5</b>	<b>2,855.6</b>	<b>260.1</b>	<b>637.5</b>
2.2.1	Inversión directa (6)	643.7	567.0	726.5	772.9	1,298.7
2.2.2	Inversión de cartera	41.0	66.7	-909.8	1,500.4	1,473.4
		-	-	-	-	-
2.2.3	Otra inversión	-314.3	1,269.2	3,039.0	2,013.2	2,134.6
<b>3</b>	<b>ERRORES Y OMISIONES</b>	<b>221.1</b>	<b>97.4</b>	<b>-145.3</b>	<b>-224.6</b>	<b>35.2</b>

<b>BALANZA DE PAGOS</b>						
	<b>GLOBAL</b>	<b>272.0</b>	<b>-581.9</b>	<b>1,845.9</b>	<b>-424.5</b>	<b>1,488.4</b>
				-		
2.2.4	Activos de reserva	-335.6	475.1	1,878.0	411.5	1,453.1
2.2.4.1	Oro monetario	-106.0	-109.3	379.1	558.6	54.4
	Derechos especiales de giro					
2.2.4.2	Posición de reserva en el giro	1.8	-1.1	-3.7	2.0	1.3
2.2.4.3	FMI	-17.4	-0.0	-0.1	2.6	1.8
				-		
2.2.4.4	Divisas	-210.3	1,128.4	2,619.0	-149.2	1,352.8
2.2.4.5	Otros activos	-3.6	-542.9	365.7	-2.5	42.8
	Uso del crédito del FMI	-	-	-	-	-
	Financiamiento					
	Excepcional	63.6	106.8	32.1	13.0	35.3
	Condonación de deudas	16.4	16.4	18.8	20.0	20.4
	Inversión directa	-	-	-	-	-
	Inversión de cartera	-	-	-	-	-
	Giros sobre nuevos préstamos - FMI, BIRF, FLAR, AC.SD	-	-	-	-	-
	Acumulación de atrasos	47.7	114.9	37.0	15.0	15.0
	Refinanciamiento de atrasos	-	-	-	-	-
	Cancelación de atrasos	-0.5	-24.5	-23.7	-22.0	-0.1
				-		
	<b>FINANCIAMIENTO</b>	<b>-272.0</b>	<b>581.9</b>	<b>1,845.9</b>	<b>424.5</b>	<b>1,488.4</b>
	Importaciones vehículos	1420	852	552	1029	667
	Participación sobre las importaciones totales	6%	3%	2%	4%	3%
	Participación en función del saldo de la cuenta corriente	28%	19%	169%	51%	314%

Se puede observar que el peso de las importaciones de vehículos con respecto al total de importaciones del Ecuador correspondiente al periodo 2011-2015, es en promedio de un 3%.

### Comprobación de la hipótesis

el año 2006 al 2015, con la finalidad que dicha información arroje un modelo de regresión que muestre un Para la comprobación de la hipótesis:

- “Los instrumentos de política comercial implementados por el Gobierno Nacional sobre el sector automotriz, inciden de manera positiva en la balanza de pagos.”.

Se decidió considerar datos desde comportamiento ajustado; tomando como referencia dos indicadores estadísticos como el P-Valor y el coeficiente de determinación  $R^2$  de los cuales se obtuvo los siguientes resultados:

Tabla 18.

*Variables empleadas para el análisis de regresión*

<b>Año</b>	<b>Vehículos importados vendidos</b>	<b>Recaudación tributaria sector automotriz</b>
2006	31,496	4,686,473
2007	32,591	5,344,054
2008	46,782	6,642,764
2009	43,077	6,960,758
2010	55,683	8,265,478
2011	62,053	9,528,988
2012	56,395	10,760,320
2013	55,509	10,267,759
2014	61,855	11,285,450
2015	43,962	12,069,462

Nota: Datos tomados de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador y Servicio de Rentas Internas.

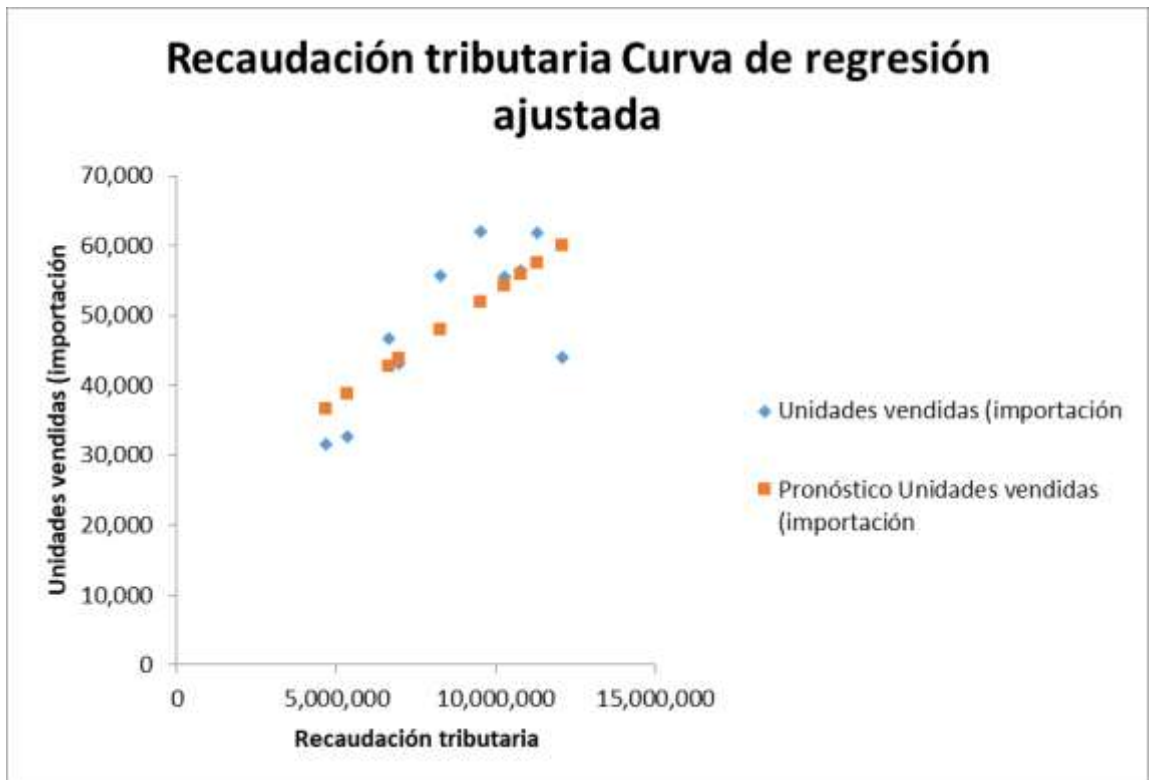


Figura 16. Total de ventas por unidades Curva de regresión ajustada

En la tabla 18 se muestra los valores de cada variable a exponer en el análisis, donde la variable independiente está conformada por la recaudación tributaria del sector automotriz mientras que la variable dependiente hace referencia al número de unidades vendidas de vehículos importados en el Ecuador, concluyendo que a pesar de la implementación de medidas económicas para proteger la balanza de pagos del país, el sector automotriz creció en ventas de unidades, debido a que la importación de vehículos se redujo y la producción nacional aumentó. Sin embargo, en ciertos períodos como el 2015 se redujo la venta de vehículos y la tendencia de la recaudación tributaria se mantiene creciente, por lo tanto la hipótesis nula trata de verificar una relación de aumento o disminución del nivel de ventas del sector en función a la variabilidad de la recaudación tributaria.

De acuerdo al análisis de regresión lineal, los indicadores estadísticos tuvieron los siguientes resultados:

$$R^2 = 0.535561281$$

$$P\text{- Valor} = 0.016129757$$

$$Y = 0.003156765 x + 21851.62838$$

Esto indica que: de acuerdo al R2 describe la calidad del modelo, cada vez que la recaudación tributaria aumente en un punto porcentual, el volumen de importación de vehículos aumentará en un 0.53%, para el caso del P – Valor de manera general Fisher afirmó que este estadístico debe contemplar un valor menor a 0.05 para que el modelo sea significativo, es decir que cada cambio de la variable dependiente en función a la variable independiente no sea objeto del azar, por lo que se interpreta que un aumento o disminución influyen directamente en el nivel de ventas, en este caso se afirma que el modelo es significativo por su p – valor de 0.01. Al proyectarse el nivel de ventas, la relación con la recaudación es directa, porque el valor p es menor a 0.05, lo que se concluye que cambios en la recaudación tributaria influyen de manera significativa sobre el volumen de importaciones de vehículos.

Se concluye que el modelo de regresión lineal no brindó la suficiente relevancia para comprobar la hipótesis, debido a la existencia de un periodo de análisis entre los años 2006 al 2010, años en los cuales no se presentaron políticas comerciales que influyeron el nivel de ventas del sector, por ende su comportamiento en el tiempo tuvo como resultado una pendiente positiva, algo contrario al estudio porque se evidenció a través de la revisión documental que la implementación de medidas gubernamental tuvo el objetivo de desincentivar la importación de vehículos.

Durante los años de análisis periodo 2011 al 2015, el ente gubernamental implementó diferentes medidas en contra de la importación, como por ejemplo en el año 2012 se dio la implementación del cupo de importación, sin embargo para el 2015 el cupo se determinó en un 50% menos, condicionando por completo la comercialización; con ello su variable de influencia cambio, aportando un nuevo condicionante en el escenario, lo cual desproporciona los resultados mostrados en el nivel de vehículos importados vendidos, lo que hace que cada año tenga un impacto desigual contra el año anterior, por ende cada posible resultado contemplado en la fórmula de regresión lineal será irrelevante.

## Conclusiones

Una vez finalizado el análisis del tema de investigación y haber comparado la relación entre los impuestos, oportunidades de negocios en la venta de vehículos y en la presencia de una balanza comercial negativa como antecedente se tiene que:

El Ecuador es tanto consumidor como fabricante de vehículos, en cuanto a vehículos, el 60% corresponde a importación mientras que el 40% a fabricación nacional según datos del año 2011. La puesta en marcha de cupos de importación ha ocasionado que las marcas que tienen fábricas en el país tomen ventaja en cuanto al abastecimiento de unidades a sus concesionarios, mientras las empresas que dependen únicamente de la importación, se han visto limitados en la venta de sus unidades.

La Balanza Comercial del Ecuador tiene un resultado de déficit al excluir dentro de sus partidas la venta de crudo de petróleo, cuya participación es del 25% del total de la exportación, siendo catalogado como el bien que mantiene la generación de dólares en la economía ecuatoriana, sus otros componentes están representados como insumos, ocasionando que la población general vea en el mercado internacional la compra de bienes industrializados para mejorar su calidad de vida, un ejemplo son la importación de productos de carácter tecnológico, automotriz y de línea blanca, pero su compra afecta al circulante. Un mayor incremento en las compras ocasiona que se destinen más dólares para su adquisición, recursos monetarios que regresan al país en su venta de materias primas, si el circulante escasea se forma otro componente negativo que es la inflación y con ello una posible afectación en productos de primera necesidad, por lo tanto es necesario mantener el dinero dentro del país, razón que sirvió para el Gobierno en el año 2011 implementar un paquete de aranceles para desestimar el consumo de la importación.

Las medidas más representativas que afectaron a la industria automotriz fueron los límites en cupos de importación, lo que redujo en el año 2011 un 20% del total de compras de vehículos en el exterior, para el año 2013 las concesionarias se quedaron sin vender unidades, incursionando en la compra y venta de vehículos usados, con lo cual trataron de sustituir con un objeto la rentabilidad que se gana en la venta de un vehículo usado, con lo cual se concluyó que la presencia de una balanza comercial negativa, motivó al Gobierno Nacional a atacar sectores con la finalidad que bajen su nivel de adquisición.

En el presente tema se evidencio, como un Gobierno puede encarecer un producto, en el caso del sector automotriz, la aplicación de aranceles y la solicitud de implementos de seguridad en el vehículo, se adaptaron al mercado, sus consumidores aceptaron el incremento en precio, donde el problemas se agravó más, ya que se seguía importando y aunque el beneficio fue para el Estado por concepto de impuestos, no frenó la comercialización, se tuvo que implementar un límite en la compra, cuyo resultado es una ventaja competitiva para aquellas marcas que tenían empresas en el país.

La fórmula de regresión lineal promueve la respuesta de una beta que incrementa el volumen de vehículos importados mientras que aumenta la recaudación tributaria, sin embargo esto es erróneo, porque existe una política de cupos de importación que restringe por completo el nivel de vehículos posible a comercializar, siendo un escenario no aplicable para el análisis de regresión, además que este escenario esta susceptible a variables condicionantes impuestas por el Gobierno Nacional imposibles de ser precedidas por estadísticos del micro entorno.



## Recomendaciones

Promover políticas que permitan a los inversionistas de las concesionarias adquirir maquinaria sin impuestos, acceder a líneas de crédito estatal y a crear un programa de ensambladoras en el país, de manera que sea una tarea conjunta entre el sector público y el sector privado cambiar la matriz productiva de este segmento, determinando un tiempo de aprendizaje para que las nuevas empresas empiecen a operar y a partir de ello colocar restricciones a la importación, enfatizando la tarea del Gobierno Nacional de crear un modelo de negocios que introduce la manufactura en el sector y que no está en contra del desarrollo económico de la comercialización de automotores.

Revisar las leyes que gravan impuestos a las piezas, creando un nuevo escenario de exoneración, donde las partes que se dedican al ensamblaje entren al país con un costo más barato, de esta manera las empresas que desarrollan sus vehículos en el Ecuador puedan percibir un costo competitivo a otras marcas situadas en otros países, permitiendo que el vehículo ecuatoriano sea objeto de exportación.

Es necesario que la persona encargada de proponer las medidas económicas en el Gobierno analice la eliminación de salvaguardias que restan competitividad a las compañías frente al mercado extranjero, ya que existen dentro del listado de partidas arancelarias sobretasas para productos que forman parte del proceso productivo.

Si se fijan salvaguardias, estas deben ser temporales, que, no es sano que se sobreproteja a la industria con la esperanza de que se mejore la situación económica por la decisión del consumidor final.

Para mejorar la situación del sector automotriz e incrementar el aporte tributario que presenta, se debe eliminar las restricciones cuantitativas para la importación de vehículos. Estas medidas obstaculizan el comercio internacional, y no aseguran un incremento en la Recaudación fiscal, más bien generan un efecto que resulta contraproducente para la economía del país que las impone.

Se deben ejecutar rondas para negociaciones comerciales a fin de aperturar nuevos mercados para el sector, lo que le permitirá al país generar más ingresos. El fomento de la industria local es clave para incursionar en el mercado internacional.

Si bien es cierto que el país se encuentre con una balanza comercial negativa, es preocupante y el Gobierno debe tomar medidas sobre las importaciones para su

restricción, sin embargo, se deben considerar el impacto que genera en los sectores y en la misma recaudación tributaria.

## Referencias

- Aduana del Ecuador. (2017). *https://www.aduana.gob.ec/*. Obtenido de <https://www.aduana.gob.ec/>: <https://www.aduana.gob.ec/>
- Agencia Pública de Noticias del Ecuador y Suramérica. (13 de Febrero de 2015). *Nueva planta ensambladora de autos en centroandino de Ecuador generará 280 plazas de trabajo*. Obtenido de <http://www.andes.info.ec/es/noticias/nueva-planta-ensambladora-autos-centroandino-ecuador-generara-280-plazas-trabajo.html>
- Ahumada, C. (2006). *El modelo neoliberal y su impacto en la sociedad colombiana*.
- Asamblea Constituyente Ecuador. (2008). *www.asambleanacional.gob.ec*. Obtenido de [www.asambleanacional.gob.ec](http://www.asambleanacional.gob.ec/): [http://www.asambleanacional.gob.ec/sites/default/files/documents/old/constitucion\\_de\\_bolsillo.pdf](http://www.asambleanacional.gob.ec/sites/default/files/documents/old/constitucion_de_bolsillo.pdf)
- Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador . (Enero de 2017). *Producción Nacional de vehículos*. Obtenido de <http://www.aeade.net/anuario-2016/>
- Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. (Enero de 2017). *Anuario 2016*. Obtenido de <http://www.aeade.net/anuario-2016/anuario2016.pdf>
- Bajo, O., & Bosch, A. (1991). *Teorías del Comercio Internacional* .
- Banco Central del Ecuador. (2014). *Balanza de Pagos*. Obtenido de <http://www.bce.fin.ec/index.php/boletines-de-prensa-archivo/archivo/item/681-balanza-de-pagos-del-primer-trimestre-de-2014-cuenta-corriente-con-un-super%20vit-de-usd-3884-millones>
- Banco Central del Ecuador. (01 de Noviembre de 2015). *Contenido.bce.fin.ec*. Obtenido de <http://contenido.bce.fin.ec/documentos/Estadisticas/SectorExterno/BalanzaPagos/balanzaComercial/ebc201511.pdf>
- Banco Central del Ecuador. (2017). *Estadísticas macroeconómicas*. Obtenido de <https://contenido.bce.fin.ec/home1/estadisticas/bolmensual/IEMensual.jsp>
- Banco Central del Ecuador. (Septiembre de 2017). *Información Estadística Mensual No.1987 -Septiembre 2017*. Obtenido de <https://contenido.bce.fin.ec/home1/estadisticas/bolmensual/IEMensual.jsp>
- Banco Mundial. (2016). *Precios de venta al público automóvil económico*. Bogotá: ANDEMOS.

- Barcia Ruiz, W. (10 de junio de 2013). *Ámbito Económico*. Obtenido de <http://ambitoeconomico.blogspot.com/2013/06/industria-automotriz-nivel-mundial.html>
- Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes. (2012). *Teorías del Comercio internacional*.
- Boss, B. (2003). *Economía Internacional y La Teoría del Comercio Internacional*. .
- Carbaugh, R. (2009). *Economía Internacional 12ava edición*. Cengage Learning. .
- Cegarra Sánchez, J. (2004). *Metodología de la investigación científica y tecnológica*. Madrid, España: Ediciones Díaz de Santos.
- Cepeda, P. y. (2015). *Historia de los impuestos en el Ecuador*. Quito: SRI.
- Comité de Comercio Exterior. (29 de Diciembre de 2014). *Resolución 49*. Obtenido de <http://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2013/09/RESOLUCION-49.pdf>
- Congreso Nacional. (2007). Ley de Creación del Servicio de Rentas Internas.
- de Ugarriza, S. (2011). *Terminología comercial agropecuaria*. SALTA: EDICIONES DE LA UNIVERSIDAD CATÓLICA DE SALTA.
- Diario El Comercio. (01 de Abril de 2015). Obtenido de <http://www.elcomercio.com/opinion/columna-sebastianmantilla-efecto-sobretasas-salvaguardias.html>
- Diario El Universo. (24 de Junio de 2014). Rige nuevo sistema de matriculación vehicular. *Diario El Universo*, pág. 1.
- Diario El Universo. (5 de Enero de 2015). *Diario El Universo*. Obtenido de <http://www.eluniverso.com/noticias/2015/01/05/nota/4400966/gobierno-restringira-2015-importacion-vehiculos-baja-petroleo>
- Ecuador, A. N. (2010). <http://www.cancilleria.gob.ec>. Obtenido de <http://www.cancilleria.gob.ec: http://www.cancilleria.gob.ec/wp-content/uploads/2013/10/reglamento-codigo-organico-produccion-comercio-inversiones.pdf>
- Elizondo López, A. (2002). *Metodología de la investigación contable*. México, D. F: Editorial Paraninfo.
- Fabbri, M. S. (19 de Noviembre de 2015). *fhumyar*. Obtenido de humyar: <http://www.fhumyar.unr.edu.ar/escuelas/3/materiales%20de%20catedras/trabajo%20de%20campo/solefabri1.htm>

- Foros Ecuador. (17 de Diciembre de 2014). *Foros Ecuador*. Obtenido de <http://www.forosecuador.ec/forum/aficiones/autos-y-motos/9370-impuestos-para-importaci%C3%B3n-de-veh%C3%ADculos-en-ecuador>
- Friederich, M. (1997). *Die ujghurische Literatur in Xinjiang 1956 - 1966*. Wiesbaden: Harrassowitz.
- Góngora Pérez, J. P., & Medina Ramiréz, S. (2010). La política Arancelaria y el Comercio exterior. *Banco Mext*.
- Hamilton, A. (1791). *La Rouche Pub*. Obtenido de La Rouche Pub: [http://www.larouchepub.com/spanish/other\\_articles/2006/hamilton.htm](http://www.larouchepub.com/spanish/other_articles/2006/hamilton.htm)
- Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., & Baptista Lucio, P. (2010). *Metodología de la investigación*. México D. F, México: McGRAW-HILL / INTERAMERICANA EDITORES, S.A. DE C.V.
- Meza Orozco, N. (2014). Los 10 países con mayor producción de autos en el mundo. *Forbes México*, 3.
- Ministerio de Comercio Exterior. (06 de Marzo de 2015). *SALVAGUARDIA POR BALANZA DE PAGOS*. Obtenido de <http://www.comercioexterior.gob.ec/boletin-de-prensa-salvaguardia-por-balanza-de-pagos/>
- Ministerio de Economía y Finanzas. (2017). *Finanzas*. Obtenido de Finanzas: <http://www.finanzas.gob.ec/el-presupuesto-general-del-estado/>
- Mota, J. (2016). Top 20 Producción Mundial autos 2016. *AutoProyecto*, 5.
- Olivia, N. (2011). *Impuestos verdes ¿una alternativa viable para el Ecuador?* Quito: Servicio de Rentas Internas.
- Parella Stracuzzi, S., & Martins, F. (2006). *Metodología de la investigación cualitativa*. Caracas, Venezuela: FEDUPEL.
- Parella Stracuzzi, S., & Martins, F. (2010). *Metodología de la investigación cualitativa*. Caracas, Venezuela: FEDUPEL.
- Parkin, M. (2007). *Macroeconomía: versión para latinoamerica*. México: Pearson Educación.
- Saenz, C. (02 de Abril de 2015). Afectación de vehículos nuevos. (R. Plúas, Entrevistador)
- SENPLADES. (01 de 01 de 2013). *Planificación de la matriz productiva*. Recuperado el 07 de 08 de 2014, de Planificación de la matriz productiva:

- [http://www.planificacion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2013/01/matriz\\_productiva\\_WEBtodo.pdf](http://www.planificacion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2013/01/matriz_productiva_WEBtodo.pdf)
- Servicio de Rentas Internas. (14 de Marzo de 2017). *Estadísticas*. Recuperado el 14 de Marzo de 2017, de <https://declaraciones.sri.gob.ec/saiku-ui/>
- Servicio de Rentas Internas, SRI. (2017). <http://www.sri.gob.ec>. Obtenido de [http://www.sri.gob.ec: http://www.sri.gob.ec/web/guest/exencion-de-los-vehiculos-ortopedicos-y-no-ortopedicos-importados](http://www.sri.gob.ec/web/guest/exencion-de-los-vehiculos-ortopedicos-y-no-ortopedicos-importados)
- Staff, F. (2013). Las 15 automotrices más importantes del mundo. *Forbes México*, 2.
- Startz, R. (2004). *Macroeconomía*. Madrid, España: McGrawHill.
- Telégrafo, D. E. (10 de Junio de 2013). *¿Qué es el cambio de la matriz productiva?* Obtenido de <http://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/masqmenos-2/1/que-es-el-cambio-de-la-matriz-productiva>
- Torres, G. (2005). *Análisis económico*. UM.
- Triviño, I. (01 de Diciembre de 2014). *Repositorio UCSG*. Obtenido de Repositorio UCSG: <http://repositorio.ucsg.edu.ec/bitstream/123456789/1499/1/T-UCSG-PRE-ECO-CICA-74.pdf>
- Veletanga, G. (31 de Octubre de 2012). *Política Comercial*. Obtenido de <http://puceae.puce.edu.ec/efi/index.php/economia-internacional/14-competitividad/74-politica-comercial>
- Yandún, H. (3 de enero de 2016). Crisis económica afecta a tres sectores. *El Mercurio*.
- Yuni, J., & Claudio, U. (2006). *Técnicas Para Investigar*. Córdoba, Argentina: Editorial Brujas.

## Apéndices

### Apéndice 1.

#### Resolución N°. 66

#### RESOLUCION No. 66

#### COMITÉ DE COMERCIO EXTERIOR

#### CONSIDERANDO:

**Que** la Constitución de la República del Ecuador en sus artículos 395, numeral 1, 396 y 397, numeral 3, señalan respectivamente lo siguiente: “El Estado garantizará un modelo sustentable de desarrollo ambiental equilibrado y respetuoso de la diversidad cultural que conserve la biodiversidad y la capacidad de regeneración natural de los ecosistemas, y asegure la satisfacción de las necesidades de las generaciones presentes y futuras”; “*El Estado adoptará las políticas y medidas oportunas que eviten los impactos ambientales negativos, cuando exista certidumbre de daño.*” Adicionalmente, manifiesta: “*en caso de duda sobre el impacto ambiental de alguna acción u omisión, aunque no exista evidencia científica de daño, el Estado adoptará medidas protectoras eficaces y oportunas*”; y que el Estado se compromete a: “*Regular la producción, importación, distribución, uso y disposición final de materiales tóxicos y peligrosos para las personas o el ambiente*”;

**Que** el Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de la OMC, en su artículo XX “Excepciones Generales” establece que: “A reserva de que no se apliquen las medidas enumeradas a continuación en forma que constituya un medio de discriminación arbitrario e injustificable entre los países en que prevalezcan las mismas condiciones, o una restricción encubierta al comercio internacional, ninguna disposición del presente Acuerdo será interpretada en el sentido de impedir que toda parte contratante adopte o aplique las medidas: (...) **b) necesarias para proteger la salud y la vida de las personas y de los animales o para preservar los vegetales**”;

**Que** la Decisión 563 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena, publicada en la Gaceta Oficial No. 940 de 25 de junio del 2003, que contiene la Codificación del Acuerdo de Cartagena, en el Capítulo VI “Programa de Liberación”, en el artículo 73, segundo inciso, estipula que: “Se entenderá por “restricciones de todo orden” cualquier medida de carácter administrativo, financiero o cambiario mediante la cual un País miembro impida o dificulte las importaciones, por decisión unilateral. **No quedarán comprendidos en este concepto la adopción y el cumplimiento de medidas destinadas a la protección de la vida y salud de las personas, los animales y los vegetales**”;

**Que** el Tratado de Montevideo de 1980, en su Artículo 50, establece que: “ninguna disposición del presente Tratado será interpretada como impedimento para la adopción y el incumplimiento de medidas destinadas a la: (...) **d) protección de la vida y salud de las personas, los animales y los vegetales**”;

**Que** el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI), publicado en el Suplemento del Registro Oficial No. 351 de 29 de diciembre de 2010,

creó el Comité de Comercio Exterior (COMEX) como el órgano encargado de aprobar las políticas públicas nacionales en materia de política comercial;

**Que** de acuerdo al artículo 72, literales e, l y p del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, es facultad del Comité de Comercio Exterior (COMEX): "Regular, facilitar o restringir la exportación, importación, circulación y tránsito de mercancías no nacionales ni nacionalizadas, en los casos previstos en este Código y en los acuerdos internacionales debidamente ratificados por el Estado ecuatoriano"; "Aprobar contingentes de importación o medidas restrictivas a las operaciones de comercio exterior (...)" y, "Aprobar la normativa que, en materia de política comercial, se requiera para fomentar el comercio de productos con estándares de responsabilidad ambiental";

**Que** de la información proporcionada por el Ministerio del Ambiente, se determina que en el Inventario Nacional de Gases de Efecto Invernadero del Ecuador, en el sector energía, se incrementaron las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en un 110% en los últimos años. Las emisiones en este sector se deben fundamentalmente a actividades relacionadas con el sector vehicular. Con este antecedente, se emitió el Decreto Ejecutivo N° 1815, que declaró Política de Estado a la mitigación y adaptación al cambio climático;

**Que** de la misma información se concluye que los estándares de eficiencia de combustible mínimos, permiten la toma de decisiones para el mejoramiento progresivo del parque automotor, con la consecuente reducción de emisiones de GEI, el mejoramiento de la calidad del aire y la vida de los ecuatorianos. Como conclusión de este análisis, el Ministerio del Ambiente recomienda la adopción de una restricción que limite el acelerado crecimiento del parque automotor en Ecuador, lo que permitirá una reducción de emisiones de GEI, con un impacto positivo al ambiente y a la salud de los ecuatorianos;

**Que** de acuerdo a datos proporcionados por la Agencia Nacional de Tránsito, según la matriculación de vehículos de los últimos 3 años, la concentración de automotores en las provincias más pobladas en el país, como Pichincha y Guayas, alcanzan al 42% y 21% respectivamente, pese a que en el distrito metropolitano de Quito, durante el mismo periodo de análisis, se han venido aplicando medidas restrictivas a la circulación de vehículos bajo el sistema denominado pico y placa. Es decir, que pese a que existen medidas de control interno a la circulación vehicular, ni la matriculación de vehículos, ni la importación de los mismos han reportado reducciones sustanciales en los últimos años. Por el contrario, se ha detectado un crecimiento sostenido y acelerado, que se verifica también con la información proporcionada por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, que demuestra que solo en el transcurso de los meses de enero a junio de 2012 se han importado cerca de 535 millones de dólares en las subpartidas de vehículos sujetos a restricción, lo que equivale aproximadamente al 80% de todo lo que se importó en estas subpartidas en el año anterior;

**Que** mediante Resolución No. 17 del Comité de Comercio Exterior, publicada en el Registro Oficial No. 521 de 26 de agosto de 2011, se reformó la Resolución No. 450 del COMEXI, incorporando 53 subpartidas dentro de la "Nómina de productos sujetos a controles previos a la importación" y se implementó un sistema de licencias de



importación para 51 subpartidas detalladas en el Anexo I de dicha resolución, el cual está a cargo del Ministerio de Industrias y Productividad MIPRO. Adicionalmente se reformó la Resolución 17, mediante Resolución 24 del COMEX, publicada en el Registro Oficial N° 536 de 16 de septiembre de 2011;

**Que** el Comité de Comercio Exterior, COMEX, en sesión llevada a cabo el 11 de junio de 2012, conoció y aprobó el Informe Técnico de la Secretaría Técnica del Comité de Comercio Exterior, COMEX, basado en información del Ministerio del Ambiente del Ecuador y en la Agencia Nacional de Tránsito, que sugiere se adopten una serie de medidas restrictivas a la importación de vehículos automotores;

En ejercicio de las facultades que le confiere la ley,

### **RESUELVE:**

**Artículo 1.-** Se establece una restricción cuantitativa anual de importación para vehículos clasificados en las subpartidas: 8703900091, 8704311090, 8704211090, 8703210090, 8703329090, 8703221090, 8703321090, 8703331090, 8703231090, 8703339090, 8703319090, 8703900099, 8703229090, 8703249090, 8703241090 y 8703239090, en los términos establecidos en el Anexo I de la presente Resolución. La restricción cuantitativa está fijada por unidades de vehículos y por valor. De esta manera, los importadores deberán respetar los dos parámetros en forma conjunta para poder nacionalizar sus mercancías.

Por tratarse de una restricción amparada en las normas excepcionales del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de la OMC, (GATT), de la Comunidad Andina y del Tratado de Montevideo de 1980, invocadas en los considerandos de esta resolución, todas las importaciones de celulares provenientes de cualquier país deberán cumplir con la restricción cuantitativa impuesta, incluidas las provenientes de aquellos países con los que Ecuador mantiene acuerdos comerciales.

La medida impuesta tendrá vigencia hasta el 31 de diciembre de 2014. El Servicio Nacional de Aduana del Ecuador deberá renovar automáticamente las cuotas establecidas en el anexo de la presente resolución el 1 de enero de cada año, durante su período de vigencia.

**Artículo 2.-** Disponer al Servicio Nacional de Aduana del Ecuador incorporar la restricción cuantitativa a su sistema informático y verificar su cumplimiento inmediato. Las importaciones de mercancías que rebasen las cuotas asignadas, deberán ser reembarcadas en la parte que excedan la cuota.

**Artículo 3.-** El Director General del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, a través de un proceso simplificado, podrá autorizar el traspaso de cuotas asignadas a un mismo importador, dentro de las subpartidas con cupo disponible.

**Artículo 4.-** Las cuotas establecidas en la presente Resolución no son transferibles a favor de terceros.

**Artículo 5.-** Se establece un grupo interinstitucional conformado por el INEN, MIPRO, MAE y la Secretaría Técnica del COMEX, para el desarrollo de nueva normativa técnica y/o procesos de certificación de calidad técnica y ambiental, para la importación de vehículos, en un plazo de 120 días, contados a partir de la vigencia de esta Resolución.

**Artículo 6.-** Se exceptúa de esta medida a las importaciones de vehículos para personas discapacitadas, diplomáticos y funcionarios sujetos a la Ley de Inmunidades, Privilegios y Franquicias Diplomáticas, las que realice el Estado y sus instituciones, así como los vehículos que forman parte del PLAN RENOVA.

Los vehículos que se importen a un régimen de perfeccionamiento con fines de exportación, no serán descontados de los cupos asignados, a no ser que luego sean nacionalizados.

**Artículo 7.-** Las empresas que requieran desarrollar en el país la distribución de nuevas marcas comerciales de vehículos, podrán presentar sus planes de inversión al Comité Ejecutivo del COMEX para su análisis y resolución. Dentro de este análisis se considerará la capacidad económica del peticionario, el cumplimiento de sus obligaciones tributarias y su no vinculación con empresas que actualmente se dedican a la comercialización de vehículos.

**Artículo 8.-** Se reforma las Resoluciones Nros. 17 y 24 del COMEX, eliminando de sus anexos las siguientes subpartidas: 8703900091, 8704311090, 8704211090, 8703210090, 8703329090, 8703221090, 8703321090, 8703331090, 8703231090, 8703339090, 8703319090, 8703900099, 8703229090, 8703249090, 8703241090, 8703239090.

**Artículo 9.-** Las medidas adoptadas por la presente Resolución se aplicarán a todas las mercancías que se embarquen con destino al Ecuador a partir del día siguiente de la publicación de esta Resolución en el Registro Oficial. No obstante, por tratarse de una cuota de importación anual, el SENA E deberá descontar inmediatamente de la cuota asignada, las cantidades y montos importados desde el 1 de enero de 2012, hasta la fecha de publicación de esta resolución.

Para el descuento señalado, el SENA E podrá tomar la totalidad de los cupos asignados a las distintas subpartidas de cada importador.

## **DISPOSICIONES TRANSITORIAS**

**PRIMERA.-** Las mercancías que se hayan embarcado con destino a Ecuador antes de la vigencia de esta Resolución, al amparo de licencias de importación otorgadas por el MIPRO, podrán ser nacionalizadas siempre que se encuentren dentro del límite de las licencias otorgadas.

Sin perjuicio de lo señalado en el párrafo anterior, los saldos no utilizados de las licencias otorgadas o las licencias que no se hubieren utilizado con embarques previos

a esta medida, quedaran sin efecto a partir de la vigencia de la presente resolución y los importadores deberán respetar estrictamente las cuotas otorgadas.

**SEGUNDA.-** Lo establecido en la presente Resolución se aplicará sin perjuicio de la vigencia de la Resolución N° 59 del COMEX.

Esta Resolución fue adoptada en sesión llevada a cabo el 11 de junio de 2012.

**Econ. Santiago León Abad**  
**PRESIDENTE**

**Dr. Rubén Morán Castro**  
**SECRETARIO**

**Apéndice 2.**

**Cupos de Importación**

<b>RUC</b>	<b>Consignatario</b>	<b>Partida Arancelaria</b>	<b>Cuota Anual en dólares (FOB)</b>	<b>Cuota Anual en Unidades</b>
<b>179173920500 1</b>	<b>AEKIA S.A.</b>	8703229090	13,725,741.40	2,412
		8703239090	16,213,516.90	1,674
		8703241090	192,577.70	9
		8703249090	883,137.50	55
		8703319090	8,302.00	1
		8703329090	2,130,240.00	210
		8703331090	86,800.00	4
		8703339090	41,048.00	2
<b>019000751000 1</b>	<b>ALMACENES JUAN ELJURICIA. LTDA.</b>	8703210090	266,433.30	71
		8703241090	31,780.00	1
<b>179036074100 1</b>	<b>ALVAREZ BARBA S.A.</b>	8703231090	68,625.12	2
		8703239090	640,899.67	24
		8703241090	82,971.00	2
		8703249090	61,935.30	1
		8703900091	9,857,208.36	134
<b>189001070500 1</b>	<b>AMBACAR CIA. LTDA.</b>	8703210090	506,834.02	107
		8703221090	524,835.85	85
		8703229090	294,249.76	50
		8703231090	241,011.69	28
		8703239090	1,060,627.34	106
		8703329090	59,009.72	5
		8703339090	84,240.80	7
		8703900091	1,305,594.33	27
		8704211090	1,620,369.73	171
<b>179029475700 1</b>	<b>AUTOMOTORES DE FRANCIA COMPAÑIA ANONIMA AUTOFRANCIA C.A.</b>	8703229090	342,612.90	35
		8703239090	701,512.70	51
		8703329090	104,647.90	7
<b>179001479700 1</b>	<b>AUTOMOTORES Y ANEXOS S.A. AYASA</b>	8703229090	7,684,759.60	979
		8703231090	7,855,094.73	600
		8703239090	57,993,155.76	6,909
		8703241090	257,479.78	9

		8703331090	125,978.00	5
		8704211090	10,650,515.55	766
		8704311090	7,506,691.86	839
<b>179223111600</b> <b>1</b>	<b>AUTOSHARECORP</b> <b>S.A</b>	8703231090	273,388.50	19
		8703241090	381,299.10	14
		8703249090	1,183,700.00	67
		8703900091	4,474,337.00	151
		8704211090	142,075.50	7
		8704311090	8,314,425.70	509
<b>019035440700</b> <b>1</b>	<b>CAMC TRUCK</b> <b>CIA. LTDA.</b>	8703239090	15,750.00	2
		8704211090	150,780.00	17
<b>179000945900</b> <b>1</b>	<b>CASABACA S.A.</b>	8703900091	9,826,507.39	283
<b>099033216900</b> <b>1</b>	<b>CETIVEHICULOS</b> <b>S.A.</b>	8703229090	468,179.60	46
		8703239090	607,581.80	42
		8703329090	56,590.10	5
		8704211090	55,118.00	7
<b>099091955000</b> <b>1</b>	<b>CHRYSLER - JEEP</b> <b>AUTOMOTRIZ</b> <b>DEL ECUADOR</b> <b>S.A.</b>	8703231090	162,838.90	10
		8703239090	68,094.60	4
		8703241090	140,694.40	7
		8704311090	124,278.00	8
<b>179202879500</b> <b>1</b>	<b>CINASCAR DE</b> <b>ECUADOR S.A.</b>	8703210090	984,754.72	259
		8703221090	260,512.00	45
		8703229090	337,820.00	95
		8703239090	485,128.00	98
		8704311090	807,258.49	186
<b>179189558400</b> <b>1</b>	<b>CORPORACION</b> <b>CARRERA S.A</b>	8703239090	29,540.00	1
		8703241090	95,337.20	4
		8703249090	19,250.00	1
		8703329090	49,700.00	1
		8703900091	5,808,048.40	109
<b>179193804600</b> <b>1</b>	<b>DAIHAUTO S.A.</b>	8703900091	205,365.50	4
<b>099224077600</b> <b>1</b>	<b>DISTRIBUIDORA</b> <b>DE VEHICULOS</b> <b>S.A. DIVESA</b>	8703229090	133,896.00	25
		8704311090	104,195.00	24
<b>099133143300</b> <b>1</b>	<b>EUROVEHICULOS</b> <b>S.A.</b>	8703221090	101,225.60	22
		8703229090	227,546.90	48
		8703231090	1,031,663.50	187
		8703239090	740,626.60	127
		8703319090	14,795.20	3
		8703329090	388,392.20	48
<b>019034737000</b> <b>1</b>	<b>FISUM S.A.</b>	8703239090	7,639,237.20	896
		8704211090	8,387,380.40	536
		8704311090	679,240.80	80

<b>179059801200 1</b>	<b>GENERAL MOTORS DEL ECUADOR S.A.</b>	8703210090	13,299,466.4 3	2,781
		8703229090	5,400,432.40	853
		8703231090	210,901.14	13
		8703239090	17,115,714.0 7	1,572
		8703241090	3,864,713.68	230
		8703249090	546,182.25	27
		8703900091	11,889,789.6 8	362
		8704211090	11,169,524.1 0	674
<b>179212179500 1</b>	<b>GERMANMOTORS S.A.</b>	8703229090	32,810.40	2
		8703231090	641,273.50	23
		8703239090	670,900.44	34
		8703241090	86,449.44	2
		8703331090	28,450.80	1
<b>099228466800 1</b>	<b>GOTELLI S.A.</b>	8703900091	794,054.80	17
<b>019000370100 1</b>	<b>IMPORTADORA TOMBAMBA S.A.</b>	8703241090	17,500.00	1
		8703900091	11,215,442.5 2	321
<b>179127664700 1</b>	<b>INTRANS ECUADOR S.A.</b>	8703231090	739,786.60	38
		8703239090	730,158.80	56
		8703321090	271,625.90	12
		8703331090	23,100.70	1
<b>179027990100 1</b>	<b>MANUFACTURAS ARMADURIAS Y REPUESTOS ECUATORIANOS S.A. MARESA</b>	8703229090	5,523,210.63	456
		8703239090	9,021,020.48	596
		8703249090	639,904.93	23
		8704211090	2,320,462.87	165
<b>099002201100 1</b>	<b>MAQUINARIAS Y VEHICULOS S.A. MAVESA</b>	8703229090	156,625.00	14
		8703239090	485,811.90	32
		8703329090	11,060.70	1
		8703900091	418,964.00	7
		8704211090	191,911.30	20
<b>179182743000 1</b>	<b>MECANOSOLVER S S.A.</b>	8703229090	505,575.00	123
		8703239090	1,925.00	1
		8704311090	373,450.00	116
<b>179199847200 1</b>	<b>MOSUMI S.A.</b>	8703231090	312,843.25	15
		8703239090	2,786,858.98	172
		8703241090	173,493.66	7
		8703321090	280,921.44	12
		8703329090	258,017.06	11
		8703331090	557,300.56	21
		8704211090	3,721,480.39	208

		8704311090	232,298.00	12
<b>019031064700 1</b>	<b>NEGOCIOS AUTOMOTRICES NEOHYUNDAI S.A.</b>	8703229090	29,982,016.4 0	5,297
		8703231090	2,814,577.50	202
		8703239090	46,901,817.2 0	5,053
		8703241090	1,010,185.40	58
		8703249090	956,883.20	50
		8703319090	192,080.00	28
		8703321090	18,590.60	1
		8703329090	377,048.00	36
		8703331090	30,958.20	1
		8703339090	191,165.80	9
		8704211090	256,137.00	31
<b>179023397900 1</b>	<b>OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A.</b>	8704211090	13,444.20	1
<b>099257896300 1</b>	<b>PIEDRAMUNDO S.A.</b>	8703900091	406,247.92	6
<b>179001542400 1</b>	<b>QUITO MOTORS S.A. COMERCIAL E INDUSTRIAL</b>	8703231090	658,157.50	46
		8703241090	749,883.40	29
		8703249090	1,407,980.00	79
		8703900091	24,033,723.0 0	809
		8704211090	1,841,310.80	89
		8704311090	30,917,187.0 0	1,944
<b>179051745400 1</b>	<b>RECORDMOTOR S.A.</b>	8703231090	275,703.65	13
		8703239090	1,468,495.40	85
		8703241090	433,439.30	15
		8703249090	273,053.20	11
<b>171611805200 1</b>	<b>SANCHEZ ROSAS EYMI JE ZAEL</b>	8703900091	483,388.50	8
<b>179200807700 1</b>	<b>STARMOTORS S.A.</b>	8703231090	74,519.20	2
		8703239090	334,093.20	13
		8703241090	123,749.35	3
		8703249090	146,588.40	4
		8703900091	4,627,871.50	54
<b>179001030900 1</b>	<b>TEOJAMA COMERCIAL SA</b>	8703229090	267,340.48	20
		8703900091	196,989.70	4
<b>040095177800 1</b>	<b>TERAN CAICEDO LUIS RAMIRO</b>	8703241090	76,650.00	2
		8703249090	73,850.00	3
		8703900091	176,379.00	4
<b>099214191300 1</b>	<b>TOYOCOSTA S.A.</b>	8703900091	9,723,901.81	301
		8703229090	1,637,243.86	191

<b>179207363400</b> <b>1</b>	<b>TOYOTA DEL</b> <b>ECUADOR S.A.</b>	8703231090	10,133,283.4 6	691
		8703239090	2,528,371.31	239
		8703241090	3,819,650.43	174
		8703900091	168,903.06	6
		8704211090	14,162,675.1 0	1,152
		8704311090	28,273,986.2 0	2,802
<b>040132803400</b> <b>1</b>	<b>VIZCAINO TERAN</b> <b>PAUL ANDRES</b>	8703231090	14,805.00	1
		8703900091	973,243.60	21





Presidencia  
de la República  
del Ecuador



Plan Nacional  
de Ciencia, Tecnología,  
Innovación y Saberes



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

## DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Yo, Milo Prieto Jimmy Manuel, con C.C: # 0920188661 autor del trabajo de titulación: *“Análisis del sector automotriz y su incidencia en la balanza de pagos durante los periodos 2011 – 2015”* previo a la obtención del grado de **MAGISTER EN FINANZAS Y ECONOMÍA EMPRESARIAL** en la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil.

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

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

Guayaquil, 06 de agosto del 2018

f. \_\_\_\_\_

Nombre: Milo Prieto Jimmy Manuel

C.C: 0920188661



## REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA

### FICHA DE REGISTRO DE TESIS/TRABAJO DE GRADUACIÓN

<b>TÍTULO Y SUBTÍTULO:</b>	“Análisis del sector automotriz y su incidencia en la balanza de pagos durante los períodos 2011 – 2015”		
<b>AUTOR(ES)</b> (apellidos/nombres):	Milo Prieto Jimmy Manuel		
<b>REVISOR(ES)/TUTOR(ES)</b> (apellidos/nombres):	Ec. Felipe Álvarez Ordoñez Msc., Ing. Quim. María Josefina Alcívar Avilés, Mgs., Ec. Juan Gabriel López Vera, MBA.		
<b>INSTITUCIÓN:</b>	Universidad Católica de Santiago de Guayaquil		
<b>UNIDAD/FACULTAD:</b>	Sistema de Posgrado		
<b>MAESTRÍA/ESPECIALIDAD:</b>	Maestría en Finanzas y Economía Empresarial		
<b>GRADO OBTENIDO:</b>	Magister en Finanzas y Economía Empresarial		
<b>FECHA DE PUBLICACIÓN:</b>	6 de agosto del 2018	<b>No. DE PÁGINAS:</b>	90
<b>ÁREAS TEMÁTICAS:</b>	Balanza de pagos, recaudación tributaria, economía		
<b>PALABRAS CLAVES/ KEYWORDS:</b>	Sector Automotriz, vehículos, recaudación, balanza de pagos, balanza comercial.		
<b>RESUMEN:</b>	<p>El presente proyecto de investigación se enfoca a realizar un análisis del sector automotriz ecuatoriano y a determinar su incidencia en la balanza de pagos de los períodos comprendidos entre el 2011 y el 2015, para ello se procedió a revisar información relacionada con los componentes de la balanza de pagos y las medidas que el Gobierno Nacional ha implementado afectando al sector antes mencionado. Para la obtención de la información se procedió a utilizar la técnica de la observación y la bibliográfica documental, por medio de las cuales se logró recopilar datos relevantes para el estudio. Se concluyó que el sector automotriz incide de manera positiva en la balanza de pagos, pues a pesar de las medidas económicas adoptadas, las empresas de la industria se vieron en la necesidad de diversificar sus productos y servicios implementando otro tipo de estrategias que fortalecieron el desarrollo de la matriz productiva del país.</p>		
<b>ADJUNTO PDF:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	
<b>CONTACTO CON AUTOR/ES:</b>	<b>Teléfono:</b> +593(9)990367044	E-mail: <a href="mailto:jimilosa@yahoo.com">jimilosa@yahoo.com</a> <a href="mailto:comunicacion.milo@gmail.com">comunicacion.milo@gmail.com</a>	
<b>CONTACTO CON LA INSTITUCIÓN:</b>	<b>Nombre:</b> Econ. Ma. Teresa Alcívar		
	<b>Teléfono:</b> +593-4-3804600		
	<b>E-mail:</b> maria.alcivar10@cu.ucsg.edu.ec		
<b>SECCIÓN PARA USO DE BIBLIOTECA</b>			
<b>Nº. DE REGISTRO</b> (en base a datos):			
<b>Nº. DE CLASIFICACIÓN:</b>			
<b>DIRECCIÓN URL</b> (tesis en la web):			