



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
CARRERA DE CONTADURÍA PÚBLICA E INGENIERÍA EN
CONTABILIDAD Y AUDITORÍA CPA.

TÍTULO:

IMPACTO ECONÓMICO DE LA APLICACIÓN DE LAS SALVAGUARDAS EN
LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

AUTORAS:

BRAVO REYES, JOSSELYN KATHERINE
SALAZAR MONCADA, MÓNICA ELENA

TRABAJO DE TITULACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL
TÍTULO DE INGENIERA EN CONTABILIDAD Y AUDITORÍA CPA.

TUTOR:

CPA. JURADO REYES, PEDRO OMAR, MBA

GUAYAQUIL, ECUADOR

2016



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
CARRERA DE CONTADURÍA PÚBLICA E INGENIERÍA EN
CONTABILIDAD Y AUDITORÍA CPA.

CERTIFICACIÓN

Certificamos que el presente trabajo fue realizado en su totalidad por: Bravo Reyes Josselyn Katherine y Salazar Moncada Mónica Elena, como requerimiento parcial para la obtención del Título de: **Ingeniera en Contabilidad y Auditoría CPA.**

TUTOR

CPA. JURADO REYES, PEDRO OMAR, MBA

DIRECTOR DE LA CARRERA

ING. MANCERO MOSQUERA JACINTO HUMBERTO, Msc

Guayaquil, marzo del 2016



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
CARRERA DE CONTADURÍA PÚBLICA E INGENIERÍA EN
CONTABILIDAD Y AUDITORÍA CPA.

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Nosotras, Josselyn Katherine Bravo Reyes y Mónica Elena Salazar Moncada

DECLARAMOS QUE:

El Trabajo de Titulación “**Impacto Económico de la Aplicación de las Salvaguardas en la Industria Automotriz**” previa a la obtención del Título de: **Ingeniera en Contabilidad y Auditoría CPA**, ha sido desarrollado 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 nuestra total autoría.

En virtud de esta declaración, nos responsabilizamos del contenido, veracidad y alcance científico del Trabajo de Titulación referido.

Guayaquil, marzo del 2016

AUTORAS

Josselyn Katherine Bravo Reyes y Mónica Elena Salazar Moncada



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
CARRERA DE CONTADURÍA PÚBLICA E INGENIERÍA EN
CONTABILIDAD Y AUDITORÍA CPA.

AUTORIZACIÓN

Nosotras, **Josselyn Katherine Bravo Reyes y Mónica Elena Salazar
Moncada**

Autorizamos a la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil, la publicación en la biblioteca de la institución del Trabajo de Titulación “**Impacto Económico de la Aplicación de las Salvaguardas en la Industria Automotriz**”, cuyo contenido, ideas y criterios son de nuestra exclusiva responsabilidad y total autoría.

Guayaquil, marzo del 2016

AUTORAS:

Josselyn Katherine Bravo Reyes y Mónica Elena Salazar Moncada

AGRADECIMIENTO

Quiero agradecer a Jehová por darme las fuerzas necesarias para culminar esta etapa de mi vida. Un agradecimiento especial a mis padres, Zoila Moncada y Webster Salazar por el apoyo incondicional brindado; y a mis hermanos, Daniel, Manuel y Jessica, por el apoyo durante mi formación universitaria, también agradezco a mis mejores amigas, Josselyn Bravo y Nathalie Parra por estar junto a mí y apoyarme durante estos cinco años de mi carrera; y a mi novio, Carlos Moyano, por ayudarme a seguir adelante con mis metas.

Mónica Elena, Salazar Moncada

Agradezco a mi papá por enseñarme a soñar y a luchar por lo que creo, a mi mamá por escucharme, por guiarme y por bendecirme todos los días con su presencia, a mi hermana por cuidarme y enseñarme a ser mejor persona, a mi mejor amiga por no renunciar nunca y enseñarme el valor de la verdadera amistad y a Dios por todas las bendiciones que me regala cada día ya que sin él no hubiera podido lograrlo.

Josselyn Katherine, Bravo Reyes

DEDICATORIA

Dedico este trabajo de titulación a Jehová, a mis padres y hermanos, a mi novio y a mis mejores amigas. Todos ellos aportaron para que logre mi meta y me ayudaron a ser una mejor persona y profesional.

Mónica Elena, Salazar Moncada

Dedico este trabajo de titulación a Dios, a mis papás y a mi hermana, ya que sin su apoyo diario no tendría la dicha de convertirme en profesional, no sabría de qué soy capaz, les agradezco por guiarme, por no dejarme sola, por enseñarme a no renunciar, por aconsejarme, por permitirme ser parte de sus vidas y sobre todo por nunca dejar de creer en mí, en verdad es una dicha para mí ser su hija y un honor ser su hermana.

Josselyn Katherine, Bravo Reyes



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
CARRERA DE CONTADURÍA PÚBLICA E INGENIERÍA EN
CONTABILIDAD Y AUDITORÍA CPA.

CALIFICACIÓN

CPA. JURADO REYES PEDRO OMAR, MBA

ÍNDICE GENERAL

INTRODUCCIÓN.....	1
ANTECEDENTES.....	2
EL PROBLEMA:	5
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	5
JUSTIFICACIÓN	7
OBJETIVOS.....	8
OBJETIVO GENERAL.....	8
OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	8
HIPÓTESIS.....	8
CAPÍTULO I.....	9
1. ANTECEDENTES Y ENTORNO DE LAS SALVAGUARDAS EN EL ECUADOR... 9	
1.1. CONSTITUCIÓN DE LA ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO (OMC).	9
1.2. ECUADOR Y SU ADHESIÓN A LA ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO (OMC).	12
1.3. MEDIDAS DE PROTECCIÓN: ANTIDUMPING, SUBVENCIONES Y MEDIDAS COMPENSATORIAS Y SALVAGUARDAS O SOBRETASAS.....	13
1.4. CONDICIONES PARA IMPONER UNA SALVAGUARDIA	18
1.5. EVOLUCIÓN DE LA ECONOMÍA ECUATORIANA EN LOS ÚLTIMOS AÑOS	19
1.6. COMPARACIÓN DE LA APLICACIÓN DE LAS SALVAGUARDAS EN EL ECUADOR EN EL AÑO 2009 Y EN EL AÑO 2015.....	27
1.7. BALANZA COMERCIAL.....	30
1.8. EXPORTACIONES.....	36
1.9. IMPORTACIONES.....	36
CAPÍTULO II.....	43

2. APLICACIÓN Y EFECTOS DE LAS SALVAGUARDAS EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ.....	43
2.1. ANTECEDENTES DE LA INDUSTRIA ECUATORIANA AUTOMOTRIZ.	43
2.2. ORGANIZACIONES GREMIALES DEL SECTOR.....	45
2.3. IMPORTANCIA DEL SECTOR AUTOMOTRIZ EN EL ECUADOR.....	46
2.4. ESTADISTICA DEL INCREMENTO DE IMPORTACIONES EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ	52
2.5. SECTORES MÁS AFECTADOS POR LAS SALVAGUARDAS.....	56
2.6. SECTORES CON BAJO IMPACTO CON EL AUMENTO DE ARANCELES..	56
2.7. DESARROLLO DEL ENSAMBLAJE Y VENTAS DE VEHÍCULOS.....	58
2.8. CUPOS DE VENTAS DE VEHÍCULOS.....	59
2.9. DISMINUCIÓN PAULATINA DE LAS SALVAGUARDAS	68
2.10. RECAUDACIÓN POR SALVAGUARDAS.....	74
2.11. PAÍSES MÁS AFECTADOS POR LA MEDIDA.....	75
CAPÍTULO III.....	81
3. IMPACTO ECONÓMICO DE LA APLICACIÓN DE LAS SALVAGUARDAS EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ.....	81
3.1. MOTIVO DE LAS SALVAGUARDAS.....	85
3.2. DATOS ECONÓMICOS.....	91
3.2.1. IMPORTACIONES POR SUBPARTIDA ARANCELARIA (NANDINA)...	111
3.2.2. IMPORTACIONES CON SALVAGUARDIA POR SUBPARTIDA ARANCELARIA (NANDINA).....	121
3.3. ENTREVISTA A ING. MARÍA FERNANDA VÉLEZ, GERENTE COMERCIAL DE DAMCO ECUADOR.....	129
3.4. ENTREVISTA A CRNEL. JAIME CUCALÓN DE YCAZA, DIRECTOR DE ECUAVÍA Y PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN ECUATORIANA AUTOMOTRIZ.	131
3.5. EVOLUCION DEL VOLUMEN DE CRÉDITO PÚBLICO Y PRIVADO	136
3.6. CAÍDA EN OTROS IMPUESTOS.....	138

3.7. DESEMPLEO EN SECTOR AUTOMOTRIZ.....	140
CAPÍTULO IV	146
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	146
4.1.- CONCLUSIONES	146
4.2.- RECOMENDACIONES.....	148
REFERENCIAS	150
APÉNDICE 1	154
APÉNDICE 2	157

ÍNDICE DE TABLAS

TABLA 1: ESTRUCTURA DEL ACUERDO SOBRE SALVAGUARDAS (GATT ART. XIX)	16
TABLA 2: TOTAL DE EXPORTACIONES PETROLERAS Y NO PETROLERAS DEL ECUADOR.....	33
TABLA 3: ENSAMBLAJE NACIONAL EN UNIDADES.....	49
TABLA 4: CUPOS DE IMPORTACIÓN.....	62
TABLA 5: CUPOS DE IMPORTACIÓN DE LOS CKD	64
TABLA 6: CUOTA GLOBAL DE CKD	67

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

ILUSTRACIÓN 1: TASA DE CRECIMIENTO DEL PIB 2015 EN AMÉRICA LATINA	20
ILUSTRACIÓN 2: TASAS DE VARIACIÓN DEL PIB.....	21
ILUSTRACIÓN 3: EXPORTACIONES TRIMESTRALES.....	23
ILUSTRACIÓN 4: IMPORTACIONES TRIMESTRALES	24
ILUSTRACIÓN 5: BALANZA DE BIENES, SERVICIOS Y DEMÁS	25
ILUSTRACIÓN 6: POBLACIÓN ECONÓMICAMENTE ACTIVA.....	27
ILUSTRACIÓN 7: EVOLUCIÓN DE LA BALANZA COMERCIAL EN EL ECUADOR.....	31
ILUSTRACIÓN 8: PROGRESO DE LA BALANZA COMERCIAL NO PETROLERA	34
ILUSTRACIÓN 9: EVOLUCIÓN DEL PRECIO DEL PETRÓLEO 2013 - 2015.	35
ILUSTRACIÓN 10: EVOLUCIÓN DE LAS EXPORTACIONES PETROLERAS Y NO PETROLERAS	36
ILUSTRACIÓN 11: IMPORTACIONES CIF POR USO O DESTINO HASTA AGOSTO DE CADA AÑO	37
<i>ILUSTRACIÓN 12: EVOLUCIÓN DE LAS IMPORTACIONES PARA LA INDUSTRIA Y DEMÁS RUBROS</i>	<i>38</i>
ILUSTRACIÓN 13: CRECIMIENTO DE EXPORTACIONES NO PETROLERAS (MONTOS FOB)	39
ILUSTRACIÓN 14: DISMINUCIÓN DE EXPORTACIONES NO PETROLERAS (MONTOS FOB)	40
ILUSTRACIÓN 15: DISMINUCIÓN DE EXPORTACIONES NO PETROLERAS COMUNIDAD ANDINA (MONTOS FOB).....	41
ILUSTRACIÓN 16: IMPORTACIONES AFECTADAS CON SALVAGUARDIA Y SU AFECTACIÓN EN LA BALANZA DE PAGOS.....	41

ILUSTRACIÓN 17: IMPORTACIONES GRAVADAS CON SALVAGUARDAS .	42
ILUSTRACIÓN 18: ACTIVIDADES DEL SECTOR AUTOMOTRIZ.....	47
ILUSTRACIÓN 19: NÚMERO DE ESTABLECIMIENTOS POR PROVINCIA...	48
ILUSTRACIÓN 20: ENSAMBLAJE NACIONAL DE VEHÍCULOS	50
ILUSTRACIÓN 21: ENSAMBLAJE DE VEHÍCULOS POR ENSAMBLADORA Y POR SEGMENTO.....	51
ILUSTRACIÓN 22: IMPORTACIONES DE VEHÍCULOS	53
ILUSTRACIÓN 23: IMPORTACIONES ANUALES POR SEGMENTO	54
ILUSTRACIÓN 24: IMPORTACIONES POR ORIGEN	55
ILUSTRACIÓN 25: IMPORTACIONES ANUALES POR SEGMENTO.....	55
ILUSTRACIÓN 26: COMPOSICIÓN DE LAS VENTAS EN ECUADOR	59
ILUSTRACIÓN 27: COMPOSICIÓN DE LAS VENTAS.....	59
ILUSTRACIÓN 28: VENTA DE UNIDADES.....	66
ILUSTRACIÓN 29: CUOTA GLOBAL.....	67
ILUSTRACIÓN 30: EFECTO EN LAS EMPRESAS.....	68
ILUSTRACIÓN 31: CRONOGRAMA DE DESMANTELAMIENTO A LA MEDIDA DE RESTRICCIÓN A LAS IMPORTACIONES POR DESEQUILIBRIOS EN LA BALANZA DE PAGOS DEL ECUADOR.....	71
ILUSTRACIÓN 32: PARTIDA NANDINA DE VEHÍCULOS, PARTES Y ACCESORIOS.....	72
ILUSTRACIÓN 33: CRONOGRAMA DE DESMANTELAMIENTO A LA MEDIDA DE RESTRICCIÓN A LAS IMPORTACIONES POR DESEQUILIBRIOS EN LA BALANZA DE PAGOS DEL ECUADOR.....	73
ILUSTRACIÓN 34: RECAUDACIONES MENSUALES DE SALVAGUARDA...	75
ILUSTRACIÓN 35: ARTÍCULOS CON SALVAGUARDAS	82
ILUSTRACIÓN 36: BARRERAS ARANCELARIAS Y NO ARANCELARIAS	84
ILUSTRACIÓN 37: EVOLUCIÓN DE LA BALANZA DE PAGOS ANALÍTICA..	87

ILUSTRACIÓN 38: CUENTA CORRIENTE DE LA BALANZA DE PAGOS.....	89
ILUSTRACIÓN 39: PRECIOS PROMEDIO DEL CRUDO ECUATORIANO Y DEL MERCADO INTERNACIONAL.....	91
ILUSTRACIÓN 40: CRECIMIENTO DEL PARQUE AUTOMOTOR.....	92
ILUSTRACIÓN 41: ANTIGÜEDAD DEL PARQUE AUTOMOTOR	92
ILUSTRACIÓN 42: VENTAS MENSUALES DE VEHICULOS NUEVOS	93
ILUSTRACIÓN 43: VENTAS DE VEHÍCULOS POR AÑO Y TIPO	94
ILUSTRACIÓN 44: COMPOSICION DE LAS VENTAS EN ECUADOR	97
ILUSTRACIÓN 45: IMPORTACIÓN MENSUAL DE VEHÍCULOS.....	97
ILUSTRACIÓN 46: VENTAS ANUALES POR SEGMENTO (UNIDADES).....	98
ILUSTRACIÓN 47: ENSAMBLAJE MENSUAL DE VEHÍCULOS	100
ILUSTRACIÓN 48: EXPORTACIÓN MENSUAL DE VEHÍCULOS	101
ILUSTRACIÓN 49: CONSOLIDADO DE IMPORTACIONES, ENSAMBLAJE Y EXPORTACIÓN.....	101
ILUSTRACIÓN 50: IMPORTACIONES POR PAIS	103
ILUSTRACIÓN 51: ENSAMBLAJE NACIONAL DE UNIDADES (ENSAMBLAJE ANUAL DE VEHICULOS).....	104
ILUSTRACIÓN 52: RESUMEN DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ.....	104
ILUSTRACIÓN 53: RELACIÓN AUTOMOTORES / PERSONAS.....	105
ILUSTRACIÓN 54: PARTICIPACIÓN DE MERCADO SEGÚN MARCA	105
ILUSTRACIÓN 55: EFECTO ECONÓMICO DE SALVAGUARDAS EN PRECIOS DE AUTOMOTORES.....	106
ILUSTRACIÓN 56: RELACION DE INGRESOS INDUSTRIA AUTOMOTRIZ / PIB	107
ILUSTRACIÓN 57: PRECIOS DE AUTOMOTORES ANTES Y DESPUÉS DE SALVAGUARDAS.....	107
ILUSTRACIÓN 58: PRECIOS DE MOTOS ANTES Y DESPUÉS DE SALVAGUARDAS.....	108

ILUSTRACIÓN 59: IMPORTACIONES DE LLANTAS EN UNIDADES, FOB Y TONELADAS	109
ILUSTRACIÓN 60: IMPORTACIONES ANUALES ECUATORIANAS POR PARTIDA ARANCELARIA (NANDINA).....	110
ILUSTRACIÓN 61: PARTIDA 8704 - VEHÍCULOS AUTOMÓVILES PARA TRANSPORTE DE MERCANCÍAS.....	111
ILUSTRACIÓN 62: PARTIDA 8701 - TRACTORES (EXCEPTO LAS CARRETILLAS TRACTOR DE LA PARTIDA 87.09).	111
ILUSTRACIÓN 63: PARTIDA 8703 - AUTOMÓVILES DE TURISMO Y DEMÁS VEHÍCULOS AUTOMÓVILES CONCEBIDOS PRINCIPALMENTE PARA EL TRANSPORTE DE PERSONAS (EXCEPTO LOS DE LA PARTIDA 87.02), INCLUIDOS LOS DEL TIPO FAMILIAR («BREAK» O «STATION WAGON») Y LOS DE CARRERAS.....	112
ILUSTRACIÓN 64: PARTIDA 8708 - PARTES Y ACCESORIOS DE VEHÍCULOS AUTOMÓVILES DE LAS PARTIDAS 87.01 A 87.05.....	113
ILUSTRACIÓN 65: PARTIDA 8712 - BICICLETAS Y DEMÁS VELOCÍPEDOS (INCLUIDOS LOS TRICICLOS DE REPARTO), SIN MOTOR	114
ILUSTRACIÓN 66: PARTIDA 8714 - PARTES Y ACCESORIOS DE VEHÍCULOS DE LAS PARTIDAS 87.11 A 87.13.	115
<i>ILUSTRACIÓN 67: PARTIDA 8711 - MOTOCICLETAS (INCLUIDOS LOS CICLOMOTORES) Y VELOCÍPEDOS EQUIPADOS CON MOTOR AUXILIAR, CON SIDECAR O SIN ÉL; SIDECARES</i>	<i>115</i>
ILUSTRACIÓN 68: PARTIDA 8507 - ACUMULADORES ELÉCTRICOS, INCLUIDOS SUS SEPARADORES, AUNQUE SEAN CUADRADOS O RECTANGULARES.	116
ILUSTRACIÓN 69: PARTIDA 8716 - REMOLQUES Y SEMIRREMOLQUES PARA CUALQUIER VEHÍCULO; LOS DEMÁS VEHÍCULOS NO AUTOMÓVILES; SUS PARTES	116
ILUSTRACIÓN 70: PARTIDA 8705 - VEHÍCULOS AUTOMÓVILES PARA USOS ESPECIALES, EXCEPTO LOS CONCEBIDOS PRINCIPALMENTE PARA TRANSPORTE DE PERSONAS O MERCANCÍAS (POR EJEMPLO: COCHES PARA REPARACIONES (AUXILIO MECÁNICO), CAMIONES GRÚA, CAMIONES DE BOMBEROS, CAMIONES HORMIGONE.....	117

ILUSTRACIÓN 71: PARTIDA 8702 - VEHÍCULOS AUTOMÓVILES PARA TRANSPORTE DE DIEZ O MÁS PERSONAS, INCLUIDO EL CONDUCTOR.	117
ILUSTRACIÓN 72: PARTIDA 8707 - CARROCERÍAS DE VEHÍCULOS AUTOMÓVILES DE LAS PARTIDAS 87.01 A 87.05, INCLUIDAS LAS CABINAS.	118
ILUSTRACIÓN 73: PARTIDA 8709 - CARRETILLAS AUTOMÓVIL SIN DISPOSITIVO DE ELEVACIÓN DE LOS TIPOS UTILIZADOS EN FÁBRICAS, ALMACENES, PUERTOS O AEROPUERTOS, PARA TRANSPORTE DE MERCANCÍAS A CORTA DISTANCIA; CARRETILLAS TRACTOR DE LOS TIPOS UTILIZADOS EN ESTACIONES FERROVIA.....	118
ILUSTRACIÓN 74: PARTIDA 8715 - COCHES, SILLAS Y VEHÍCULOS SIMILARES PARA TRANSPORTE DE NIÑOS, Y SUS PARTES	118
ILUSTRACIÓN 75: PARTIDA 4012 - NEUMÁTICOS (LLANTAS NEUMÁTICAS) RECAUCHUTADOS O USADOS, DE CAUCHO; BANDAJS (LLANTAS MACIZAS O HUECAS), BANDAS DE RODADURA PARA NEUMÁTICOS (LLANTAS NEUMÁTICAS) Y PROTECTORES («FLAPS»), DE CAUCHO. ...	119
ILUSTRACIÓN 76: PARTIDA 4013 - CÁMARAS DE CAUCHO PARA NEUMÁTICOS (LLANTAS NEUMÁTICAS).	119
ILUSTRACIÓN 77: PARTIDA 4011 - NEUMÁTICOS (LLANTAS NEUMÁTICAS) NUEVOS DE CAUCHO.	120
ILUSTRACIÓN 78: SUBPARTIDA 8704	121
ILUSTRACIÓN 79: SUBPARTIDA 8703	121
ILUSTRACIÓN 80: SUBPARTIDA 8702	122
ILUSTRACIÓN 81: SUBPARTIDA 8705	122
ILUSTRACIÓN 82: SUBPARTIDA 8701	123
ILUSTRACIÓN 83: SUBPARTIDA 8716	123
ILUSTRACIÓN 84: SUBPARTIDA 8707	124
ILUSTRACIÓN 85: SUBPARTIDA 8714	124
ILUSTRACIÓN 86: SUBPARTIDA 8711	125
ILUSTRACIÓN 87: SUBPARTIDA 4012	125

ILUSTRACIÓN 88: SUBPARTIDA 8709	126
ILUSTRACIÓN 89: SUBPARTIDA 8715	126
ILUSTRACIÓN 90: SUBPARTIDA 8712	126
ILUSTRACIÓN 91: SUBPARTIDA 8507	127
ILUSTRACIÓN 92: SUBPARTIDA 4013	127
ILUSTRACIÓN 93: SUBPARTIDA 4011	128
ILUSTRACIÓN 94: VOLUMEN DE CRÉDITO PRIVADO Y NÚMERO DE OPERACIONES.....	137
ILUSTRACIÓN 95: ILUSTRACIÓN 95: VOLUMEN DE CRÉDITO PÚBLICO Y NÚMERO DE OPERACIONES.....	138
ILUSTRACIÓN 96: IMPUESTOS CON MÁS APOORTE AL SRI	140
ILUSTRACIÓN 97: ÍNDICES DE EMPLEO	143
ILUSTRACIÓN 98: ÍNDICES DE REMUNERACIONES	144
ILUSTRACIÓN 99: ÍNDICES DE HORAS TRABAJADAS	144
ILUSTRACIÓN 100: ÍNDICES DE EMPLEADOS OCUPADOS POR ACTIVIDAD ECONÓMICA.....	145
ILUSTRACIÓN 101: COMPARACIÓN DE IMPUESTOS VEHICULARES EN LA REGIÓN.....	145
ILUSTRACIÓN 102: ENTREVISTA A GERENTE COMERCIAL DE DAMCO ECUADOR.....	156
ILUSTRACIÓN 103: ENTREVISTA A CRNEL. JAIME CUCALÓN DE YCAZA, PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN ECUATORIANA AUTOMOTRIZ Y DIRECTOR DE ECUAVÍA	159

RESUMEN

Nuestro trabajo de titulación expresa las causas y consecuencias de la aplicación de las salvaguardas aplicadas desde el 11 de marzo de 2015 por el Gobierno Ecuatoriano, tratando de esta manera plasmar el impacto económico de las salvaguardas de manera imparcial y lo más realistas posible del sector automotriz en el periodo 2015. El presente trabajo, contiene cuatro capítulos de los cuales se detallan a continuación:

En el primer capítulo, damos a conocer los organismos líderes en la regulación del comercio exterior, otros de los puntos tratados es la adhesión del Ecuador a la Organización Mundial del Comercio (OMC), y del mismo modo se explica lo que son las salvaguardas y temas referentes al mismo.

En el segundo capítulo, se amplía el concepto de la salvaguardia en el sector automotriz y se explica la situación del sector automotriz. El tercer Capítulo, se trata en concreto del impacto económico de la aplicación de las salvaguardas en el sector automotriz, demostrando con datos estadísticos y analíticos el resultado en la economía de la aplicación de las salvaguardas; cabe recalcar que en este tercer capítulo se presenta dos entrevistas con la gerente de DANMMACO y con el presidente de la Asociación Ecuatoriana Automotriz

En el cuarto capítulo, se da las conclusiones y recomendaciones del trabajo. Esperamos sea de su ayuda y completo agrado.

Palabras Claves: Salvaguardas, balanza de pagos, importación, sector automotriz, precio del petróleo, impuestos, riesgo país.

INTRODUCCIÓN

Las restricciones arancelarias son medidas que ayudan a fortalecer el comercio exterior y a proteger la economía de un país y a la producción nacional de productos. Pero tras la implementación de las salvaguardas la economía del Ecuador pasa por una disminución significativa de las importaciones y exportaciones, afectando así a la balanza de pagos a causa de la baja del precio del barril del petróleo y a la apreciación del dólar.

El Gobierno ecuatoriano para equilibrar la balanza de pagos recurre a las salvaguardas con el fin de restringir las importaciones para que la producción nacional crezca y evitar la fuga de divisas. Sin embargo esta medida ha sido enfrentada por el sector privado de manera negativa debido a las consecuencias que repercuten en cada uno de los sectores; siendo los sectores de construcción, textil y automotriz los más afectados por dichas restricciones.

En el año 2009 se aplicaron, por situación similar, las salvaguardas y generaron el mismo efecto que ahora se está viviendo; pero para el sector automotriz se torna más complicado debido a los cupos de importación impuestos por la COMEX, generando de esta manera que este sector se contraiga fuertemente.

ANTECEDENTES

La liberación comercial es un concepto prometedor para muchos de los países desarrollados y en vías de desarrollo, ya que se refiere a la disminución o eliminación de los obstáculos al intercambio internacional de bienes y/o servicios. Y Estados Unidos ha sido uno de los grandes países en seguir esta modalidad pero a la vez contrajo una presión por parte de sus productores que criticaban el hecho de que su gobierno habría indiscriminadamente las puertas de su mercado a proveedores extranjeros, y por otra parte, sus industriales trataban de acceder a los mercados mundiales con sus productos altamente competitivos.

A raíz de dicha disputa, Estados Unidos requería de una cláusula de escape o cláusula de salvaguarda que consistiera en regular las importaciones a fin de incrementar la producción nacional en caso de que éstas significaran una amenaza para los mismos. Esta propuesta fue expuesta ante el Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT), institución cuya finalidad era la de fomentar y fortalecer los negocios internacionales entre países, y a pesar del riesgo que significaba permitir una medida así, los creadores del GATT establecieron el Acuerdo de las Salvaguardas procurando que los requisitos para optar por dicha medida no sean fáciles de cumplir.

El GATT denomina a las salvaguardas como medidas de urgencia de carácter temporal cuyo objetivo principal es proteger a la industria nacional de altos niveles de importación de productos o servicios que causen o amenacen con causar daño a un sector en particular. En otras palabras, la aplicación de

dicha medida generaría barreras al momento de importar productos o servicios de cierto país causando que se contradiga el principio del GATT. Más tarde el Acuerdo de las Salvaguardas es adoptado y ampliado en 1995 por la Organización Mundial del Comercio (OMC).

Ante todo esto existen factores externos que afectan y desequilibran la economía de un país, tanto que optan por aplicar medidas extremas como son las salvaguardas que deben aplicarse solo en casos de emergencia debido a que por un lado protege a los productores nacionales y por otro limita a la liberación comercial provocando así que se tiente contra el principio del GATT que trata precisamente de fortalecer y ampliar los negocios internacionales entre los países. Cabe recalcar que a esta medida solo pueden acceder los países que formen parte de la OMC, como es el caso de Ecuador.

Ecuador durante años intentó y luchó por ser parte del GATT para acogerse a los beneficios comerciales que este brindaba; y como resultado el 10 de agosto de 1992 fue dado a conocer por el Presidente de la República, Sixto Durán Ballén, la decisión de formar parte del GATT con el fin de abrirle las puertas a Ecuador hacia las relaciones comerciales del exterior y de generar mayores posibilidades de ingreso y crecimiento al país. A pesar de que varios años antes, los grupos políticos se negaron rotundamente al ingreso al GATT basándose en resultados de evaluaciones que indicaban que dicha adhesión no era conveniente para el país.

Según Cristian Espinoza Cañizares quien fue Miembro del Equipo Negociador del Acceso del Ecuador a la OMC, menciona que el error de no haber ingresado antes al GATT fue causado por dos condiciones: 1) el desconocimiento del tema por parte de los responsables de manejar el comercio exterior del país y 2) el hecho de que en el Ecuador la corriente económico-comercial vigente era proteccionista y se seguía a ultranza lo que estaba de moda al hacer política exterior. ¹

Ahora bien, mientras se realizaba la presentación de la documentación requerida por el GATT, nace la Organización Mundial del Comercio (OMC) tras la culminación de la Ronda Uruguay, con una estructura más amplia de normas del comercio mundial buscando un mayor grado de independencia y crecimiento del comercio exterior de bienes y servicios dando por terminado la característica provisional del GATT. Por ende el Ecuador tuvo que presentar documentación que se debía ajustar a los nuevos lineamientos de la OMC; y es el año de 1996 que Ecuador logra ser Miembro de la OMC.

Una vez que se es miembro de la OMC se debe acatar sus lineamientos, principios y acuerdos con respecto al comercio; y Ecuador en el año 2009, debido a la crisis económica desatada en EEUU y la caída de los precios de

¹ Cañizares, C. E. (1996). La adhesión del Ecuador a la Organización Mundial del Comercio. En S. B. Paredes, *El Ecuador frente a la Organización Mundial del Comercio (OMC)* (págs. 55-56). Departamento de Artes Gráficas.

petróleo en el 2008, el país opta por implementar una de las medidas referidas en la OMC: las salvaguardas a la balanza de pagos. Como se conoce, la exportación del petróleo ha llegado ser uno de los principales ingresos dentro de la economía ecuatoriana, es así que cuando ocurre una baja del precio del petróleo, la balanza de pagos es afectada y por ende la economía del país.

Luego del suceso del 2009 la economía del Ecuador no ha podido ser estable y ha venido decreciendo; y en la caída del precio del petróleo en el Ecuador ha ocasionado que el Gobierno opte por las salvaguardas para este 2015. Salvaguardas que solo pueden ser aplicadas una vez que la OMC haya realizado los estudios pertinentes, analizado las causas de la crisis y aprobado el uso de las mismas.

El ingreso de Ecuador a la OMC fue una decisión acertada pero a la vez un arma de doble filo puesto que si Ecuador no comprende la esencia del objetivo de esta organización puede representar para el país una deficiencia en la actividad económica y el posible cierre de las puertas del comercio exterior; y a la vez puede significar una gran avance del desarrollo nacional.

EL PROBLEMA:

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

De acuerdo con la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE), la importancia del sector automotor en el desarrollo del país es

reconocida por su influencia en varios entornos. El sector genera una importante contribución a la economía del Estado vía aranceles, impuestos y además por la mano de obra que emplea a un gran número de personas.

Pero la aplicación de la medida de salvaguardas, según cifras de la AEADE, ha ocasionado una reducción de las ventas del primer semestre del 2015 en un 27.10% comparado con las ventas del 2012, es decir, una diferencia de 17.345 automotores. Considerando esta disminución como un “golpe realmente importante” para la industria automotriz. El empresario Nicolás Espinosa presidente del concesionario Automotores y Anexos añade mediante el periódico “El Universo” que, en enero del presente año, existe una reducción al sector importador en un promedio de 52% respecto al 2014.

La limitación de las importaciones causado por la medida de salvaguardas amenaza contra este sector productivo ocasionando su decaimiento, problemática que se analiza en nuestro trabajo investigativo; para lo cual es preciso plantearse las siguientes incógnitas: ¿Está el sector automotor del Ecuador listo para enfrentar este tipo de medidas?, ¿Cuán afectado está dicho sector por la implementación de las salvaguardas? o ¿Representa alguna ventaja o beneficio dicha implementación?, ¿Son las salvaguardas sacrificios para el país con recompensa futura?, y ¿Podrán las empresas automotoras del país recuperarse de tal decaimiento económico?.

Se espera que con nuestra investigación acerca del efecto económico de la aplicación de las salvaguardas sean absueltas todas las inquietudes que se han planteado a raíz de la problemática.

JUSTIFICACIÓN

Existen varios puntos de vista acerca de la decisión del Gobierno de implementar las salvaguardas en el año 2015, muchos creen que con esta medida se está perjudicando gravemente a la economía del país en varios sectores productivos y otros opinan que sólo es una medida de urgencia temporal que ayudará a mejorar la rama productiva del Ecuador y que vale la pena realizar ciertos sacrificios.

Con varias opiniones se ha creado controversia en el tema expuesto; por tal razón se realiza un análisis acerca de las causas y posibles consecuencias de la aplicación de las salvaguardas en el sector automotriz del Ecuador para poder determinar su impacto en la economía del país y mostrar, en lo posible, de manera imparcial la realidad de las circunstancias.

OBJETIVOS

OBJETIVO GENERAL

Analizar el impacto económico de las salvaguardas aplicadas en el año 2015 en la industria automotriz del Ecuador.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

1. Dar a conocer el ámbito de las salvaguardas y su historia en el Ecuador.
2. Identificar las principales causas y consecuencias de la aplicación de las salvaguardas en el sector automotriz.
3. Recopilar datos económicos de las empresas automotoras afectadas por la implementación de las salvaguardas.
4. Determinar, mediante el análisis, el efecto económico causado por las salvaguardas en el sector automotriz del Ecuador.

HIPÓTESIS

Las salvaguardas a los automotores y a sus productos relacionados y la imposición de cupos de las importaciones han provocado una contracción significativa del sector automotriz ecuatoriano.

CAPÍTULO I

1. ANTECEDENTES Y ENTORNO DE LAS SALVAGUARDAS EN EL ECUADOR.

1.1. CONSTITUCIÓN DE LA ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO (OMC).

Al hablar de salvaguardas no podemos dejar pasar por alto las instituciones que regulan las relaciones comerciales entre países desarrollados y en vías de desarrollo y que por ende regulan las medidas de protección que ayudan al progreso de la economía de un determinado país. A continuación se redacta la importancia y los acontecimientos en los que fueron desarrolladas cada una de dichas instituciones.

El Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT) fue un tratado provisional que consistía en un conjunto de acuerdos y normas creado en La Habana en 1948 con el propósito de regular las normas aplicables al comercio mundial para minimizar las barreras comerciales; además de contener normas en materia de empleo, convenios sobre productos básicos, prácticas comerciales restrictivas, inversiones internacionales y servicios. Más de 120 países participaron en dicha organización, misma que estuvo en vigencia durante 47 años cuya culminación se dio en Marruecos en el año 1994.

Los miembros del GATT llevaron a cabo ocho conferencias arancelarias conocidas como “Rondas Negociadoras”; entre ellas:

1. Ronda Torquay (Reino Unido).
2. Ronda Annecy (Francia).
3. Dos Rondas de Ginebra.
4. Ronda Dillon.
5. Ronda Kennedy.
6. Ronda Nixon (más tarde denominada Ronda Tokio).
7. Ronda Uruguay.

Las siete primeras rondas consistieron en la rebaja de derechos arancelarios mediante modelos diferentes; las cinco primeras rondas bajo el modelo de negociación bi o plurilateralmente entre las partes interesadas negociando mutuas rebajas de derechos arancelarios; la sexta ronda, denominada Kennedy, planteaba una rebaja lineal de aranceles a los productos de interés para una u otra parte contratante sin una negociación bi o plurilateralmente. ²

La séptima ronda llevó a cabo la negociación arancelaria de manera ambiciosa al aplicar incorrectamente el “principio de nación más favorecida” la

² Castillo, J. A. (2002). Esbozo de una Explicación de la Ronda Uruguay. En J. A. Castillo, *Esbozo de una Explicación de la Ronda Uruguay* (págs. 81-83). España: Santillana.

cual el GATT en su art. I indica: *“cualquier ventaja, favor, privilegio o inmunidad concedido por una parte contratante a un producto originario de otro país o destinado a él, será concedido inmediata e incondicionalmente a todo producto similar originario de los territorios de todas las demás partes contratantes o a ellos destinado”*; es decir, los beneficios no repercutían a todas las partes contratantes sino solo a aquellas que se acoplaban a las normas de la ronda. ³

Debido al esquema utilizado por la Ronda Tokio, el GATT presentó entre los años 1979 y 1982 gran cantidad de problemas procedentes a malas negociaciones, por tal razón en 1982 se convocó el trigésimo octavo periodo de sesiones de las Partes Contratantes, órgano supremo del GATT, a nivel ministerial. La Declaración Ministerial fue un compromiso político que se debía de mantener siempre y cuando se dieran las circunstancias políticas de los países participantes con el propósito de compensar las malas negociaciones.

Dado los resultados negativos de la medida compensatoria, el 20 de septiembre de 1986 se establece en Uruguay-Punta del Este la octava conferencia arancelaria conocida como Ronda Uruguay, la mayor negociación comercial que ha existido. Los países participantes realizaron la reunión con el objetivo de negociar la política de aranceles y la liberación de mercados a nivel mundial. La Ronda concluye en Marruecos en 1993.

³ Castillo, J. A. (2002). Esbozo de una Explicación de la Ronda Uruguay. En J. A. Castillo, *Esbozo de una Explicación de la Ronda Uruguay* (págs. 81-83). España: Santillana.

A raíz de varias negociaciones celebradas entre 1986 y 1994 se crea el 1 de enero de 1995 la Organización Mundial del Comercio (OMC), que según Betancourt Ruales, R. ex-embajador del Ecuador ante la OMC, señala que la OMC posee una composición más universal que el GATT y que su alcance es mucho más amplio que el Acuerdo predecesor, ya que por primera vez incluye en el sistema multilateral de comercio actividades de comercio de servicios, el intercambio de ideas, así como el resultado de la protección de la propiedad intelectual, y las inversiones.

Dicho lo anterior se entiende que la OMC amplía las reglas acordadas en la Ronda Uruguay y sustituye al GATT. La OMC trata de arreglar los problemas comerciales de los países que lo conforman de esta manera contribuye a liberar el comercio generando un sistema de fácil y mayor libertad comercial siempre y cuando no se produzcan efectos secundarios desfavorables.

1.2. ECUADOR Y SU ADHESIÓN A LA ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO (OMC).

Tras la gestión del ex Presidente Sixto Durán Ballén de ingresar al Acuerdo General de Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT), en el día de su posesión de mando el 10 de agosto de 1992 anuncia la decisión de adherirse al GATT y empieza el proceso para el ingreso a dicha organización; pero en el proceso de presentación de documentos surge la OMC sustituyendo al GATT hecho que ocasiona que Ecuador deba presentar nueva documentación que se

acople a los nuevos requerimientos de la OMC y dicha información consistía en un documento descriptivo de la economía del Ecuador y las principales características de su política de comercio exterior vigente.

Finalmente Ecuador logra ser parte de la Organización Mundial del Comercio el 1 de enero de 1995. Después de esa fecha el país realizó negociaciones en el ámbito multilateral y bilateral reforzando el régimen de comercio exterior. Las negociaciones contenían varios temas complejos como aranceles, propiedad intelectual, aduana, agrícola, inversiones, estadísticas de comercio y servicios.

Los compromisos que se asumían una vez que se era parte de la Organización Mundial del Comercio son meramente obligatorios, por ende Ecuador debe cumplir con las reglas y acuerdos que impone este organismo cada vez que realmente lo necesite y lo apruebe por la OMC.

1.3. MEDIDAS DE PROTECCIÓN: ANTIDUMPING, SUBVENCIONES Y MEDIDAS COMPENSATORIAS Y SALVAGUARDAS O SOBRETASAS.

Entre los acuerdos que posee la OMC se encuentran el antidumping, las medidas compensatorias y las salvaguardas o también llamadas sobretasas, las que definiremos a continuación según la Organización Mundial del Comercio:

“Dumping” es un término utilizado para indicar que una empresa exporta un producto a un precio inferior al que aplica normalmente en el mercado de su propio país de esa manera el país que importe el producto lo hará a precio de dumping y con este accionar puede generar un daño importante a la rama de producción nacional competidora. El Acuerdo Antidumping establece la manera en cómo los países pueden o no reaccionar ante el dumping mas no en cómo evitar o regular las acciones de los países que incurren en el dumping.

Las medidas antidumping se pueden aplicar una vez que el país haya demostrado que existe dumping y que está causando daño o que amenaza causarlo. Si se determina que el efecto del dumping insignificante inmediatamente se da por terminadas las investigaciones antidumping. De acuerdo a la OMC las medidas antidumping consisten en aplicar un derecho de importación adicional a un producto determinado de un país exportador determinado para lograr que el precio de dicho producto se aproxime al “valor normal” o para suprimir el daño causado a la rama de producción nacional en el país importador.

El dumping es considerado una práctica desleal del comercio internacional y su aplicación no está restringida por la OMC debido a que la fijación de precios no corresponde directamente al ámbito de las disciplinas multilaterales.

Por otro lado, el Acuerdo de las subvenciones y las medidas compensatorias, señala la OMC, somete a disciplina la utilización de

subvenciones y reglamenta las medidas que los países pueden adoptar para contrarrestar los efectos de las subvenciones. El Acuerdo prevé que un país pueda utilizar el procedimiento de solución de diferencias de la OMC para tratar de lograr la supresión de la subvención o la eliminación de sus efectos desfavorables, o que el país pueda iniciar su propia investigación y aplicar finalmente derechos especiales (“derechos compensatorios”) a las importaciones subvencionadas que se concluya causan un perjuicio a los productores nacionales. Del mismo modo que la medida anterior, un Miembro de la OMC debe demostrar la existencia de importaciones subvencionadas y el daño que causan para poder aplicar la medida compensatoria.

La tercera medida es un acuerdo sobre las salvaguardas definidas como medidas temporales que consisten en restringir las importaciones de un producto siempre y cuando las importaciones de dicho producto presenten un aumento acelerado que cause o amenace en causar daño a la rama de producción nacional.

De acuerdo al concepto mencionado anteriormente de las salvaguardas, el ex Miembro del Equipo Negociador del Acceso del Ecuador a la OMC, Juan Falconí Morales define a las mismas como un importante instrumento del comercio internacional de bienes; es decir, es una medida de protección temporal que ayudará a cierto país a proteger y/o mejorar su economía y la rama de la producción dañada o amenazada de daño mediante la restricción de las importaciones.

El Acuerdo de las salvaguardas establece normas para la aplicación de esta medida de protección y está basado en los principios del GATT de 1994. El Acuerdo consta de 14 artículos cuya estructura es como sigue:

TABLA 1: ESTRUCTURA DEL ACUERDO SOBRE SALVAGUARDAS (GATT ART. XIX).

Artículos	Contenido
1 al 2	Disposiciones generales
3 al 9	Normas que rigen la aplicación de las salvaguardias por lo Miembros (Después de la entrada en vigor del Acuerdo sobre la OMC)
10 al 11	Normas relativas a las medidas ya vigentes que se aplicaban antes de la entrada en vigor del Acuerdo sobre la OMC
12 al 14	Disciplinas multilaterales sobre la aplicación de medidas de salvaguardia

Fuente: Acuerdo de salvaguardas GATT 1994

La OMC exige que se realice un procedimiento para aceptar la aplicación de las salvaguardas en un determinado país, establecido en el Acuerdo de Salvaguardas, el cual empieza por la presentación de una solicitud o demanda por parte de la rama de producción afectada, entendiéndose como conjunto de productores del bien similar o directamente competidor en el país a la rama de producción afectada. La solicitud debe ser presentada por escrito a la Secretaría Técnica de la comisión y dirigida al Presidente de la Comisión.

Luego, el país afectado debe presentar las pruebas del aumento de importaciones y la forma en que éste causa o amenaza causar daño a la producción nacional similar o directamente competidora. Después de recibida la solicitud, el organismo correspondiente examina la exactitud y pertinencia de las

pruebas presentadas, de esa manera determina mediante resolución el inicio de la investigación.

Si la Comisión determina que las pruebas son pertinentes entonces la declaración mediante resolución debe ser publicada en el medio de comunicación oficial del país demandante; caso contrario, la resolución es notificada al país demandante mediante una carta certificada.

Inmediatamente se da inicio a la investigación, una vez que se publique dicha aprobación, y en un plazo de 90 días la Comisión debe resolver acerca de los hechos investigados. Una vez que se inicia la etapa de investigación se debe notificar al Comité de Salvaguardas de la OMC y a los países con los cuales el demandante posee acuerdos comerciales. La Comisión puede solicitar información adicional al país demandante durante la etapa de investigación para mayor conocimiento de los hechos.

A medida que avanza la investigación, La Comisión de la OMC pone a disposición de todas las partes interesadas la información no confidencial del caso, más la información no confidencial no puede ser revelada sin el consentimiento de la parte solicitante. Además de las pruebas presentadas durante la investigación la Comisión da el derecho a la parte afectada de presentar información o pruebas de manera mediante audiencias públicas.

Finalmente la Secretaría elabora un informe técnico indicando la decisión de la Comisión con respecto a la existencia de aumento de

importaciones que afectan a la producción nacional, dicho informe es dado a conocer públicamente mediante el medio de comunicación oficial del país demandante.

Consecuentemente para poder aplicar una de las medidas de protección, Ecuador debe presentar todas las pruebas necesarias y convincentes ante la OMC para solicitar su aplicación por lo que a continuación se dará a conocer brevemente las condiciones para imponer una salvaguardia, tema de discusión de nuestra tesis.

1.4. CONDICIONES PARA IMPONER UNA SALVAGUARDIA

Conforme al Acuerdo sobre Salvaguardas existen tres condiciones para aplicar una salvaguardia:

1. Debe existir un aumento de las importaciones: Según la OMC, La determinación del aumento de la cantidad de las importaciones por un Miembro para poder aplicar una medida de salvaguardia puede hacerse en términos absolutos o en relación con la producción nacional.
2. Daño grave causado por el aumento de dichas importaciones. Para determinar si existe o no daño grave a la rama productiva, la OMC señala los factores que se analizan son los siguientes: la regularidad y el monto del crecimiento de las compras al exterior en términos absolutos y relativos y la parte del mercado interno cautivada por el crecimiento de

las importaciones, así como las variaciones en el nivel de transacciones, la utilización de la capacidad, los beneficios y perjuicios, y el empleo nacional.

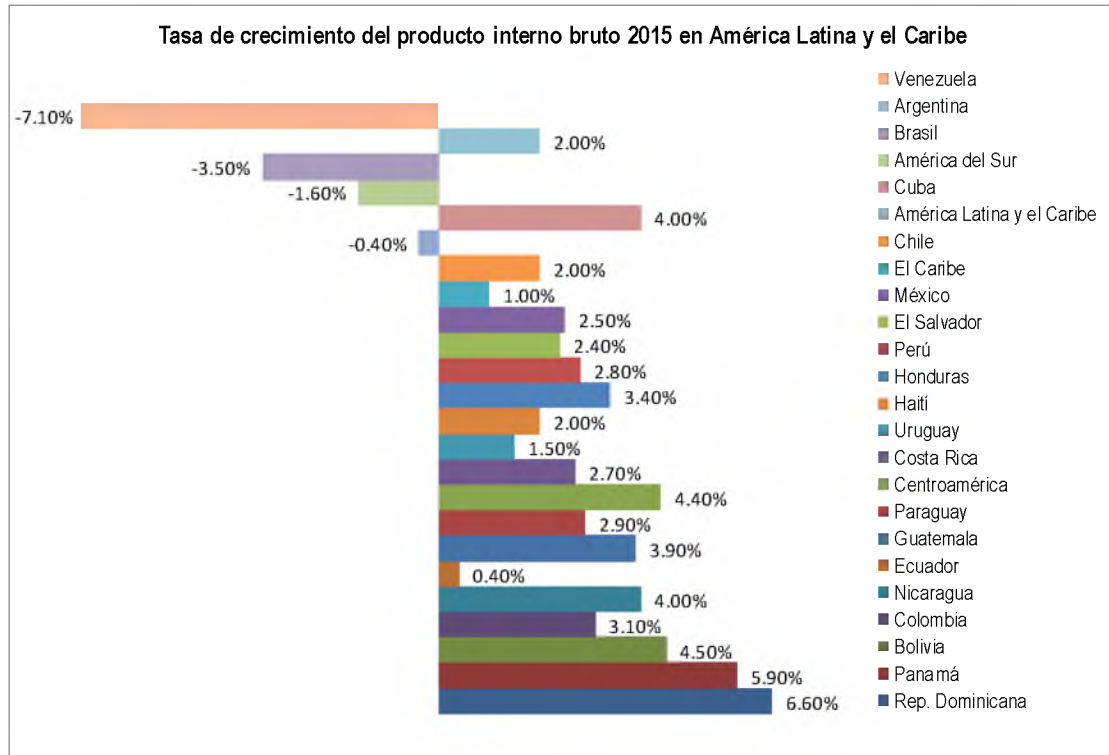
3. Amenaza de daño grave por el aumento de dichas importaciones. De acuerdo a la OMC, se entiende por “amenaza de daño grave” cuando basado en hechos y no simplemente en alegatos, suposiciones o hipótesis remotas existe una amenaza cercana. Si todavía no se puede determinar que efectivamente existió un perjuicio grave, podrá aplicarse una medida de salvaguardia.

1.5. EVOLUCIÓN DE LA ECONOMÍA ECUATORIANA EN LOS ÚLTIMOS AÑOS

- **Producto Interno Bruto**

En el 2015 la economía ecuatoriana creció en 0.4%, mientras que América Latina se contrajo un - 0.40%, los principales sectores que contribuyeron al crecimiento del PIB fueron: las exportaciones de bienes y servicios, la inversión, el gasto de consumo final de los hogares y del Gobierno General.

ILUSTRACIÓN 1: TASA DE CRECIMIENTO DEL PIB 2015 EN AMÉRICA LATINA



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de cifras oficiales.

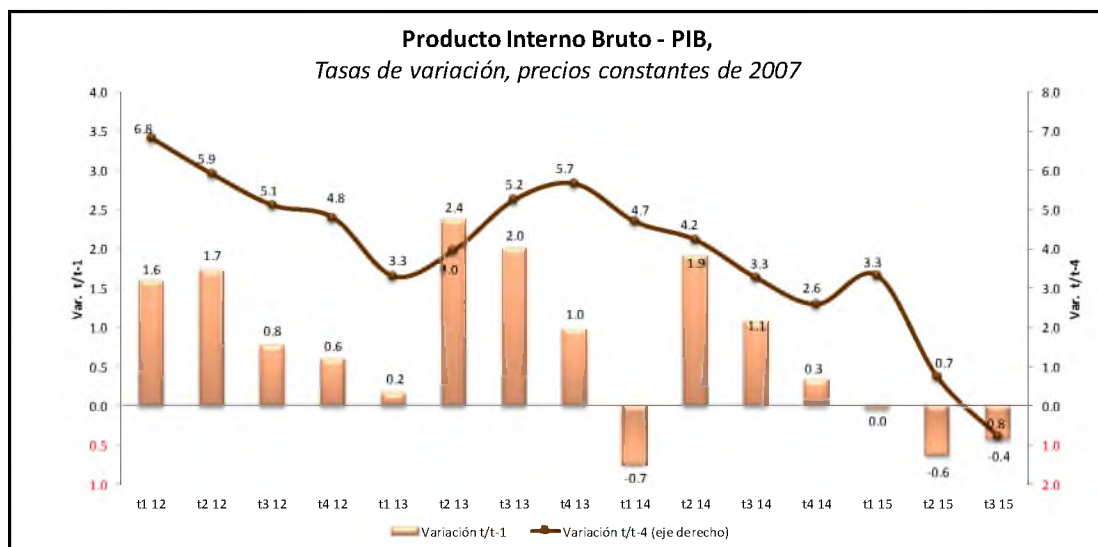
El Valor Agregado Bruto no petrolero se incrementó a una tasa del 2,4% interanual, mientras el VAB petrolero registró un decrecimiento de -4,3%, debido principalmente a la caída de la producción del petróleo crudo.

Las Exportaciones de bienes y servicios contribuyeron positivamente a la variación del PIB con 0.28%. Los productos que más contribuyeron positivamente a las exportaciones fueron: Petróleo y gas natural, Compras directas, Aceites refinados de petróleo y Camarón elaborado.

Las importaciones decrecieron en un -7.8%, los productos que mostraron una contribución positiva fueron: Compras directas, Azúcar, panela y melaza, Servicios de transporte y almacenamiento, Servicios de intermediación financiera y Aceites crudos.

Las actividades económicas que más contribuyeron al crecimiento inter-anual del PIB fueron enseñanza y servicios sociales y de salud, administración pública y defensa (Gobierno General), actividades profesionales, técnicas y administrativas, y el comercio.

ILUSTRACIÓN 2: TASAS DE VARIACIÓN DEL PIB



Fuente: Banco Central de Ecuador

▪ Balanza comercial

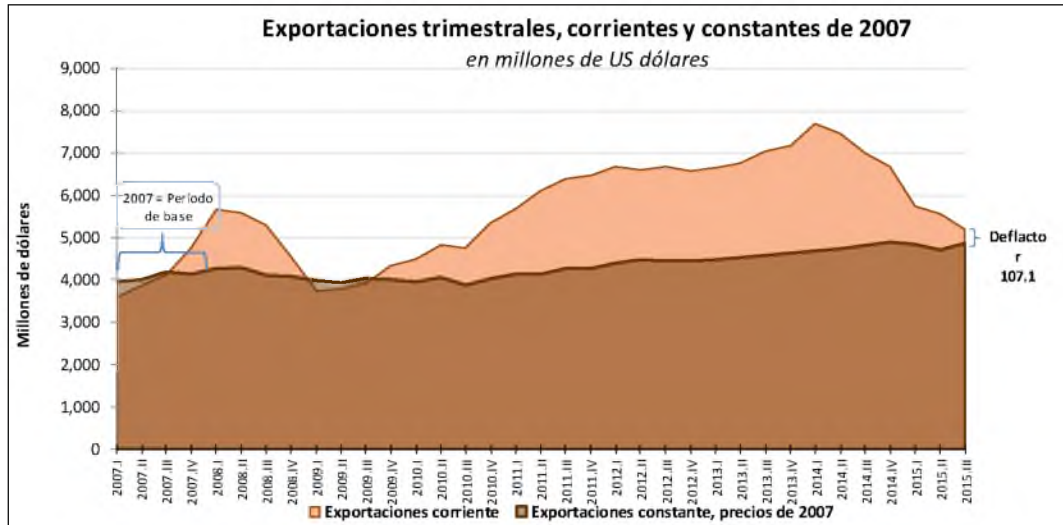
El déficit de la Balanza de Servicios disminuyó en USD 70,1 millones respecto al trimestre anterior.

Las exportaciones de cacao y elaborados; camarón; y café y elaborados aumentaron en USD 22 millones, USD 7,7 millones y USD 5 millones, respectivamente.

Las exportaciones de bienes se redujeron respecto al segundo trimestre de 2015 (-9,6%), principalmente por un menor ingreso por exportaciones petroleras, resultante de la reducción del precio promedio del crudo ecuatoriano, pero también por la reducción de las exportaciones no petroleras (-5,0 %).

En el tercer trimestre de 2015, las exportaciones de bienes y servicios se ubicaron en USD 5,207 millones (a precios de cada trimestre) y en USD 4,863 millones, a precios constantes de 2007. El deflactor trimestral de esta variable fue de 107.1, mostrando un decrecimiento de -9.1% en el precio de las exportaciones ecuatorianas.

ILUSTRACIÓN 3: EXPORTACIONES TRIMESTRALES

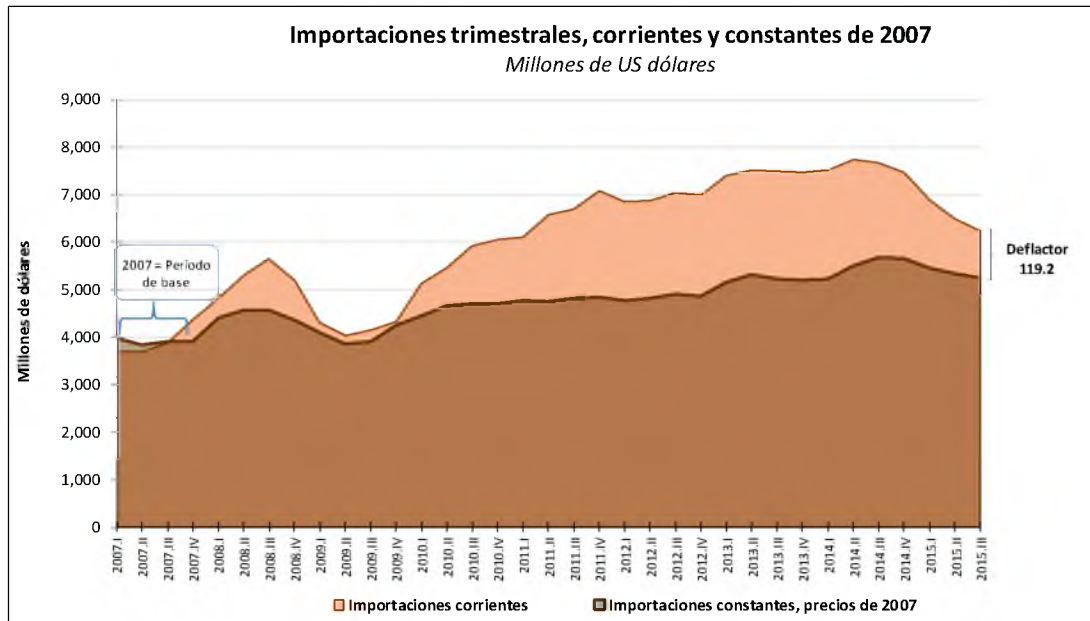


Fuente: Banco Central de Ecuador

De otro lado, las importaciones alcanzaron un total de USD 4.972 millones frente a USD 5.308,8 millones del segundo trimestre de 2015, que equivale a una disminución de -6,3 %.

Las Importaciones de Bienes y Servicios se ubicaron en USD 6,245 millones (a precios de cada trimestre) y en USD 5,237 millones, a precios constantes de 2007, en el tercer trimestre de 2015. En este período, el deflactor trimestral de las importaciones (119.2), mostró una reducción de -1.8% de los precios consolidados de las compras externas realizadas por el país.

ILUSTRACIÓN 4: IMPORTACIONES TRIMESTRALES



Fuente: Banco Central de Ecuador

El ingreso de remesas enviadas por migrantes desde el exterior, pasó de USD 595.4 millones en el segundo trimestre de 2015 a USD 616.3 millones en el tercer trimestre del año en curso, esto representó una variación de 3.5% con relación al trimestre anterior y, de -1.2% frente al tercer trimestre de 2014 (USD 623.8 millones).

De acuerdo con las variaciones mencionadas, la Cuenta Corriente presentó un déficit de USD -454.4 millones en el tercer trimestre de 2015, frente al déficit de USD -78.9 millones registrado en el tercer trimestre de 2014. Este resultado corresponde, en conjunto, al resultado en las Balanzas de Bienes (USD -349 millones, -0,4% del PIB), Renta (USD -431,5 millones, -0,4% del PIB) y de Transferencias Corrientes (USD 487,3 millones, 0,5% del PIB), mientras que la Balanza de Servicios presentó un mejor desempeño respecto al trimestre anterior (déficit de USD -161,2 millones frente a USD -231,4 millones

del segundo trimestre de 2015). Finalmente, en el tercer trimestre de 2015, el saldo de la Cuenta de Capital y Financiera presentó un resultado de USD 741.1 millones, y el saldo global de la Balanza de Pagos fue de USD -1238.5 millones (-1.3% del PIB).

ILUSTRACIÓN 5: BALANZA DE BIENES, SERVICIOS Y DEMÁS

	Resultado					
	2014 II	2014 III	2014 IV	2015 I	2015 II	2015 III
1. Cuenta corriente	0.30%	-0.10%	-1.30%	-0.90%	-0.30%	-0.50%
Bienes	0.40%	0.00%	-1.10%	-0.80%	-0.20%	-0.40%
Servicios	-0.30%	-0.30%	-0.30%	-0.30%	-0.20%	-0.20%
Rentas	-0.40%	-0.30%	-0.50%	-0.40%	-0.40%	-0.40%
Transferencias corrientes	0.60%	0.50%	0.50%	0.50%	0.60%	0.50%
2. Cuenta de capital y financiera	1.60%	1.10%	-1.30%	0.70%	1.30%	-0.70%
Cuenta de capital	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
Cuenta financiera	1.60%	1.00%	-1.30%	0.70%	1.30%	-0.80%
3. Errores y omisiones	-0.10%	-0.10%	-0.10%	-0.10%	0.10%	0.00%
Balanza Global	1.80%	0.90%	-2.70%	-0.30%	1.10%	-1.30%

Fuente: Banco Central del Ecuador, BCE
Elaborado por: Banco Central del Ecuador, BCE

▪ **Inflación**

En diciembre de 2015, la tasa de inflación mensual fue de 0.09%, inferior al porcentaje del mismo mes del año anterior (0.11%); en el resultado de diciembre, 8 divisiones de consumo cuya ponderación fue 69.35% se registró inflación, siendo el mayor el de la división de Bebidas Alcohólicas, Tabaco y Estupefacientes, en tanto que las restantes 4 divisiones cuya ponderación agregada fue 30.65%, se registró deflación.

La inflación anual de diciembre de 2014 se ubicó en 3.38%, porcentaje inferior al de igual mes del 2014 (3.67%). Por divisiones de consumo, 5 agrupaciones que en conjunto ponderaron el 87.56% se ubicaron por sobre el promedio general siendo el mayor el porcentaje en Bebidas Alcohólicas, tabaco y estupefacientes; en las Comunicaciones y en Prendas de Vestir y Calzado se registró deflación.

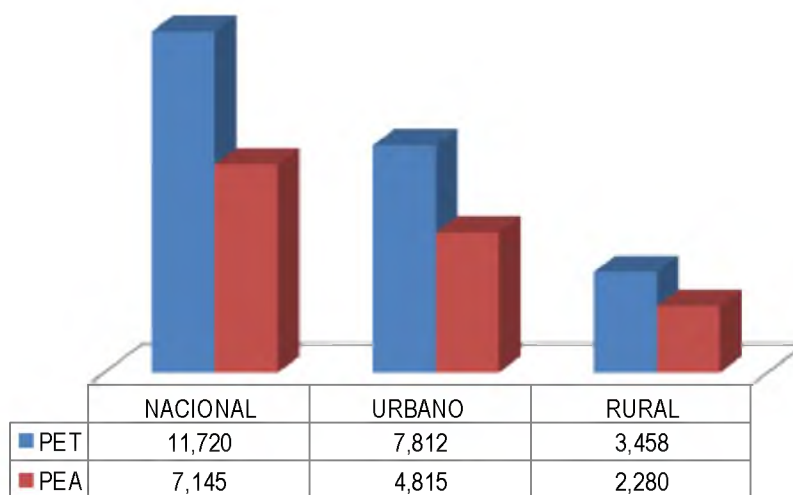
- **Población y empleo**

En el mes de septiembre 2015, la población en edad de trabajar (PET) a nivel nacional asciende a 11,3 millones de personas: 7,9 millones de personas en el área urbana (69% de la PET total), y de 3,5 millones de personas en el área rural (el restante 31%). La población económicamente activa (PEA) a nivel nacional es de 7,6 millones de personas: 5,1 millones de personas en el área urbana (68% de la PEA total), y 2,5 millones de personas en el área rural (el 32% restante).

<Ver en página siguiente>

ILUSTRACIÓN 6: POBLACIÓN ECONÓMICAMENTE ACTIVA

PET Y PEA a nivel nacional, urbano y rural



Fuente: Encuesta Nacional de Empleo, Desempleo y Subempleo (ENEMDU)

1.6. COMPARACIÓN DE LA APLICACIÓN DE LAS SALVAGUARDAS EN EL ECUADOR EN EL AÑO 2009 Y EN EL AÑO 2015.

Ecuador anteriormente ya había aplicado salvaguardas, es decir tiene un precedente en la implementación de estas medidas de protección. Con la resolución N° 466 del COMEX del día 19 de enero del 2009, se instauró una salvaguardia de uso general para regular la balanza de pagos y no discriminatoria puesto que gravaba sobretasas a las importaciones provenientes de todos los países incorporando también a aquellos con los que el gobierno ecuatoriano tenía acuerdos comerciales aún vigentes a esa fecha. Dichas salvaguardas tuvieron un período de aplicación de un año, similar a las sobretasas implementadas en el 2015 que se espera sean de 15 meses,

incluyendo un plazo de desmantelamiento de la medida de protección de tres meses.

A continuación realizaremos una comparación de los períodos económicos de 2015 y 2009, existen componentes semejantes, uno de ellos es el desplome del precio del petróleo. Así mismo en el año 2009, la moneda de curso legal (USD\$) se situaba en una fase de declive en relación al euro; el tipo de cambio a esa fecha era de USD\$ 1.40, a diferencia del año 2015, en el cual la cotización ha alcanzado USD\$ 1.12.

En el año 2009 existía una recesión internacional importante en la cual Estados Unidos era el principal, a diferencia de la actualidad, en donde dicho país ha crecido de manera significativa junto con las principales economías mundiales que han tenido un crecimiento más lento.

Las devaluaciones constantes de las monedas de la región y de naciones en vías de desarrollo como son los países latinoamericanos o desde otro punto de vista, el fortalecimiento de nuestra moneda de curso legal (USD) han permitido que exista un pequeño margen de elasticidad que permita mantener la competitividad de las ventas al exterior, especialmente en Latinoamérica, pero éste caso no se asemeja a la realidad ecuatoriana, el cual dificulta el desarrollo de nuestra economía en el exterior.

Según la Federación Ecuatoriana de Exportadores (2015), la salvaguardia de la balanza de pagos del año 2009 se aplicó para un total de

627 posiciones arancelarias (73 con recargo arancelario de entre 30% y 35%, 283 con recargo mixto - arancelario + específico por unidad- y 271 con cupos de entre el 65% y 70% del valor CIF del año previo). La salvaguardia actual supera en casi 5 veces esa cobertura, abarcando 2.600 posiciones arancelarias. La medida en 2009 abarcó al 23% de importaciones del año previo (2008) equivalente a \$4.300 millones aproximadamente; la actual cubre al 30,3% del total de importaciones que comprendieron compras por \$8.399 millones en el año previo (2014).

La Federación Ecuatoriana de Exportadores también menciona que en el año 2009, las importaciones totales cayeron un 19%, aquellas bajo las medidas de salvaguardia lo hicieron en un 39%; es decir que casi la mitad de la caída en importaciones en ese año, estuvieron motivadas por la medida de salvaguardia; el Gobierno espera que en 2015 las compras bajo la medida de salvaguardia retrocedan entre \$2.000 y \$2.400 millones (-24% a -28%). Hasta el mes de febrero de 2015, aquellas compras al exterior habían sufrido una reducción del 2%, mientras que las compras al exterior sin salvaguardas (descartando combustibles) crecieron un 25% en relación al mismo período del año anterior.

La intervención institucional de los gremios del sector productivo, incluyendo la Federación Ecuatoriana de Exportadores evitó que algunos insumos hayan sido perjudicados por esta medida; a pesar de esta situación cerca del 20% de las compras al exterior que efectúan los exportadores incluso siguen perjudicados por ciertos niveles de sobretasas.

Al respecto, la FEDEXPOR ha realizado la gestión solicitando la expulsión de ciertas partidas, tales como materias primas como pulpas de frutas, tapas y envases plásticos, partes y piezas para cocinas de inducción y gas, cabe destacar que estos productos no son producidos en el país, con el objetivo de que disminuya el nivel de afectación y defiendan al sector productivo exportador del país.

1.7. BALANZA COMERCIAL

La balanza comercial es el registro de las importaciones y exportaciones de un país durante un período. (Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones PRO ECUADOR, 2013)

Las importaciones son las compras de bienes o servicios producidos en otros países que las personas, sociedades o la administración ecuatoriana realizan para llevar a cabo la elaboración y comercialización de un producto terminado o para directa comercialización interna. Las exportaciones son las ventas de bienes o servicios producidos internamente para su posterior comercialización y envío al exterior.

El saldo de la balanza comercial se establece como la diferencia entre el total de exportaciones menos las importaciones totales comercializadas en un país, dicha diferencia, puede ser de dos tipos:

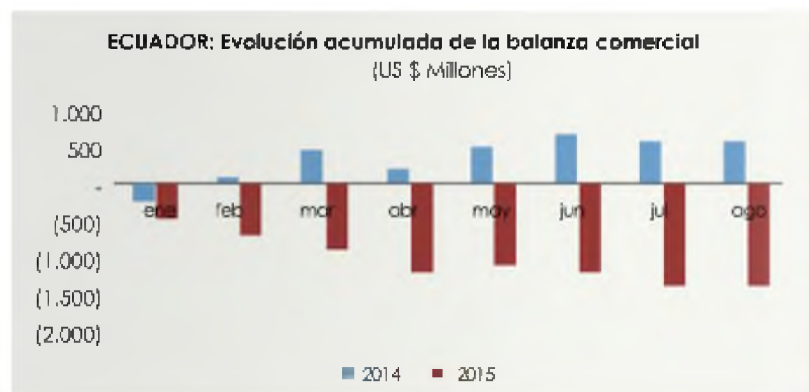
Existen dos tipos:

- Positiva: Se establece que existe superávit comercial cuando el importe de las importaciones es menor al de las exportaciones.
- Negativa: Se establece que existe déficit comercial cuando el importe de las exportaciones es inferior que el de las importaciones.

Podemos decir que existe un déficit comercial cuando un país importa y consume productos extranjeros en mayor medida en relación a sus productos fabricados localmente y consumidos en el exterior; a su vez podemos decir que existe un superávit comercial cuando un país elabora productos localmente y los comercializa en el exterior en mayor medida en relación a la importación y consumo de los productos extranjeros.

La evolución de los rubros que conforman la balanza comercial en los primeros 6 meses de los últimos 2 años se puede apreciar en la siguiente ilustración:

ILUSTRACIÓN 7: EVOLUCIÓN DE LA BALANZA COMERCIAL EN EL ECUADOR.



Fuente: Revista "Industrias" Volumen Octubre 2015

La balanza comercial por el lado de las exportaciones también se divide en dos grandes grupos:

➤ Balanza comercial petrolera:

Computa el resultado neto de las ventas de petróleo y derivados al exterior. A este resultado se le debe sustraer las compras al exterior de derivados de petróleo en un tiempo determinado. (SIISE, 2009)

➤ Balanza comercial no petrolera:

Computariza el resultado neto de las ventas de bienes, distintos del petróleo, al exterior menos sus compras de bienes, diferentes de los derivados del petróleo en un tiempo determinado. (SIISE, 2009)

Entre los rubros pertenecientes a este tipo de balanza podemos mencionar:

- Cacao
- Banano
- Oro, demás minerales y metales
- Flores
- Pescado, atún y camarón
- Plástico y manufacturas de plástico
- Confites y chocolates
- Café y té
- *Vehículos y partes*
- *Neumáticos*
- Telas, hilados y tejidos
- Productos de papel y cartón

La evolución de las exportaciones petroleras y no petroleras a lo largo de los últimos 3 años durante los primeros 8 meses se puede apreciar en la siguiente ilustración:

TABLA 2: TOTAL DE EXPORTACIONES PETROLERAS Y NO PETROLERAS DEL ECUADOR.

Intercambio comercial	2013*	2014*	2015*
Petroleras	9,361	9,666	5,037
Petróleo crudo	8,951	9,458	4,746
Derivados	410	208	291
No petroleras	7,010	8,187	7,864
Primarias	4,280	5,580	5,460
Industrializadas	2,730	2,607	2,404
Exportaciones Totales	16,371	17,853	12,901

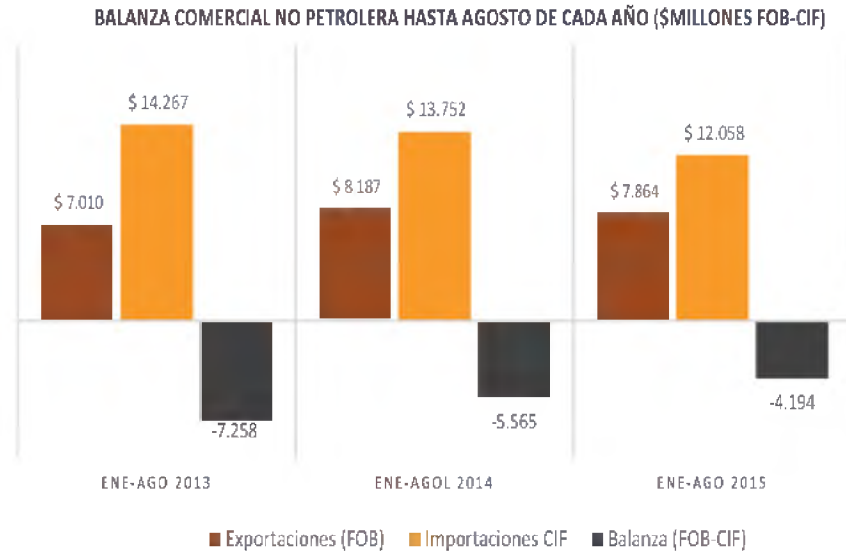
Fuente: Revista "Industrias" Volumen Octubre 2015

*Datos de Enero – Agosto del 2013, 2014 y 2015.

Así mismo en la siguiente ilustración de la Federación Ecuatoriana de Exportadores, se puede observar que el nivel de importaciones ha experimentado una disminución paulatina, mientras que las exportaciones han presentado un desarrollo inestable, provocando que el déficit en la balanza comercial no petrolera haya disminuido en un promedio de 15.50% en los últimos 3 años, producto de las medidas de protección como son las salvaguardas y los cupos de importación que más adelante explicaremos en más detalle.

<Ver en página siguiente>

ILUSTRACIÓN 8: PROGRESO DE LA BALANZA COMERCIAL NO PETROLERA



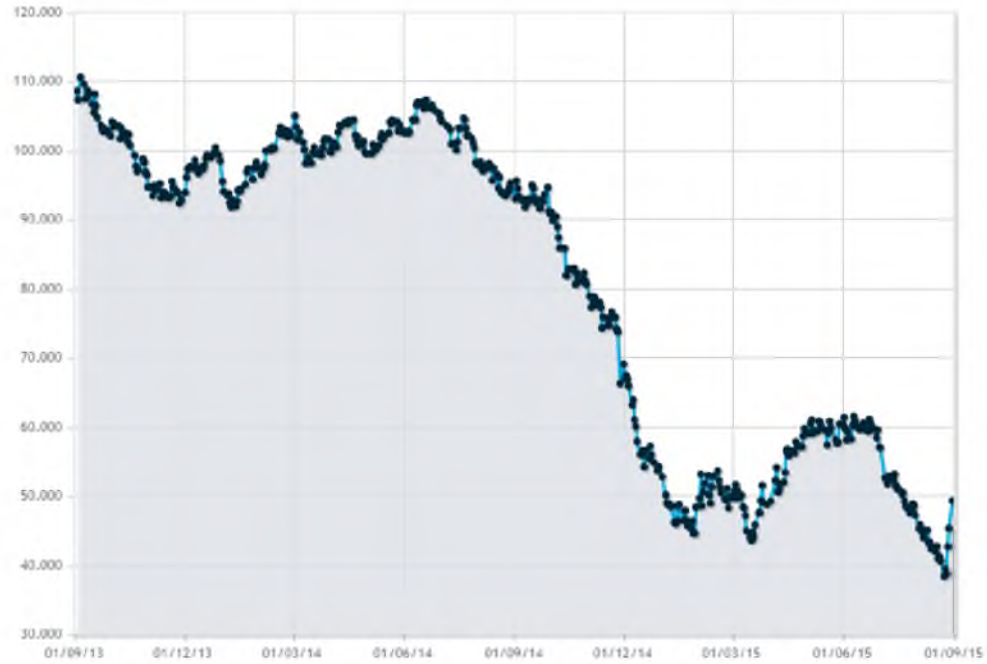
Fuente: Boletín de Comercio Exterior Octubre 2015

*Datos de Enero – Agosto del 2013, 2014 y 2015.

Las exportaciones petroleras disminuyeron un 47.90% en el año 2015 en relación al año 2014 debido a la caída en el precio del petróleo, el mismo que pasó de USD\$ 108,54 en septiembre del año 2013, a USD\$ 91,16 a septiembre del año 2014, y posteriormente a USD\$ 49,20 al cierre del mes de Agosto del año 2015, tal como se puede observar en la siguiente ilustración:

<Ver en la página siguiente>

ILUSTRACIÓN 9: EVOLUCIÓN DEL PRECIO DEL PETRÓLEO 2013 - 2015



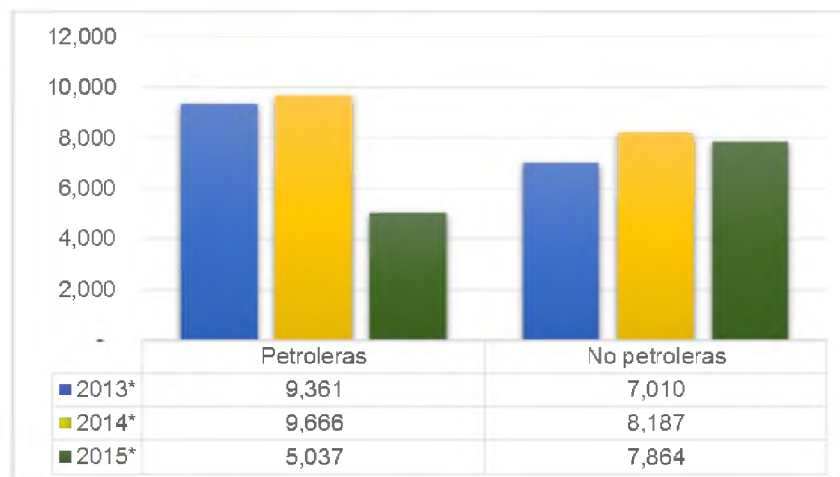
Fuente: Diario "El Ámbito"

La caída del precio del petróleo ocasionó que el Ecuador deje de percibir ingresos significativos por motivo de las exportaciones del petróleo crudo y sus derivados en un período muy corto de tiempo.

<Ver en la página siguiente>

1.8. EXPORTACIONES

ILUSTRACIÓN 10: EVOLUCIÓN DE LAS EXPORTACIONES PETROLERAS Y NO PETROLERAS



Fuente: Revista "Industrias" Volumen Octubre 2015. Cámara de Industrias de Guayaquil
* Datos de Enero – Agosto del 2013, 2014 y 2015.

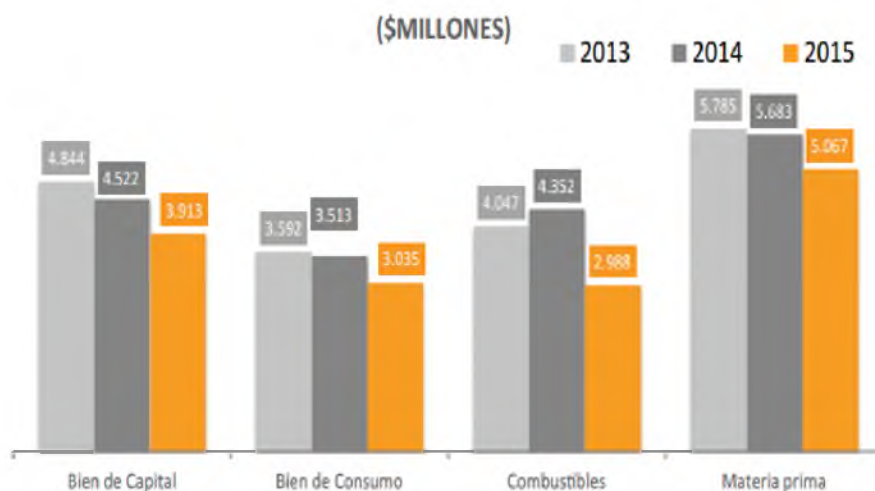
En la ilustración anterior se puede observar que las exportaciones petroleras tuvieron una variación negativa significativa del 47.90% en el año 2015 en relación al año 2014 debido a la caída del precio del petróleo. Así mismo las exportaciones no petroleras presentaron también una caída del 3.95%; este comportamiento se debe a la caída en ciertos productos tales como el camarón (12.1%), conservas de atún (27.1%), neumáticos (36.6%), minerales y metales (68.1%).

1.9. IMPORTACIONES

La FEDEXPOR, (2015) señala que en términos acumulados, hasta agosto de 2015 las compras al exterior totales presentaron un descenso del 16.90% en relación a agosto del año 2014; las compras de combustibles se redujeron en 31.40% alcanzando un valor de USD\$ 2,988 millones; en la

compra de materias primas hubo una caída de 10.80% con USD\$ 5,066 millones. Por otro lado, en un 13,50% disminuyeron las importaciones de bienes de capital con USD\$ 3,913 millones, al igual que cayeron las compras de consumo en un 3.60% y se ubicaron en los USD\$ 3,035 millones.

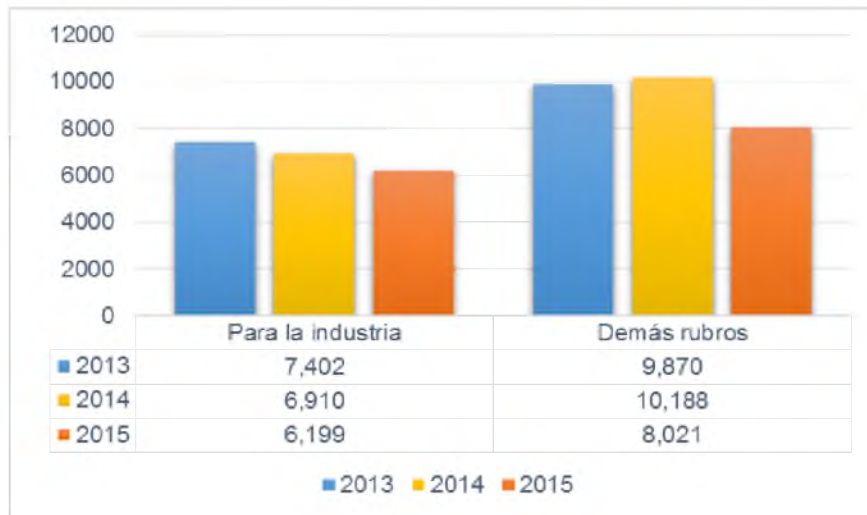
ILUSTRACIÓN 11: IMPORTACIONES CIF POR USO O DESTINO HASTA AGOSTO DE CADA AÑO



Fuente: Boletín de Comercio Exterior Octubre 2015
 *Datos de Enero – Agosto del 2013, 2014 y 2015.

En la presente ilustración podemos visualizar que las importaciones destinadas para la industria se vieron afectadas por las salvaguardas puesto que éstas disminuyeron un 6.65% en el año 2014 con relación al año 2013 y un 10,30% en el año 2015 en relación al año 2014.

ILUSTRACIÓN 12: EVOLUCIÓN DE LAS IMPORTACIONES PARA LA INDUSTRIA Y DEMÁS RUBROS



Fuente: Revista "Industrias" Volumen Octubre 2015. Cámara de Industrias de Guayaquil
 * Datos de Enero – Agosto del 2013, 2014 y 2015.

Además los demás rubros que están compuestos por bienes de consumo, otras materias primas, otros bienes de capital y combustibles y lubricantes tuvieron una caída mayor (21.30%) en el 2015 en relación al 2014.

Entre las importaciones no petroleras que realiza Ecuador al resto del mundo que tuvieron mayor crecimiento durante el 2015, podemos mencionar las más importantes como el banano (10.7%), el cacao (28.7%), los productos farmacéuticos (148.7%), el brócoli y la coliflor (58.5%) tal como se puede observar en la siguiente ilustración.

**ILUSTRACIÓN 13: CRECIMIENTO DE EXPORTACIONES NO PETROLERAS
(MONTOS FOB)**

Rubro	Mayor crecimiento (\$ miles)			
	Monto acumulado 2015	Monto acumulado 2014	Variación absoluta	↑ ↓ %
1 Banano	1.934.618	1.747.589	187.029	10,7
2 Cacao	421.741	327.602	94.139	28,7
3 Otra maquinaria eléctrica	86.311	47.206	39.105	82,8
4 Otros productos de madera	107.302	70.237	37.065	52,8
5 Productos farmacéuticos	46.367	18.647	27.719	148,7
6 Brócoli y coliflor	43.819	27.639	16.180	58,5
7 Flores	590.007	577.947	12.060	2,1
8 Harina de pescado	78.493	67.203	11.290	16,8
9 Preparaciones y conservas del mar	84.674	77.484	7.190	9,3
10 Demás frutas	52.774	45.957	6.817	14,8
Total con crecimiento	4.551.353	4.097.596	453.757	11,1

Fuente: Federación Ecuatoriana de Exportadores

De la misma manera, las importaciones no petroleras que realiza Ecuador al resto del mundo sufrieron una caída durante el 2015, éstas fueron las conservas de atún (-27.1%), los minerales y metales (-68.1%), las telas y tejidos (-24.7%), **los neumáticos (-36.6%), los vehículos y partes (-15.4%)** tal como se puede observar en la siguiente ilustración.

<Ver en la página siguiente>

**ILUSTRACIÓN 14: DISMINUCIÓN DE EXPORTACIONES NO PETROLERAS
(MONTOS FOB)**

Rubro	Menor crecimiento (\$ miles)			
	Monto acumulado 2015	Monto acumulado 2014	Variación absoluta	↑ ↓ %
1 Conservas de atún	566.138	776.688	- 210.551	- 27,1
2 Camarón	1.518.493	1.727.831	- 209.338	- 12,1
3 Minerales y metales	77.121	241.409	- 164.288	- 68,1
4 Plástico y manufacturas de plástic	78.662	112.320	- 33.659	- 30,0
5 Jugos de frutas	43.131	62.905	- 19.773	- 31,4
6 Aceites y extractos vegetales	191.240	210.172	- 18.932	- 9,0
7 Café y té	93.721	109.162	- 15.442	- 14,1
8 Telas, hilados y tejidos	46.127	61.293	- 15.165	- 24,7
9 Vehículos y partes	75.349	89.015	- 13.666	- 15,4
10 Neumáticos	21.516	33.949	- 12.433	- 36,6
Total con decrecimiento	3.343.148	4.140.239	- 797.092	- 19,3

Fuente: Federación Ecuatoriana de Exportadores

Sin embargo si analizamos las mismas importaciones sólo a nivel de la Comunidad Andina, podemos determinar que se han visto más afectadas por esta medida impositiva. Entre los rubros afectados están las telas y tejidos (-33.9%), los minerales y metales (-52.3%), el atún (-86.6%), **los vehículos y partes (-21.5%) y los neumáticos (-31.0%)**

<Ver en la página siguiente>

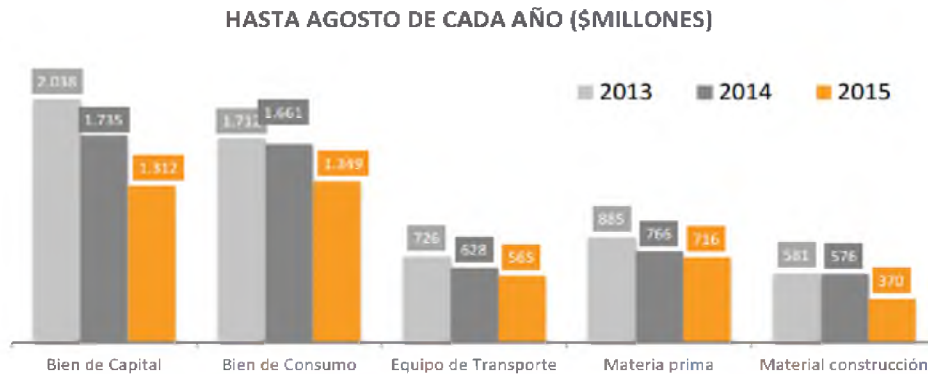
**ILUSTRACIÓN 15: DISMINUCIÓN DE EXPORTACIONES NO PETROLERAS
COMUNIDAD ANDINA (MONTOS FOB)**

Rubro	Menor crecimiento (\$ miles)			
	Monto acumulado 2015	Monto acumulado 2014	Variación absoluta	↑ ↓ %
1 Plástico y manufacturas de plástico	34.552	58.813	- 24.260	- 41,3
2 Otra maquinaria no eléctrica	10.943	32.402	- 21.459	- 66,2
3 Vehículos y partes	69.278	88.212	- 18.934	- 21,5
4 Telas, hilados y tejidos	25.593	38.697	- 13.104	- 33,9
5 Minerales y metales	10.469	21.930	- 11.460	- 52,3
6 Atún	1.250	9.359	- 8.108	- 86,6
7 Productos de limpieza, higiene y belleza	13.803	20.505	- 6.702	- 32,7
8 Neumáticos	14.107	20.457	- 6.349	- 31,0
9 Productos de papel y cartón	27.171	32.176	- 5.005	- 15,6
10 Otros productos manufacturados	6.742	11.140	- 4.399	- 39,5
Total con decrecimiento	386.256	539.778	- 153.522	- 24,7

Fuente: Federación Ecuatoriana de Exportadores
Elaborado por: FEDEXPOR

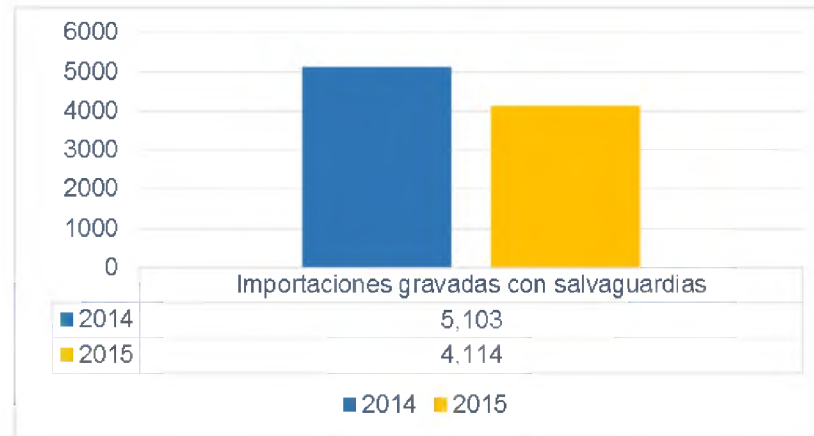
También las importaciones a las cuales se les aplicaron salvaguardas fueron afectadas, ya que presentaron una caída de 20% en relación al mismo período del año anterior, reduciéndose en casi USD\$ 1.054 millones; mientras que las importaciones que no fueron afectadas con esta medida disminuyeron sólo un 7%.

ILUSTRACIÓN 16: IMPORTACIONES AFECTADAS CON SALVAGUARDIA Y SU AFECTACIÓN EN LA BALANZA DE PAGOS



Fuente: Boletín de Comercio Exterior Octubre 2015

ILUSTRACIÓN 17: IMPORTACIONES GRAVADAS CON SALVAGUARDAS



Fuente: Revista "Industrias" Volumen Octubre 2015. Cámara de Industrias de Guayaquil

Las partidas que fueron afectadas con la imposición de salvaguardas en el año 2014, presentaron una disminución del 19,40% en la cantidad importada en el 2015, debido a que los costos de importación aumentaron y las empresas tuvieron que abastecerse con productos nacionales en lugar de los productos importados.

CAPÍTULO II

2. APLICACIÓN Y EFECTOS DE LAS SALVAGUARDAS EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ.

2.1. ANTECEDENTES DE LA INDUSTRIA ECUATORIANA AUTOMOTRIZ.

Durante la década de 1950, hubo un desarrollo de la metalmecánica y la textilera, cuando estas secciones emprenden la producción de asientos para buses, carrocerías y partes y piezas hechas con metal.

La línea histórica de la industria automotriz da comienzo en 1973 con la fabricación de un total de 144 vehículos de un mismo modelo, el Andino, ensamblado por AYMESA hasta el año de 1980. Ya en el año 1988 la producción alcanza un incremento del 54.21%, significando esto que de 7.864 vehículos producidos en 1987 pasó a 12.127 vehículos en 1988; gracias al Plan de Vehículo Popular.⁴

En 1992 se abren las puertas a las importaciones como resultado del perfeccionamiento del Comercio entre Colombia, Ecuador y Venezuela; y

⁴ *Historía de la Industria Ecuatoriana.* (s.f.). Obtenido de <http://www.cinae.org.ec/index.php/la-industria>

consecuentemente Ecuador inicia las exportaciones. Tras el Convenio Automotor de 1993 se desarrolló la industria de ensamblaje y producción de autopartes y actualmente Ecuador posee cuatro ensambladoras: AYMESA, MARESA, OMNIBUS BB y CIAUTO, mismas que producen las marcas Kia, Mazda, Chevrolet y Great Wall, respectivamente.

Como dato de interés, la industria automotriz ecuatoriana a causa de la calidad de sus productos ha logrado obtener reconocimientos de altos estándares internacionales y las empresas ensambladoras y productoras de autopartes están bajo normas de calidad para la industria tales como la QS 9000, ISO TS 16949-2002, ISO 14000 e ISO 18000. También gracias al alto grado de calidad y tecnología de los productos fabricados en el Ecuador, se ha logrado aperturar mercados internacionales llegando a exportar países como: Venezuela, Colombia, Perú, Chile y Estados Unidos.

Las restricciones gubernamentales así como la asignación de cupos a importaciones de vehículos y partes, representan un riesgo alto para el sector automotriz ocasionando alza de precios pero a pesar de eso, según la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, la industria ha reflejado un crecimiento promedio en ventas por vehículo de 6.3% entre el 2002 y 2013. Las restricciones a importaciones de vehículos se aplican desde el 2009 y en el 2012 se aplicaron bajo el argumento de la disminución del precio del petróleo a nivel internacional lo que se le cataloga como un impacto externo negativo para el país. Problema que se extiende hasta la actualidad (2015) y mediante resoluciones del COMEX entra en vigencia sobretasas que se deben aplicar a varios rubros y entre ellos los del sector automotriz.

2.2. ORGANIZACIONES GREMIALES DEL SECTOR.

Los organismos gremiales del sector automotor son:

Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana (CINAE): Su propósito es ayudar a las entidades públicas y privadas en lo concerniente a la industria de automotores; además de proporcionar ayuda a las compañías productoras e importadoras de materiales con fines de ensamblaje.⁵

Asociación Ecuatoriana Automotriz (AEA): Institución encargada de velar por el bienestar del sector automotriz ecuatoriana, manteniendo en vigilancia leyes, regulaciones, acuerdos, decretos y demás que puedan afectar a la productividad del sector. De la misma manera, cuando el caso lo amerita, presenta reclamos y denuncias siempre que favorezcan al desempeño del mismo.

Cámara de Fabricantes de Carrocerías (CANFAC): Corporación que agremia al sector carrocerero del Ecuador dedicada a fomentar una cultura de valoración y preferencia de los productos y servicios ecuatorianos y su objetivo principal es el desarrollo del sector fomentado en integración, capacitación y asistencia técnica.

Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE): Asociación de empresas que concentra a un sector fundamental con el objetivo de apoyar y

5 Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana. (s.f.). Obtenido de <http://www.cinae.org.ec/index.php/cinaeadmin/quienessomo>

servir al sector Automotor del Ecuador. Es una agrupación inicialmente de 19 importadores de repuestos, creada el 6 de mayo de 1946 inicialmente como Asociación Ecuatoriana Automotriz del Interior (AEADI) y pasa a llamarse AEADE en el año 2002 con la premisa de apoyar a más empresas a lo largo del país.

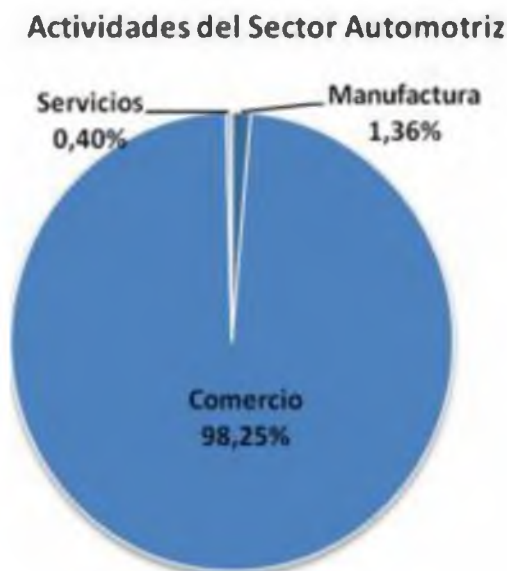
2.3. IMPORTANCIA DEL SECTOR AUTOMOTRIZ EN EL ECUADOR.

Gran parte de los ingresos que generan las diferentes ramas productivas se deben a la participación significativa del sector automotriz de manera directa e indirecta ya que éstas son de gran importancia en la elaboración de los vehículos. Las industrias del sector productivo que se vinculan al sector automotor son: metalúrgica, siderúrgica, metalmecánica, minera, petrolera, de plástico, electricidad, vidrio, informática y robótica. Se puede decir que su importancia es social, económica y tecnológica.

La importancia social del sector es la generación de ingresos mediante los impuestos y aranceles que son recaudados por el Estado ecuatoriano para financiar proyectos dirigidos a la parte social, es decir, la construcción de carreteras, programas de salud, educación, vivienda y todo lo que contribuya al bienestar de la comunidad. De acuerdo con la Administración Tributaria (SRI), la recaudación total de los sectores relacionados, en el año 2014, fue alrededor de 447 millones de dólares.

En el análisis sectorial del 2012, basado en estadísticas del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC), el sector automotor representa un gran impacto en la generación de empleo en sus actividades desde el ensamblaje, distribución y venta del vehículo. De acuerdo con el INEC, el sector automotriz se divide en tres grandes grupos: Comercio, Manufactura y Servicios; de los cuales un 70% de establecimientos se dedica al mantenimiento y reparación de vehículos, un 30% a la venta de partes, piezas y accesorios de los automotores; esto es de un total de 29.068 establecimientos. Por otro lado un 0.40%, lo que representa 118 establecimientos, se dedican a la prestación de alquiler de vehículo.

ILUSTRACIÓN 18: ACTIVIDADES DEL SECTOR AUTOMOTRIZ

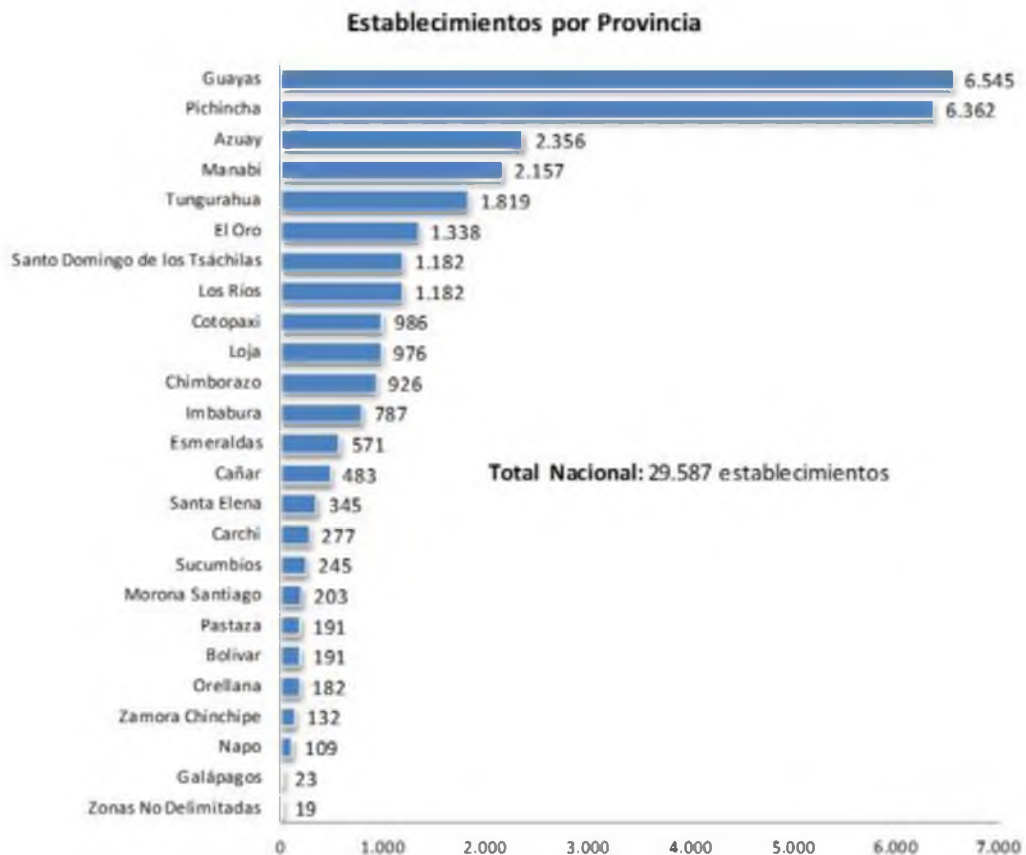


Fuente: Censo Nacional Económico 2010, INEC

Como se mencionó en el párrafo precedente este sector es una fuente importante de generación de empleo y de acuerdo con la información del Censo Económico al 2012 hay 90.012 personas ocupadas. De los cuales 84.155 se

encuentran empleados en la parte Comercial, 5.194 en manufactura y 663 en servicios. A nivel provincial, Guayas representa el 27%, Pichincha un 17% y Manabí un 7,5% de los establecimientos en general.

ILUSTRACIÓN 19: NÚMERO DE ESTABLECIMIENTOS POR PROVINCIA



Fuente: Censo Nacional Económico 2010, INEC
 Elaborado por: Dirección de Estadísticas Económicas, INEC

En lo que respecta a su importancia económica podemos mencionar el PIB, definido como la suma total de los bienes y servicios durante un periodo determinado de cada uno de los sectores económicos de un país. Según el Banco Central del Ecuador (BCE), para el año 2012 se obtuvo una participación

promedio anual del PIB no petrolero de 82.44%, más la participación del sector automotriz respecto al PIB total representó un 6.74% para el año 2012.

Por último se menciona la importancia tecnológica del sector automotriz que gracias a su alto grado de tecnificación sus productos no solo son reconocidos a nivel nacional sino también internacional; además genera plazas de empleo en el área de informática y robótica, también fomenta la investigación y desarrollo de los componentes automotores dando paso a la permanente innovación tecnológica.

Debemos mencionar que en ensamblaje nacional por unidades del 2014 fue de 62.689 que frente al 2013 representa un -8.06% de crecimiento, como se muestra a continuación:

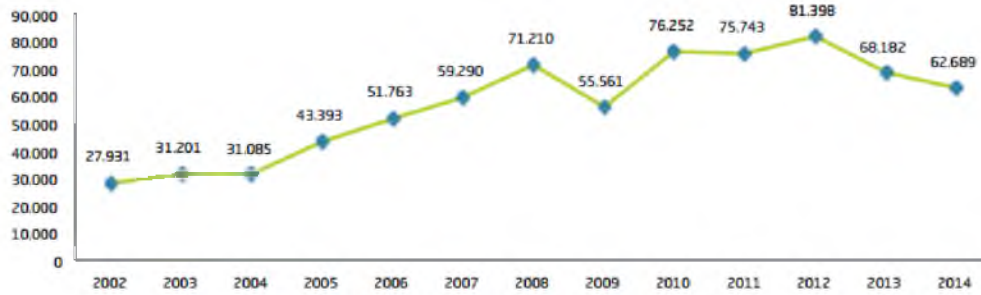
TABLA 3: ENSAMBLAJE NACIONAL EN UNIDADES

Producción Nacional en Unidades		
Año	Unidades	Porcentaje de crecimiento
2002	27.931	
2003	31.201	11,71%
2004	31.085	-0,37%
2005	43.393	39,59%
2006	51.763	19,29%
2007	59.290	14,54%
2008	71.210	20,10%
2009	55.561	-21,98%
2010	76.252	37,24%
2011	75.743	-0,67%
2012	81.398	7,47%
2013	68.182	-16,24%
2014	62.689	-8,06%

Fuente: Anuario 2014 emitido por la AEADE

ILUSTRACIÓN 20: ENSAMBLAJE NACIONAL DE VEHÍCULOS

Producción Nacional (unidades)



Fuente: Anuario 2014 emitido por la AEADE

En el siguiente cuadro se recogen datos por ensambladora desde el año 2006 hasta el 2014.

<Ver en la página siguiente>

ILUSTRACIÓN 21: ENSAMBLAJE DE VEHÍCULOS POR ENSAMBLADORA Y POR SEGMENTO

Producción de vehículos por ensambladora y segmento 2006-2014

AÑO	ENSAMBLADORA	AUTOMÓVILES	CAMIONETAS	SUV'S	VAN'S	CAMIONES	BUSES	TOTAL GENERAL
2006	MARESA	965	5.344	-	-	-	-	6.309
	OMNIBUS BB	15.962	20.404	8.999	-	-	89	45.454
Total 2006		16.927	25.748	8999	0	-	89	51.763
2007	AYMESA	5.812	-	-	1.785	-	-	7.597
	MARESA	1.073	6.243	-	-	-	-	7.316
	OMNIBUS BB	14.209	20.992	9.102	-	-	74	44.377
Total 2007		21.094	27.235	9102	1.785	-	74	59.290
2008	AYMESA	3.629	-	-	2.803	-	-	6.432
	MARESA	192	8.598	-	-	-	-	8.790
	OMNIBUS BB	17.108	24.534	14.032	-	-	314	55.966
Total 2008		20.929	33.132	14032	2.803	-	314	71.210
2009	AYMESA	4.109	-	1.178	1.290	-	-	6.577
	MARESA	-	6.835	-	-	-	-	6.835
	OMNIBUS BB	14.116	10.543	17.490	-	-	-	42.149
Total 2009		18.225	17.378	18668	1.290	-	-	55.561
2010	AYMESA	6.499	-	4.802	1.791	-	-	13.092
	MARESA	-	8.995	-	-	-	-	8.995
	OMNIBUS BB	20.065	14.304	19.796	-	-	-	54.165
Total 2010		26.564	23.299	24598	1.791	-	-	76.252
2011	AYMESA	4.399	-	6.860	2.629	-	21	13.909
	MARESA	-	8.129	-	-	-	-	8.129
	OMNIBUS BB	22.829	15.489	15.387	-	-	-	53.705
Total 2011		27.228	23.618	22.247	2.629	-	21	75.743
2012	AYMESA	6.947	-	7.675	2.209	1.782	-	18.613
	MARESA	-	9.826	-	-	-	-	9.826
	OMNIBUS BB	27.597	15.067	10.295	-	-	-	52.959
Total 2012		34.544	24.893	17970	2.209	1.782	-	81.398
2013	AYMESA	7.565	-	5.205	1.361	1.237	-	15.368
	CIAUTO	-	349	396	-	101	-	846
	MARESA	-	7.474	-	-	-	-	7.474
OMNIBUS BB	24.987	10.246	9.261	-	-	-	44.494	
Total 2013		32.552	18.069	14.862	1.361	1.338	-	68.182
2014	AYMESA	5.077	-	4.798	200	-	-	10.075
	CIAUTO	-	-	-	-	-	-	-
	MARESA	-	5.990	-	-	-	-	5.990
OMNIBUS BB	23.557	13.467	9.600	-	-	-	46.624	
Total 2014		28.634	19.457	14.398	200	-	-	62.689

Fuente: Anuario 2014 emitido por la AEADE

Cabe mencionar que la producción de las ensambladoras nacionales ascendió a 62.689 unidades, según la AEADE; en cuanto a la demanda de automóviles nuevos en el 2014 representa un 40%, seguido por SUV's con el 26%, camionetas con el 19%, los camiones concentraron el 10%, las VAN's concentraron el 4% y los buses el 1%.

2.4. ESTADISTICA DEL INCREMENTO DE IMPORTACIONES EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

Las importaciones significan una gran apertura para las negociaciones internacionales y para las nacionales también, pues la importación consiste en la compra de vehículos ya terminados desde el exterior para llevarlos a las concesionarias del país y poder atender con mayor calidad las exigencias del mercado.

Según la AEADE, anuario (2014)

“Las importaciones de vehículos armados (CBU) del año 2014 registraron un total de 57.093 unidades, mostrando una reducción del 9% en comparación con las 62.595 unidades importadas en el año 2013. El 48% de la demanda nacional fue atendida con vehículos importados (CBU)”; como se muestra a continuación:

<Ver en la página siguiente>

ILUSTRACIÓN 22: IMPORTACIONES DE VEHÍCULOS

Importaciones de vehículos (Unidades)



Fuente: Anuario 2014 emitido por la AEADE

<Ver en la página siguiente>

ILUSTRACIÓN 23: IMPORTACIONES ANUALES POR SEGMENTO

Importaciones anuales por segmento

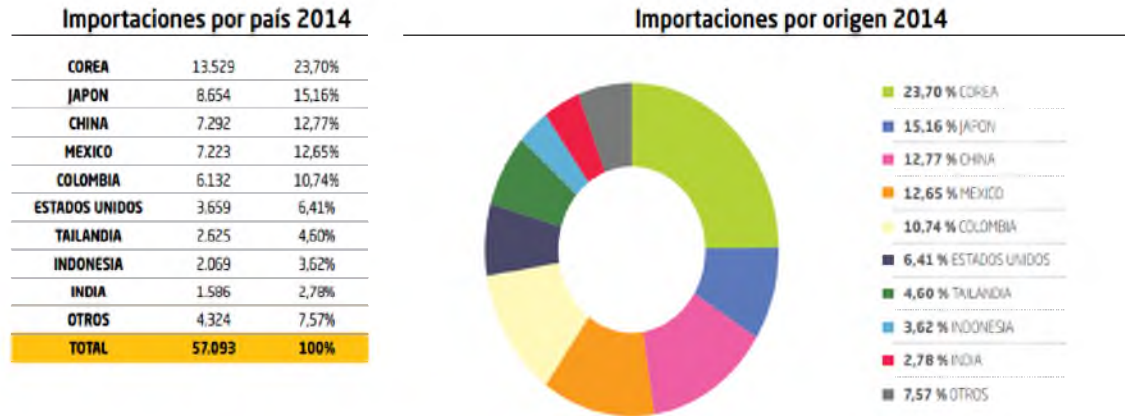
AÑO	AUTOMÓVILES	CAMIONETAS	SUV'S	VAN'S	BUSES	CAMIÓN	TOTAL
1992	11.931	3.123	4.323	-	356	3.092	22.825
1993	16.112	2.887	1.891	51	328	2.849	24.118
1994	20.954	3.677	3.730	2.843	913	7.929	40.046
1995	14.694	2.400	3.286	1.310	574	4.982	27.246
1996	6.456	1.541	2.143	335	161	1.395	12.031
1997	6.008	2.718	3.753	441	300	2.605	17.825
1998	12.853	3.359	5.736	971	683	5.931	29.533
1999	1.355	442	1.009	199	143	1.246	4.394
2000	4.137	1.277	1.491	85	106	923	8.019
2001	21.213	5.136	5.153	2.491	868	7.533	42.394
2002	25.403	6.078	5.714	2.807	939	8.152	49.093
2003	14.830	3.779	4.317	2.384	583	5.063	30.956
2004	19.979	4.289	6.251	1.754	617	5.358	38.248
2005	31.870	3.138	10.301	2.276	798	6.927	55.310
2006	30.525	4.379	11.555	1.678	964	8.375	57.476
2007	22.485	6.212	13.401	1.879	1.046	9.081	54.104
2008	32.585	9.038	13.569	1.915	561	12.654	70.322
2009	15.709	5.343	12.779	919	572	5.327	40.649
2010	38.418	13.964	15.807	2.938	1.168	7.390	79.685
2011	32.090	9.782	15.088	5.264	1.729	11.148	75.101
2012	27.545	10.064	12.908	2.692	1.513	11.930	66.652
2013	20.099	6.292	14.945	5.082	1.896	14.281	62.595
2014	18.820	5.292	14.530	5.367	469	12.615	57.093

Fuente: Anuario 2014 emitido por la AEADE

Los principales países proveedores de vehículos para el año 2014 son Corea con 23.70%, México con 12.65%, Colombia con 10.74 y EEUU con 6.41%.

<Ver página siguiente>

ILUSTRACIÓN 24: IMPORTACIONES POR ORIGEN



Fuente: Anuario 2014 emitido por la AEADE

En el 2014 el segmento de vehículo más importado fue el de automóvil de Corea con 6.737 unidades importadas, le sigue el Van con 3.609 unidades y el menos importado fue el Van de Colombia con 2 unidades.

ILUSTRACIÓN 25: IMPORTACIONES ANUALES POR SEGMENTO

AÑO	TIPO	ALEMANIA	BRASIL	CHINA	COLOMBIA	COREA	EE.UU.	INDIA	JAPÓN	MÉXICO	OTROS	TOTAL
2012	AUTOMÓVIL	729	1.766	2.429	3.547	10.766	471	1.357	1.505	4.457	518	27.545
	CAMIONETA	0	201	1.191	3	0	2.020	473	45	1.374	4.757	10.064
	SUV	376	0	689	824	5.786	2.067	0	1.875	324	967	12.908
	VAN	173	0	1.668	120	728	0	0	3	0	0	2.692
	CAMIÓN	45	54	1.903	3.312	1.543	697	0	3.592	571	213	11.930
	BUS	0	623	117	55	94	7	0	613	0	4	1.513
		1.323	2.644	7.997	7.861	18.917	5.262	1.830	7.633	6.726	6.459	66.652
2013	AUTOMÓVIL	174	819	793	2.062	8.230	310	2.089	688	4.338	616	20.099
	CAMIONETA		62	425			1.396	265	1	944	3.199	6.292
	SUV	169	500	305	1.191	4.677	1.628		2.551	1.253	2.471	14.945
	VAN	382	0	3.356	0	1.319	3	0	16	3	3	5.082
	CAMIÓN	183	309	3.491	2.298	1.229	847	192	3.720	1.147	665	14.281
	BUS	0	515	210	166	21	0	0	912	70	2	1.896
		908	2.205	8.580	5.717	15.476	4.384	2.546	7.888	7.755	7.156	62.595
2014	AUTOMÓVIL	287	697	1.341	2.367	6.737	322	1.469	846	3.845	909	18.820
	CAMIONETA		118	83			1.068	117		857	3.049	5.292
	SUV	343	318	213	609	4.043	2.040		2.927	1.626	2.411	14.530
	VAN	203	7	3.609	2	1.422	5		21		98	5.367
	CAMIÓN	172	226	1.957	3.154	1.212	224		4.613	869	188	12.615
	BUS		52	89		54			247	26	1	469
		1.005	1.418	7.292	6.132	13.468	3.659	1.586	8.654	7.223	6.656	57.093

Fuente: Anuario 2014 emitido por la AEADE

2.5. SECTORES MÁS AFECTADOS POR LAS SALVAGUARDAS.

Según una entrevista realizada por Ecuavisa (2015), a representantes de la Industria gráfica se determinó que ésta es una de las más afectadas puesto que la tinta es una materia prima básica y esencial para este sector y a la misma se le aplicó cupos de importación de menos del 30%, además el papel y las maquinarias para impresión fueron afectados con arancel del 5% al 45%. A estos reclamos se les suma la preocupación de los artesanos gráficos, los mismos que declaran que la aplicación de los comprobantes electrónicos en las empresas sumadas a los altos costos de impresión va a afectar de manera significativa el sector causando el cierre de muchas empresas que se dedican a esta actividad.

2.6. SECTORES CON BAJO IMPACTO CON EL AUMENTO DE ARANCELES

Representantes de la industria ecuatoriana textil, metalmecánica y alimenticia en la ciudad de Quito no creen que las salvaguardas arancelarias que fueron aplicadas a principios de este año reflejen un gran impacto en la comercialización, distribución o comercialización de los productos, debido a que éstos productos son fabricados dentro del país, con mano de obra y materia prima interna, y sólo una pequeña parte de ella se importaría, por lo que el efecto en el precio final será menor al 2%. Otra razón es que los precios de los competidores serán mucho más altos porque la mayor parte de su materia prima es importada y dicho rubro fue afectado con el 45% de arancel.

Según Diario El Comercio (2015), los empresarios apuntan que menos del 8% del algodón que se utiliza para fabricar hilo es ecuatoriano, el resto es importado de países como Estados Unidos. Además, de unos 100 tipos de telas que se emplean en la confección ecuatoriana, 20 se producen en el país.

Así mismo Gerald Montesinos presidente del sector metalmecánico de la organización de Pichincha expone que pese a que la materia prima, como el acero, es importada, el impacto por las nuevas salvaguardas no será mayor y, al igual que el sector textil, calcula que la incidencia en el precio final de sus productos será un 2% adicional: un valor mínimo. Para Montesinos, la ventaja es mayor, pues la industria tiene competidores externos, como Colombia y Estados Unidos, cuyos productos, al ser importados con nuevas tasas, serían más caros que los que se comercializan en el país. También la industria alimenticia como cereales, panadería, frutas, legumbres y cárnicos tendría poca afectación debido a que la mayoría de éstos son fabricados internamente y no existiría la necesidad de importar.

Según Diario El Telégrafo (2015), la Industria del calzado también es otro rubro de la economía que fue favorecida con la salvaguardia debido a que tanto el arancel mixto de 2009 como la sobretasa arancelaria que acaba de poner el Gobierno benefician al sector nacional que estuvo a punto de desaparecer hace 7 años. En 2009 el Gobierno gravó con \$ 10.00 de arancel por cada par de zapatos importados y a partir de 2013, con \$ 6.00

De 3.500 artesanos que producían calzado en el país, solo 600 quedaron en el negocio por la competencia desleal que había con el ingreso de mercadería barata de Asia. Como resultado de las medidas arancelarias aplicadas en 2009, los productores pasaron de 600 a 5.000 zapateros.

2.7. DESARROLLO DEL ENSAMBLAJE Y VENTAS DE VEHÍCULOS.

Como podemos observar en las siguientes ilustraciones, el ensamblaje local de autos ha aumentado significativamente en los últimos 12 años, hasta llegar a superar en cantidad a los autos importados.

La disminución de los cupos no sólo afecta al mercado en la falta de disponibilidad, escasez y variedad de productos sino también de forma económica, debido a que ésa venta que no se realizó se transforma en ingresos no recibidos por la compañía y que a su vez puede causar el despido de su personal, ya que la misma no podrá solventar los gastos que representa el empleado.

ILUSTRACIÓN 26: COMPOSICIÓN DE LAS VENTAS EN ECUADOR

Composición de las ventas en Ecuador / 2002 - 2014

AÑO	ENSAMBLAJE LOCAL	%	IMPORTACION	%	TOTAL
2002	21.047	30,34%	48.325	69,66%	69.372
2003	22.768	39,19%	35.327	60,81%	58.095
2004	22.230	37,58%	36.921	62,42%	59.151
2005	29.528	36,72%	50.882	63,28%	80.410
2006	31.496	35,17%	58.062	64,83%	89.558
2007	32.591	35,51%	59.187	64,49%	91.778
2008	46.782	41,52%	65.902	58,48%	112.684
2009	43.077	46,44%	49.687	53,56%	92.764
2010	55.683	42,13%	76.489	57,87%	132.172
2011	62.053	44,36%	77.840	55,64%	139.893
2012	56.395	46,44%	65.051	53,56%	121.446
2013	55.509	48,77%	58.303	51,23%	113.812
2014	61.855	51,52%	58.205	48,48%	120.060

Fuente: Anuario 2014 - Asociación Ecuatoriana Automotriz

ILUSTRACIÓN 27: COMPOSICIÓN DE LAS VENTAS

Composición de las ventas (ensamblaje - importación)



Fuente: Anuario 2014 - Asociación Ecuatoriana Automotriz

2.8. CUPOS DE VENTAS DE VEHÍCULOS.

El mercado de vehículos ha sufrido una contracción durante el año en curso, debido a la asignación de cupos y a la baja demanda de productos automotrices. El Gobierno Ecuatoriano aplicó un recorte de cupos para los vehículos del exterior en un 40% y para la importación de CKD destinados para el ensamblaje un 20%. Esto, sumado a la difícil situación económica que

atraviesa el país, ha provocado que las ventas de autos bajaran un 10.70% en sólo 4 meses, y provocó una reducción anual del 35% en la venta de vehículos, y a pesar de la reducción de los cupos, las concesionarias no están vendiendo el cupo asignado.

De acuerdo a la Asociación Ecuatoriana Automotriz, existen pequeños importadores que tuvieron que reducir su cupo en un 95% debido a la decisión tomada por el Gobierno.

A criterio de Manuel Murтинho, gerente general de la Asociación Ecuatoriana Automotriz (AEA), son tres: la reducción de cupos de importación, la mayor rigurosidad en la entrega de créditos por parte de la banca y la situación económica actual. Así, el 40% de la baja en ventas que registra el sector, según el dirigente, es un efecto directo de la situación económica a raíz del desplome de los precios del petróleo. “Nadie quiere endeudarse, los posibles compradores están a la espera de que la situación mejore”, analizó Murтинho, quien añadió que dentro de este factor incide la elevación de precios de vehículos de principios de año.

En 2014 el cupo establecido fue de 128.090 automotores. Los cupos para los Ckd's que sufrieron en el 2015 una reducción de cerca de 48.000 carros para la venta fueron ampliados hasta diciembre del 2015. Esta noticia se dio a conocer en la publicación del Registro Oficial (RO) del 19 de mayo, en la que indica el cambio en el anexo 2 de la resolución 049-2014 del Pleno del Comité de Comercio Exterior. Los cupos de las importaciones de las piezas que

sirven para ensamblar carros o motos fueron unificadas por lo cual se mantendrá un cupo global.

El 29 de diciembre de 2014 se publicó mediante Resolución N. 049-2014 del Pleno del COMEX, la prórroga de la vigencia de las resoluciones 65 y 66 del año 2012, y la 011-2014 hasta el 31 de diciembre de 2015. El 3 de febrero de 2015 mediante Resolución N. 003-2013 del mismo Comité, se incrementó el cupo de importación de vehículos de 22.278 unidades a 25.617 unidades, tal como se muestra en el anexo 1 de la misma Resolución:

TABLA 4: CUPOS DE IMPORTACIÓN

ANEXO 1

RUC	Importador	Cupo 2014		Cupo 2015	
		FOB	Cantidad	FOB	Unidades
1790014797001	AUTOMOTORES Y ANEXOS S.A AYASA	50.645.850,56	4.776	54.852.161,94	5.167
0190310647001	NEGOCIOS AUTOMOTRICES NEOHYUNDAI S.A.	46.867.008,85	5.014	47.916.078,05	5.113
1792073634001	TOYOTA DEL ECUADOR S.A.	26.789.628,45	1.845	35.187.797,30	2.551
1790015424001	QUITO MOTORS S.A. COMERCIAL E INDUSTRIAL	25.058.689,78	1.361	33.104.408,77	1.807
1790598012001	GENERAL MOTORS DEL ECUADOR S.A.	27.607.022,79	2.875	31.509.842,54	3.587
1791739205001	AEKIA S.A.	16.928.837,58	1.748	19.437.777,80	2.195
1790279901001	MANUFACTURAS ARMADURIAS Y REPUESTOS ECUATORIANOS S.A. MARESA	10.529.949,55	682	10.791.588,13	711
0190347370001	FISUM S.A.	6.890.440,10	580	10.626.184,09	784
1792231116001	AUTOSHARECORP S.A.	7.902.690,82	435	9.700.291,20	530
1790009459001	CASABACA S.A.	5.859.854,43	303	5.859.854,43	303
1790360741001	ALVAREZ BARBA S.A.	5.682.435,38	155	5.682.435,38	155
1791998472001	MOSUMI S.A.	4.123.109,41	211	4.474.659,01	233
1890010705001	AMBACAR CIA. LTDA.	2.989.688,07	336	3.948.635,71	434
0190003701001	IMPORTADORA TOMEBAMBA	3.415.815,95	177	3.552.102,09	187
0992141913001	TOYOCOSTA S.A.	3.244.454,09	172	3.244.454,09	172
1791895584001	CORPORACION CARRERA S.A	2.768.375,54	89	2.768.375,54	89
0991331433001	EUROVEHICULOS S.A.	2.102.955,32	391	2.155.357,74	403
1792028795001	CINASCAR DE ECUADOR S.A.	1.715.907,19	415	1.715.907,19	415
1792121795001	GERMANMOTORS S.A.	1.463.754,30	52	1.463.754,30	52
1790517454001	RECORDMOTOR S.A.	1.425.063,48	56	1.425.063,48	56
1791276647001	INTRANS ECUADOR S.A.	1.154.781,24	65	1.154.781,24	65
1790294757001	AUTOMOTORES DE FRANCIA COMPAÑIA ANONIMA AUTOFRANCIA C.A.	1.113.261,00	84	1.113.261,00	84
0990022011001	MAQUINARIAS Y VEHICULOS S.A. MAVESA	1.047.574,32	70	1.047.574,32	70
1792421772001	AUTOLIDER ECUADOR S.A.	937.039,32	23	937.039,32	23
0401328034001	VIZCAINO TERAN PAUL ANDRES	779.490,00	17	779.490,00	17
1791705424001	AUTEC S.A.	594.189,00	17	594.189,00	17
1790557189001	REPRESENTACIONES AUTOCONFIANZA	562.863,82	27	562.863,82	27
0992594136001	INDIAN MOTORS S.A. (INDIAMOT)	484.962,36	16	504.160,36	17
0990332169001	CETIVEHICULOS S.A.	498.734,60	47	498.734,60	47
0790083369001	IMPORTADORA NORIMPORT S A	452.110,00	14	452.110,00	14
1791827430001	MECANOSOLVERS S.A.	376.304,00	85	428.504,00	114
1791977971001	AUTOBRIT S.A.	347.131,00	6	347.131,00	6
1891722326001	AUTOS CHINAACCPASS CIA. LTDA.	320.489,44	45	320.489,44	45
0992284668001	GOTELLI S.A.	311.189,14	10	311.189,14	10
1790173984001	ITAL-LLANTA CIA. LTDA.	307.126,84	7	307.126,84	7
1790171892001	AUTODELTA CIA. LTDA.	214.317,35	19	214.317,35	19
0190007510001	ALMACENES JUAN ELIURI CIA. LTDA.	65.986,88	17	210.489,82	45
0400951778001	TERAN CAICEDO LUIS RAMIRO	175.740,00	6	175.740,00	6
1790010309001	TEOJAMA COMERCIAL SA	164.538,40	14	164.538,40	14
1716118052001	SANCHEZ ROSAS EYMI JE ZAEI	120.597,66	4	120.597,66	4
0990730105001	DICRESA DISTRIBUIDORES Y CREDITO S.A.	106.347,35	3	106.347,35	3
0992240776001	DISTRIBUIDORA DE VEHICULOS S.A. DIVESA	26.548,63	6	74.019,89	17
0992576030001	CELIMPOR S.A.	27.129,50	1	27.129,50	1
0992356642001	ECONOCORP S.A.	11.730,50	1	11.730,50	1
	TOTAL	264.211.714,00	22.278	\$ 299.880.283,35	25.617

Fuente: Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana (CINAE)

Según la Asociación Ecuatoriana Automotriz (AEA), a pesar del aumento de cupos de importación para vehículos persiste la incertidumbre en el sector automotor debido a la reducción de las importaciones. El presidente del gremio, Jaime Cucalón, señaló en una rueda de prensa que existen demasiadas restricciones para importar vehículos y con menos prestaciones por parte de las instituciones bancarias, que cada vez e concesionario trae carros cada vez más caros. (Secretaría Nacional del COMEX, 2014)

Como ya se mencionó en párrafos anteriores mediante Resolución 019-2015 del Pleno Comité del COMEX se reformó el anexo 2 de la Resolución 049-2014, mencionada anteriormente, los cupos de las importaciones de las piezas que sirven para ensamblar carros o motos a un **cupo global** para todas estas subpartidas. (Comite de Comercio Exterior, 2012)

<Ver en la página siguiente>

TABLA 5: CUPOS DE IMPORTACIÓN DE LOS CKD

ANEXO 2

RUC	Importador	Cupo 2015 (Resolución 049-2014)		Cupo Global 2015 (Resolución 019-2015)	
		FOB	Cantidad	FOB	Unidades
0190341992001	SUDAMERICA DE MOTORES MOTSUR CIA. TTDA.	181.440,00	204,8	181.440,00	204
Total		181.440,00	204,8	181.440,00	204
1790023931001	AYMESA S.A.	15.999.392,81	2797,6	36.108.608,97	5234
1790023931001	AYMESA S.A.	20.109.216,16	2437,6		
Total		36.108.608,97	5.235,20	36.108.608,97	5.234
1790233979001	OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A.	99.352.787,41	18379,2	261.180.951,56	40033
1790233979001	OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A.	10.552.770,35	1216,8		
1790233979001	OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A.	69.922.079,74	8669,6		
1790233979001	OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A.	67.538.349,39	7847,2		
1790233979001	OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A.	13.814.964,66	3922,4		
Total		261.180.951,55	40035,2	261.180.951,56	40033
1790279901001	MANUFACTURAS ARMADURIAS Y RESPUESTOS ECUATORIANOS S.A. MARESA	14.161.061,61	2400	42.218.371,34	10736
1790279901001	MANUFACTURAS ARMADURIAS Y RESPUESTOS ECUATORIANOS S.A. MARESA	28.057.309,74	8336		
Total		42.218.371,35	10.736	42.218.371,34	10.736
1792014166001	UNNOMOTORS CIA. LTDA.	250.245,60	328,8	250.245,60	328
Total		250.245,60	328,8	250.245,60	328
1891748376001	CIUDAD DEL AUTO CIAUTO CIA. LTDA.	2.628.672,35	393,6	7.625.275,23	1281
1891748376001	CIUDAD DEL AUTO CIAUTO CIA. LTDA.	4.996.602,88	888		
Total		7.625.275,23	1281,6	7.625.275,23	1281

Fuente: Cámara de la Industria Ecuatoriana (CINAE) y Comité del Comercio Exterior (COMEX)

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

1. Estructura de la cabina sin pintura ni acabado, desarmada en los siguientes componentes piso, laterales de cabina y techo cuando lo tenga;
2. Chasis desensambla
3. Bastidor desensamblado o ensamblado en rieles o travesaños

4. Tren motriz desensamblado en los siguientes conjuntos: motor, transmisión, embrague, frenos, suspensión y ejes delanteros y traseros (Ministerio de Industrias y Productividad, 2014).

Para el dirigente, esta reducción representa el 30% de los carros no vendidos en el año 2014. Explicó que pese a que las concesionarias no se quedarán sin stock antes de diciembre como se había proyectado a inicios de año por la medida, sin embargo, hace falta variedad en colores y algunos modelos que inciden en las ventas.

Según datos presentados por la Aeade en un documento para sus afiliados, basado en cifras de la Superintendencia de Bancos, el volumen de crédito comercial para el sector a mayo de 2015 se contrajo el 23,52%. (El Universo, 2015)

<Ver en la página siguiente>

ILUSTRACIÓN 28: VENTA DE UNIDADES



Fuente: Diario El Universo

Aun sucediendo todas estas situaciones, los que conforman la industria esperan que la demanda vuelva a ser mayor que la oferta, debido a la que este mercado es cíclico.

El 30 de diciembre de 2015 se adopta la Resolución N. 050-2015 que entró en vigencia el 1 de enero de 2016, misma que tendrá vigencia hasta el 31 de diciembre 2016; estableciendo la **cuota global** equivalente a USD 655'680.927,37 en valor FOB de las importaciones de vehículos y que no podrá superar un total de 84.555 unidades, lo que suceda primero.

El valor en FOB y las unidades son distribuidas por la Resolución de la siguiente manera:

ILUSTRACIÓN 29: CUOTA GLOBAL

Valor FOB	Unidades Físicas	Concepto
280.680.927,37	23.285	Vehículos completamente armados (CBU)
359.138.973,45	58.867	Vehículos para ensamblar (CKD)
15.861.026,55	2.403	Importación de CKD de chasis
655.680.927,37	84.555	

Fuente: Comité de Comercio Exterior

Para los USD 280'680.927,36 correspondientes a la 23.285 unidades de vehículos completamente armados (CBU), no pueden superar, en importaciones, el valor de USD 4'210.213,91 (FOB) o 349 unidades al mes, lo que suceda primero. Con respecto a la cuota en valor FOB y unidades de los vehículos para ensamblar (CKD) y unidades de importación de CKD de chasis de vehículos, serán distribuidos según el anexo de la Resolución mencionada.⁶

TABLA 6: CUOTA GLOBAL DE CKD

RUC	IMPORTADOR	DÓLARES FOB		UNIDADES	
		CKD	CKD Chasis	CKD	CKD Chasis
1790023931001	AYMESA S.A	47.931.719,32	-	6.948	-
1790233979001	OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A	243.000.000,00	-	37.246	-
1790279901001	MANUFACTURAS ARMADURIAS Y RESPUESTOS ECUATORIANOS S.A. MARESA	42.218.371,34	-	10.736	-
1891748376001	CIAUTO	25.988.882,78	15.861.026,55	3.937	2.403

Fuente: Comité del Comercio Exterior

⁶ Pleno del Comité del Comercio, P. d. (2015). Resolución N. 050-2015.

A continuación se muestra la evolución restricción cuantitativa de los cupos de importación de vehículos, proporcionado por la Asociación Ecuatoriana Automotriz:

ILUSTRACIÓN 30: EFECTO EN LAS EMPRESAS

Efecto empresas					
	Res 49 - 2015		Res 50 - 2016		
	FOB	UNIDADES	FOB	UNIDADES	
CUPO TOTAL CBU+CKD	655.249.242	84.024	655.680.927	84.555	
TOTAL CBU	299.880.283	25.617	280.680.927	23.285	
	44 empresas		+ De 600 empresas		
TOTAL CKD	355.368.958	58.407	375.000.000	61.270	
	4 empresas		4 empresas		

Fuente: Asociación Ecuatoriana Automotriz

2.9. DISMINUCIÓN PAULATINA DE LAS SALVAGUARDAS

Desde el 11 de marzo de 2015 fueron implementadas por el Gobierno Ecuatoriano las salvaguardas afectando a 2.964 partidas arancelarias con tasas entre el 5% y el 45%, mediante Resolución N° 011-2015 emitida por el COMEX; con el propósito de desincentivar las compras al exterior y fortalecer el ensamblaje nacional. Se tiene previsto que dentro de 15 meses dicha medida finalice, en junio de 2016.

El 26 de octubre de 2015 fue presentado, por Ecuador, a la Organización Mundial de Comercio (OMC) el cronograma de la disminución paulatina de la

imposición de las salvaguardas por balanza de pagos, misma que se iniciará a partir de enero del 2016.

El Comité de Restricciones por Balanza de Pagos por medio de Diario El Telégrafo, (2015) señaló que:

“El cronograma detallado consagra la eliminación de la medida de forma progresiva, atenuándose en 1/3 mensualmente hasta llegar a 0% dentro de los 15 meses previstos de duración de la medida”.

Al respecto el “Diario El Telégrafo” realizó varias entrevistas a representantes de los gremios y cámaras de comercio e industrias, una de ellas estuvo dirigida a Roberto Aspiazu, director ejecutivo del Comité Empresarial Ecuatoriano (CEE), el cual califica como positivo el desmontaje progresivo de las salvaguardas debido a que era necesario que Ecuador tomara una decisión en firme antes de la próxima reunión de la Organización Mundial del Comercio en Ginebra en febrero del 2016.

Andrés Robalino, director ejecutivo de la Cámara de Industrias de Cuenca (CIC),⁷ mencionó que *“el proceso es el normal dentro de la OMC para cualquier país socio, con el objetivo de eliminar estas diferencias que pueden existir en el mercado”*. También manifestó que al retirarse por completo las salvaguardas el sector comercial de importaciones se incentivaría. Además,

⁷ Diario El Telégrafo. (2015). *Desde enero de 2016, las salvaguardas disminuirán en 5 puntos porcentuales.*

mencionó que se debe observar el nivel de déficit que pudieran presentar las industrias cuando culmine todo el proceso.⁸

Ernesto Cano, presidente de la Cámara de Comercio de Carchi (CCC), resaltó que la eliminación progresiva de las sobretasas permitirá mayor competitividad a las empresas, especialmente de zona fronteriza que tienen fuerte competencia con Colombia, debido a la devaluación del peso colombiano.

El documento WT/BOP/G/23 publicado por la Organización Mundial del Comercio (OMC), (2015) establece el cronograma de desmantelamiento a la medida de restricción a las importaciones por desequilibrios en la balanza de pagos del Ecuador.

Está previsto que el cronograma sea desarrollado alrededor de 3 directrices que son:

- Disminuir en 5 puntos porcentuales el nivel de las sobretasas del 45% en enero del 2016
- Eliminar la sobretasa del 5% en abril del 2016
- Continuar con la disminución paulatina de la medida conforme al calendario establecido.⁹

⁸ <http://www.telegrafo.com.ec/economia/item/desde-enero-de-2016-las-salvaguardas-disminuiran-en-5-puntos-porcentuales.html>

⁹ Comercio, O. M. (2015). *Cronograma de desmantelamiento a la medida de restricción a las importaciones por desequilibrios en la balanza de pagos del Ecuador*.

ILUSTRACIÓN 31: CRONOGRAMA DE DESMANTELAMIENTO A LA MEDIDA DE RESTRICCIÓN A LAS IMPORTACIONES POR DESEQUILIBRIOS EN LA BALANZA DE PAGOS DEL ECUADOR

Nivel Sobretasa	Año 2016		
	Abril	Mayo	Junio
15%	10,0%	5,0%	0,0%
25%	16,7%	8,3%	0,0%
40%	26,7%	13,3%	0,0%

Fuente: Organización Mundial del Comercio / Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE)

Con respecto la primera directriz mencionada en el párrafo anterior, cabe recalcar que la Resolución 001-2016 del Pleno Comité del Comercio Exterior, adoptada el 21 de enero de 2016, modifica la sobretasa arancelaria de las subpartidas que constan con el 45% reduciéndola a un 40%.

En Ecuador, conforme a la Nomenclatura Arancelaria Común de los Países Miembros de la Comunidad Andina (CAN), el código arancelario empleado es la NANDINA, misma que está establecida bajo el Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías.¹⁰

En la siguiente ilustración se puede visualizar la codificación que se relaciona con los vehículos, partes y accesorios:

<Ver en la página siguiente>

¹⁰ http://www.proecuador.gob.ec/wp-content/uploads/2013/07/PROEC_AS2013_AUTOMOTRIZ1.pdf

ILUSTRACIÓN 32: PARTIDA NANDINA DE VEHÍCULOS, PARTES Y ACCESORIOS

CAPÍTULO 87: VEHÍCULOS TRACTORES, VELOCÍPEDOS Y DEMÁS VEHÍCULOS TERRESTRES, SUS PARTES Y ACCESORIOS	
87.01	Tractores (excepto las carretillas tractor de las partidas 87.09)
87.02	Vehículos automoviles para transporte de diez o más personas, incluido el conductor
87.03	Automoviles de de turismo y demás vehiculos automoviles concebidos principalmente para transporte de personas (excepto los de la partida 87.02), incluidos los del tipo familiar (break o station wagon) y los de camaras
87.04	Vehículos automoviles para transporte de mercancías
87.05	Vehículos automoviles para usos especiales, excepto los concebidos principalmente para transporte de personas o mercancías (por ejemplo: coches para reparaciones [auxilio mecanico], camiones grua, camiones de bomberos, camiones hormigonera, coches barredera, coches esparcidores, coches taller, coches radiologicos
87.06	Chasis de vehiculos automoviles de las partidas 87.01 a 87.05, equipados con su motor
87.07	Carrocenas de vehiculos automoviles de las partidas 87.01 a 87.05, incluidas las cabinas.
87.08	Partes y accesorios de vehiculos automoviles de las partidas 87.01 a 87.05
87.09	Carretillas automovil sin dispositivo de elevacion del tipo de las utilizadas en fabricas, almacenes, puertos o aeropuertos, para transporte de mercancías a corta distancia, carretillas tractor de los tipos de las utilizadas en estaciones ferroviarias y sus partes
87.10.00.00.00	Tanques y demás vehiculos blindados de combate, incluso con su armamento; sus partes
87.11	Motocicletas (incluidos los ciclomotores) y velocipedos equipados con motor auxiliar, con sidecar o sin él; sidecares
87.12.00.00.00	Bicicletas y demás velocipedos (incluidos los triciclos de reparto), sin motor.
87.13	Sillones de ruedas y demás vehiculos para invalidos, incluso con motor u otro mecanismo de propulsión
87.14	Partes y accesorios de vehiculos de las partidas 87.11 a 87.13
87.15.00	Coches, sillas y vehiculos similares para transporte de niños, y sus partes
87.16	Remolque y semiremolques para cualquier vehiculo: los demás vehiculos no automoviles; sus partes

Fuente: Arancel Nacional de Importación de Ecuador, 28 de diciembre del 2012

En la siguiente ilustración, podemos visualizar las partidas NANDINA correspondientes a lo relacionado a vehículos, partes y accesorios y su porcentaje de afectación por la aplicación de las sobretasas arancelarias, junto con su cronograma de desmantelamiento en el año 2016.

ILUSTRACIÓN 33: CRONOGRAMA DE DESMANTELAMIENTO A LA MEDIDA DE RESTRICCIÓN A LAS IMPORTACIONES POR DESEQUILIBRIOS EN LA BALANZA DE PAGOS DEL ECUADOR

LISTADO DE SUBPARTIDAS CON APLICACIÓN DE SOBRETASA ARANCELARIA DE SALVAGUARDIA DE BALANZA DE PAGOS						
Subpartida	Descripción arancelaria	Sobretasa Arancelaria	Cronograma de Desmantelamiento año 2016			
			Enero	Abril	Mayo	Junio
8701200090	-- Los demás	45%	40%	26,7%	13,3%	0%
8701300000	- Tractores de orugas	15%	-	10%	5%	0%
8702101090	--- Los demás	45%	40%	26,7%	13,3%	0%
8702109080	--- En CKD	15%	-	10%	5%	0%
8702109090	--- Los demás	45%	40%	26,7%	13,3%	0%
8702909190	---- Los demás	45%	40%	26,7%	13,3%	0%
8702909999	---- Los demás	45%	40%	26,7%	13,3%	0%
8703100000	- Vehículos especialmente concebidos para desplazarse sobre nieve; vehículos especiales para transporte de personas en campos de golf y vehículos similares	45%	40%	26,7%	13,3%	0%
8703210091	---- Vehículo de tres ruedas	45%	40%	26,7%	13,3%	0%
8703210099	---- Los demás	45%	40%	26,7%	13,3%	0%
8704100090	-- Los demás	45%	40%	26,7%	13,3%	0%
8704219090	---- Los demás	45%	40%	26,7%	13,3%	0%
8704221080	---- En CKD	15%	-	10%	5%	0%
8704221090	---- Los demás	45%	40%	26,7%	13,3%	0%
8704222080	---- En CKD	15%	-	10%	5%	0%
8704222090	---- Los demás	45%	40%	26,7%	13,3%	0%
8704229090	---- Los demás	45%	40%	26,7%	13,3%	0%
8704230090	--- Los demás	45%	40%	26,7%	13,3%	0%
8704319090	---- Los demás	45%	40%	26,7%	13,3%	0%
8704321090	---- Los demás	45%	40%	26,7%	13,3%	0%
8704322090	---- Los demás	45%	40%	26,7%	13,3%	0%
8704329090	---- Los demás	45%	40%	26,7%	13,3%	0%
8705100000	- Camiones grúa	45%	40%	26,7%	13,3%	0%
8705200000	- Camiones automóviles para sondeo o perforación	45%	40%	26,7%	13,3%	0%
8705300000	- Camiones de bomberos	45%	40%	26,7%	13,3%	0%
8705400000	- Camiones hormigonera	45%	40%	26,7%	13,3%	0%
8705901100	--- Coches barredera	45%	40%	26,7%	13,3%	0%
8705901900	--- Los demás	45%	40%	26,7%	13,3%	0%
8705909000	-- Los demás	45%	40%	26,7%	13,3%	0%
8706001090	-- Los demás	15%	-	10%	5%	0%
8706009290	-- Los demás	5%	-	0%	-	-
8707100000	- De vehículos de la partida 87.03	45%	40%	26,7%	13,3%	0%
8707901000	-- De vehículos de la partida 87.02	45%	40%	26,7%	13,3%	0%
8707909000	-- Las demás	45%	40%	26,7%	13,3%	0%
8709190000	-- Las demás	15%	-	10%	5%	0%
8711100010	-- En CKD	25%	-	16,7%	8,3%	0%
8711100090	-- Los demás	45%	40%	26,7%	13,3%	0%
8711200010	-- En CKD	25%	-	16,7%	8,3%	0%
8711200090	Los demás	45%	40%	26,7%	13,3%	0%
8711200091	--- Vehículo de tres ruedas	45%	40%	26,7%	13,3%	0%
8711200099	--- Los demás	45%	40%	26,7%	13,3%	0%
8711300010	-- En CKD	25%	-	16,7%	8,3%	0%
8711300090	Los demás	45%	40%	26,7%	13,3%	0%
8711300091	--- Vehículo de tres ruedas	45%	40%	26,7%	13,3%	0%
8711300099	--- Los demás	45%	40%	26,7%	13,3%	0%
8711400010	-- En CKD	25%	-	16,7%	8,3%	0%
8711400090	Los demás	45%	40%	26,7%	13,3%	0%
8711400091	--- Vehículo de tres ruedas	45%	40%	26,7%	13,3%	0%
8711400099	--- Los demás	45%	40%	26,7%	13,3%	0%
8711500010	-- En CKD	25%	-	16,7%	8,3%	0%
8711500090	Los demás	45%	40%	26,7%	13,3%	0%
8711500091	--- Vehículo de tres ruedas	45%	40%	26,7%	13,3%	0%
8711500099	--- Los demás	45%	40%	26,7%	13,3%	0%
8711900010	-- En CKD	25%	-	16,7%	8,3%	0%
8711900090	-- Los demás	45%	40%	26,7%	13,3%	0%
8712000000	Bicicletas y demás velocípedos (incluidos los triciclos de reparto), sin motor.	15%	-	10%	5%	0%
8714910000	-- Cuadros y horquillas, y sus partes	15%	-	10%	5%	0%
8714921000	--- Llantas (aros)	15%	-	10%	5%	0%

LISTADO DE SUBPARTIDAS CON APLICACIÓN DE SOBRETASA ARANCELARIA DE SALVAGUARDIA DE BALANZA DE PAGOS						
Subpartida	Descripción arancelaria	Sobretasa Arancelaria	Cronograma de Desmantelamiento año 2016			
			Enero	Abril	Mayo	Junio
8714929000	-- Radios	15%	-	10%	5%	0%
8714930000	-- Bujes sin freno y piñones libres	15%	-	10%	5%	0%
8714940000	-- Frenos, incluidos los bujes con freno, y sus partes	15%	-	10%	5%	0%
8714950000	-- Sillines (asientos)	15%	-	10%	5%	0%
8714960000	-- Pedales y mecanismos de pedal, y sus partes	15%	-	10%	5%	0%
8714990000	-- Los demás	15%	-	10%	5%	0%
8715001000	- Coches, sillas y vehículos similares	45%	40%	26,7%	13,3%	0%
8715009000	- Partes	45%	40%	26,7%	13,3%	0%
8716100000	- Remolques y semirremolques para vivienda o acampar, del tipo caravana	45%	40%	26,7%	13,3%	0%
8716200000	- Remolques y semirremolques, autocargadores o autodescargadores, para uso agrícola	45%	40%	26,7%	13,3%	0%
8716310000	-- Cisternas	45%	40%	26,7%	13,3%	0%
8716390000	-- Los demás	45%	40%	26,7%	13,3%	0%
8716400000	- Los demás remolques y semirremolques	45%	40%	26,7%	13,3%	0%
8716801000	-- Carretillas de mano	45%	40%	26,7%	13,3%	0%
8716809000	-- Los demás	45%	40%	26,7%	13,3%	0%

Fuente: Documento WT/BOP/G/23 del día 26 de Octubre del 2015.

2.10. RECAUDACIÓN POR SALVAGUARDAS

El Principal del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE), Xavier Cárdenas, presentó cifras a la Comisión de Régimen Económico, indicando que durante el período de marzo a octubre se recaudaron USD\$ 623.98 millones por salvaguardas por balanza de pagos. (Diario El Telégrafo, 2015)

De la misma manera, comunicó que en el Presupuesto General del Estado (PGE) para el 2016 se programa recaudar USD\$ 500 millones hasta el vencimiento de la medida de restricción. Este rubro está considerado como ingreso no permanente.

ILUSTRACIÓN 34: RECAUDACIONES MENSUALES DE SALVAGUARDIA



Fuente: Organización Mundial de Comercio / Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE)

2.11. PAÍSES MÁS AFECTADOS POR LA MEDIDA

La salvaguardia general aplicada por Ecuador con la justificación de regular el nivel general de las importaciones y equilibrar la balanza comercial¹¹ implica una sobretasa arancelaria del 5% para bienes de capital no esenciales y materias primas "no esenciales", del 15% a bienes de "sostenibilidad media" para el aparato productivo nacional y del 25% a (CKD – Partes y piezas) neumáticos, cerámica, partes de televisores y motocicletas.

Después que Ecuador haya impuesto las sobretasas arancelarias debido al efecto desfavorable que tuvo la caída del precio del petróleo, además de la apreciación del dólar sobre la economía dolarizada, dichas sobretasas afectaron al 32% de sus importaciones, siendo la gran mayoría bienes que se utilizan para consumo masivo. Se estima que las importaciones desde la Unión

¹¹ Es el registro de las importaciones y exportaciones de un país durante un período. Para que su saldo sea positivo, las exportaciones deben superar las importaciones.

Europea se han reducido entre unos 150 y 200 millones de dólares, siendo España y Gran Bretaña los países más afectados por la aplicación de las sobretasas.

Así mismo a nivel latinoamericano, Perú y Colombia a finales del año 2014 devaluaron sus monedas, provocando que el Ecuador aplicara el 5 de enero del 2015 salvaguardas cambiarias bilaterales del 21% a las importaciones de Colombia y del 7% a las de Perú (Ministerio de Comercio Exterior, 2015).

Según declaraciones del Presidente Rafael Correa, el país no se podía quedar de brazos cruzados frente a devaluaciones monetarias drásticas que estaban decretando los países vecinos para que su competitividad de la producción nacional se viera aumentada, no es el mismo caso de Ecuador, ya que éste no podría hacerlo porque no posee moneda propia. (Redacción Andes, 2015)

Después de la medida bilateral aplicada, los países vecinos iniciaron acciones legales ante la Organización Mundial del Comercio (OMC) y la Comunidad Andina de Naciones (CAN) en contra de la medida. Ante éste acontecimiento, la CAN se pronunció oficialmente al respecto y desautorizó la aplicación de las salvaguardas, solicitando su levantamiento inmediato y obligando a devolver el pago aduanero a las empresas afectadas. (Instituto de la Ciudad de Quito, 2015)

Las medidas aplicadas son de carácter multilateral, debido a que afectan a todos los países con los que Ecuador mantenga relaciones comerciales. Cabe recalcar que los países que no están afectados por la medida y que están excluidos de la aplicación de la misma son Bolivia y Paraguay, debido a su condición de país de menor desarrollo relativo dentro del grupo de la Comunidad Andina (CAN) y de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI)¹²

2.12. VENTA DE AUTOS USADOS

El mercado automotriz es volátil, su tendencia después de las salvaguardas es cada vez más inestable debido a que es afectado por factores que no necesariamente son beneficiosos para los inversionistas ni para los consumidores.

Después de la aplicación de la resolución del Comité de Comercio (Comex) en la cual restringió en un 54% los cupos de importación de autos, el mercado de autos usados se vio afectado producto de un efecto dominó que producen las concesionarias. Este fenómeno se debe al aumento de precios de los autos nuevos, lo cual provoca una disminución en la demanda, de esta manera, los consumidores potenciales anteponen mantener sus autos consigo y no darlos como parte de pago o venderlos, esto causa que la oferta en los patios disminuya y los patios de carros usados tengan que elevar sus precios para poder solventar sus costos fijos.

¹² Es el mayor grupo de integración latinoamericano integrado por: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Cuba, Ecuador, México, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela. La ALADI propicia la creación de un área de preferencias económicas en la región, con el objetivo final de lograr un mercado común latinoamericano. Ver: <http://www.aladi.org/>

Según Andrés Izurieta, gerente de Auto Mart en Quito, normalmente se cree que con el incremento del costo de los autos nuevos hay mayor venta de autos usados, un pensamiento equívoco puesto que éste mercado depende de la oferta y demanda de los autos nuevos y si la demanda de éstos últimos baja, el negocio de autos usados deja de ser rentable. Los patios de autos usados antes de la aplicación de las salvaguardas solían vender un promedio de 15 a 20 carros al mes, depende de la temporada y del sector, ahora después de la entrada en vigencia de la resolución del COMEX los patios venden un promedio menor a 10 carros. (Revista Gestión, 2015)

Por otra parte Santiago Chiriboga, gerente del patio de autos Interauto, cree que la inestabilidad es parte del negocio pero que en los últimos meses se ha notado una disminución fuerte en la demanda y un encarecimiento en el precio, situación que a veces provoca que las ventas no se concreten.

Precios en las ferias

Una de las primeras preguntas en el Centro de Exposiciones y Convenciones Mitad del Mundo (CEMEXPO), en el que cada día del fin de semana ingresan 400 vehículos de todas las marcas y modelos, es el precio del auto antes que cualquier otra característica del auto como el kilometraje o las adecuaciones.

El aumento de los precios de vehículos usados oscila entre USD\$500 y USD\$ 1.500. Como ejemplos tenemos:

Ejemplo 1:

Marca y tipo: Jeep Chevrolet Grand Vitara

Características: 5 puertas, aire acondicionado
Año: 2011
Precio diciembre 2014: USD\$18.000
Precio agosto 2015: USD\$19.500 o incluso más.

Ejemplo 2:

Marca y tipo: Chevrolet Luv D-Max
Características: 5 puertas, aire acondicionado
Año: 2012
Precio diciembre 2014: USD\$25.000
Precio agosto 2015: USD\$26.500 o incluso más.

Historia de las ventas de automóviles

Durante los años 2000 – 2006, el mercado de autos (nuevos y usados) creció de manera constante hasta que por motivo del incremento de impuestos y aranceles su crecimiento se estancó, luego en años posteriores logró recuperarse hasta el año 2012 cuando nuevamente se realizó un alza de impuestos y una restricción de cupos. A partir de ese momento hasta la actualidad, el mercado se ha vuelto muy volátil y el horizonte empeoró con el anuncio del COMEX, no obstante, antes que entrara en vigencia la Resolución No. 049, se pudo notar un crecimiento inesperado de la demanda de vehículos nuevos y usados, situación que de acuerdo a la Asociación de Empresarios Automotrices del Ecuador (AEADE) y la Asociación de Comerciantes de Vehículos Usados, se debió a la inseguridad de lo venidero por parte de la población. (Revista Gestión, 2015)

Estos altibajos no son nuevos para el sector, que durante los años 90 tenían ventas promedio de 40.000 unidades anuales, situación que cambió

después de la crisis de 1999 puesto que se llegó a vender 13.000 unidades anuales, lo que provocó el cierre de concesionarias y patios de autos usados. Después de la dolarización las ventas aumentaron a 18.983 unidades y se pudo observar un crecimiento constante en el sector, a pesar de ciertas medidas tomadas por varios gobiernos tales como:

- En el año 2007, el Impuesto a los Consumos Especiales era de 5.15%
- En el año 2008 se aplicaron nuevas tarifas del Impuestos a los Consumos Especiales que varía de 5 a 35%.
- En el año 2009 entraron en vigencia cupos equivalentes al 65%.
- Además de los cupos, también se impusieron aranceles temporales del 12% para los vehículos importados.
- Durante los años 2013 – 2014, existió una revaluación promedio de los vehículos de un 8%.

El año anterior (2014) se distribuyeron 120.060 unidades, todo parecía que el mercado tenía buen crecimiento puesto que tenían cupos de hasta 50.000 autos anuales, a pesar de que antes del 2012 el sector tenía cuotas de importación de hasta 70.000 unidades pero a partir del enero del 2015, éstos se redujeron a 25.000, es decir a la mitad, provocando que la venta de autos livianos decayera un 10.7% en relación al mismo período del año 2014. Según Gloria Navas, presidenta de la AEADE esto significa “una reducción fuerte que golpea al sector que desde el 2012 ha enfrentado variaciones en las cuotas de importación”. (Revista Gestión, 2015)

CAPÍTULO III

3. IMPACTO ECONÓMICO DE LA APLICACIÓN DE LAS SALVAGUARDAS EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

El 11 de marzo del 2015 entró en vigencia la Resolución N. 011-2015 mediante El Pleno del Comité de Comercio Exterior (COMEX) donde se resuelve establecer la aplicación de una sobretasa arancelaria de carácter temporal y no discriminatoria, es decir, que aplica para todos los países con los que se realice transacciones comerciales. Dicha sobretasa arancelaria es impuesta para salvaguardar el equilibrio de la balanza de pagos.

Los Organismos encargados de dar seguimiento y evaluación de la sobretasa arancelaria son:

1. Ministerio de Comercio Exterior
2. Ministerio Coordinador de la Política Económica
3. Ministerio Coordinador de la Producción, Empleo y Competitividad

La sobretasa arancelaria será aplicada adicionalmente a los aranceles vigentes en el Ecuador conforme a los acuerdos comerciales bilaterales y regionales que posea. Los porcentajes aplicables a las subpartidas oscilan entre el 5% hasta el 45%, a continuación se muestra brevemente el listado de las 2.800 partidas a las que se aplican los porcentajes, proporcionado por el medio del periódico “El Universo”:

ILUSTRACIÓN 35: ARTÍCULOS CON SALVAGUARDAS



Fuente: Comité de Comercio Exterior-El Universo

Es conocido que existen barreras comerciales o restricciones para regular las entradas y salidas de las mercaderías, éstas son: las arancelarias y no arancelarias.

Las barreras arancelarias son tarifas impuestas a los importadores y exportadores en las correspondientes aduanas de los países y de esta manera controlan el ingreso o salida de mercaderías y logran el equilibrio en la balanza comercial. Cuando se impone una tarifa arancelaria alta en cierto producto, es

difícil que dicho producto ingrese al país y a la vez que compita contra la producción nacional de otro país. ¹³

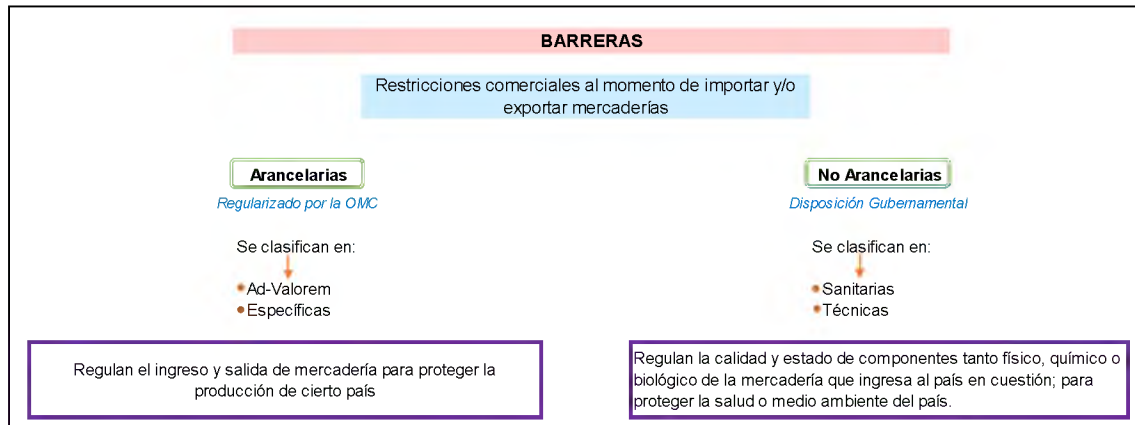
De acuerdo con el Instituto de Promoción de Exportadores e Inversiones, existen dos tipos de aranceles, los ad-valorem y los específicos. El ad-valorem es un porcentaje que se lo calcula sobre el valor (CIF) del producto; el arancel específico, se basa en criterios de cantidad o volumen mas no de valor del producto. Cabe recalcar que estas medidas son reguladas por la OMC.

Por otra parte, las barreras no arancelarias son disposiciones gubernamentales para controlar el flujo de mercaderías y proteger la producción nacional y por ende la economía del país mediante barreras sanitarias y barreras técnicas. Las barreras sanitarias son las que evitan el ingreso de mercaderías que atenten contra el medio ambiente o salud del país debido a los elementos nocivos que podrían contener; las barreras técnicas, a lo que concierne a requisitos que debe reunir cierto producto en su estructura en general para ingresar o salir de un país. Para mejor entendimiento se establece la diferencia de las barreras arancelarias y no arancelarias en el siguiente cuadro:

<Ver en la página siguiente>

¹³ Instituto de Promoción de Exportadores e Inversiones, I. d. (s.f.). Obtenido de <http://www.proecuador.gob.ec/faqs/que-son-barreras-arancelarias/>

ILUSTRACIÓN 36: BARRERAS ARANCELARIAS Y NO ARANCELARIAS



Fuente: SENA

Una vez aclarado el tipo de barreras queda claro que cada país tiene sus barreras para proteger su producción nacional y economía sin atender al principio de la OMC que es el de fortalecer las relaciones comerciales, lo que implica importar y exportar. Ecuador, por su parte ha firmado varios Acuerdos comerciales tanto bilaterales como multilaterales, de esta manera se beneficia al momento de importar y exportar mercadería, es decir, con los convenios o tratados comerciales se pueden eliminar o disminuir la discriminación en los aranceles aduaneros de un país contra la mercadería originaria de otro, y también para agilizar el ingreso del producto sin tener que realizar todos los trámites necesarios para su ingreso. (PRO ECUADOR, 2015)

Ecuador es miembro de tres organizaciones que en general buscan el bienestar económico, éstas son la OMC, CAN y ALADI; por ende, debe sujetarse a las normativas referente a las salvaguardas y de esta manera generar estabilidad económica. La OMC, mencionada en capítulos anteriores, es el marco institucional del sistema multilateral del comercio, misma que se rige por los acuerdos de la Ronda de Uruguay. (Organization of American States, 2015)

La Comunidad Andina (CAN) es una organización regional constituida por cuatro países: Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú, que busca el desarrollo integral, equilibrado y autónomo entre sus miembros. La Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) promueve la integración de la región latinoamericana con el fin de asegurar su avance económico y social; está conformado por trece países: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Cuba, Ecuador, México, Panamá, Perú, Uruguay y Venezuela.

3.1. MOTIVO DE LAS SALVAGUARDAS

En el quinto considerando de la Resolución N. 011-2015 acerca de las salvaguardas, indica lo siguiente:

“Que el Acuerdo General de Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994 (GATT DE 1994), en su artículo XVIII, sección B, estipula la facultad de un Miembro, país en desarrollo, cuando experimente dificultades para equilibrar su balanza de pagos y requiera mantener la ejecución de su programa de desarrollo económico, que pueda limitar el volumen o el valor de las mercancías de importación, a condición de que las restricciones establecidas no excedan de los límites necesarios para oponerse a la amenaza de una disminución importante de sus reservas monetarias o detener dicha disminución, es decir, regular el nivel general de sus importaciones con el fin de salvaguardar su situación financiera exterior y de obtener un

nivel de reservas suficiente para la ejecución de su programa de desarrollo económico”

El Gobierno ecuatoriano optó por las salvaguardas a razón de equilibrar la balanza de pagos por dos causas:

1. La caída del precio del barril de petróleo
2. La apreciación del dólar

La balanza de pagos es un indicador de la actividad económica que consiste en el registro de las transacciones económicas y financieras entre países. El Manual de Balanza de Pagos define a la misma como “un estado estadístico que resume sistemáticamente, para un periodo específico dado, las transacciones económicas entre una economía y el resto del mundo”¹⁴. La Balanza de Pagos consta de tres cuentas, como se detallan a continuación:

1. La Cuenta Corriente: Se registran las transacciones en valores económicos está compuesta por balanza comercial, balanza de servicios, balanza de renta y transferencias.
2. La Cuenta de Capital y Financiera: Se registran la entrada y salida de capitales, así como los ingresos y egresos para inversiones directas o financieras y los préstamos y desembolsos desde y hacia el exterior.
3. Errores y Omisiones: Teóricamente la balanza de pagos debe estar equilibrada, sin embargo, debido al tipo de información base que se

¹⁴ Banco Central del Ecuador. Recuperado de: <http://www.bce.fin.ec/index.php/component/k2/item/297-bolet%C3%ADn-trimestral>

utiliza para su elaboración, ésta arroja créditos o débitos que se registran en esta partida. La información proviene de registros administrativos como el comercio exterior, el endeudamiento externo y las transacciones de sector público; otros rubros se elaboran mediante encuesta o investigación directa. ¹⁵

El Banco Central en su boletín trimestral de la Balanza de pagos muestra la evolución a través de los años de la Balanza de Pagos, a continuación se presenta el resume de la evolución:

ILUSTRACIÓN 37: EVOLUCIÓN DE LA BALANZA DE PAGOS ANALÍTICA

EVOLUCIÓN DE LA BALANZA DE PAGOS ANALITICA

Millones de dólares

Transacciones \ Período	Años			
	2012	2013	2014	2015 III **
1 CUENTA CORRIENTE (A+B+C+D)	-164.7	-983.3	-582.7	-1,646.0
A Bienes	49.9	-492.5	-52.7	-1,298.6
B Servicios	-1,391.1	-1,496.4	-1,222.0	-656.7
C Renta	-1,303.7	-1,393.2	-1,572.1	-1,228.3
D Transferencias corrientes	2,480.2	2,398.8	2,264.1	1,537.6
2 CUENTA DE CAPITAL Y FINANCIERA	-514.7	2,958.9	375.3	1,230.7
A Cuenta de capital	121.5	66.1	66.8	49.7
B Cuenta financiera	-636.1	2,892.8	308.5	1,181.0
3 ERRORES Y OMISIONES *	97.4	-129.6	-217.1	-51.3
BALANZA DE PAGOS GLOBAL (1+2+3)	-581.9	1,845.9	-424.5	-466.5
FINANCIAMIENTO	581.9	-1,845.9	424.5	466.5
Activos de reserva	475.1	-1,878.0	411.5	437.5
Uso del crédito del FMI	0.0	0.0	0.0	0.0
Financiamiento excepcional	106.8	32.1	13.0	29.0

Fuente: Banco Central del Ecuador

¹⁵ Banco Central del Ecuador. Recuperado de:
<http://contenido.bce.fin.ec/documentos/Estadisticas/SectorExtemo/BalanzaPagos/analisisBPagos/abp201101.pdf>

En el año 2015 en su tercer trimestre presenta un déficit de USD -1,238.5 millones, contrario a lo registrado en el trimestre anterior cuya cifra llegó a USD 1,064.7 millones. Este resultado negativo se debió principalmente a la disminución tanto de las exportaciones como de las importaciones referentes al trimestre precedente. Las exportaciones disminuyeron en USD 492.9 millones, equivalente a un decrecimiento trimestral de -9.63%, al pasar de USD 5,116 millones a USD 4,623.1 millones. Las importaciones disminuyeron en USD 10,280.8 millones, equivalente a un decrecimiento trimestral de -6.34%, al pasar de USD 5,308.8 millones a USD 4,972 millones.

El detalle de la cuenta corriente de la Balanza de Pagos, a continuación:

<Ver en la página siguiente>

ILUSTRACIÓN 38: CUENTA CORRIENTE DE LA BALANZA DE PAGOS

CUENTA CORRIENTE DE LA BALANZA DE PAGOS

Millones de dólares

Transacciones \ Periodo	Trimestre		
	2015 I	2015 II	2015 III
1 CUENTA CORRIENTE (A+B+C+D)	-898.6	-293.0	-454.4
A Bienes	-756.8	-192.9	-349.0
A1 Exportaciones	5,085.7	5,116.0	4,623.1
Mercancías generales	4,977.9	5,017.2	4,528.8
Mercancías según SENA E (6)	4,892.1	4,933.6	4,446.7
Petróleo y derivados	1,769.0	2,055.3	1,711.6
Las demás	3,123.1	2,878.3	2,735.0
Comercio no registrado (3)	85.8	83.6	82.2
Otras exportaciones	107.8	98.7	94.3
A2 Importaciones	-5,842.6	-5,308.8	-4,972.0
Mercancías generales	-5,836.9	-5,303.1	-4,966.3
Mercancías según SENA E (6)	-5,791.4	-5,251.2	-4,910.9
Bienes de consumo (4)	-1,184.7	-1,022.7	-1,031.9
Otras	-4,606.6	-4,228.5	-3,879.0
Comercio no registrado (3)	-45.5	-51.9	-55.4
Otras importaciones	-5.7	-5.7	-5.7
B Servicios	-264.2	-231.4	-161.2
B1 Servicios prestados	616.5	550.7	607.3
Transportes	93.3	101.4	105.9
Viajes	413.4	358.4	397.5
Otros servicios	109.8	91.0	103.8
B2 Servicios recibidos	-880.6	-782.1	-768.4
Transportes	-429.6	-389.7	-380.8
Viajes	-156.9	-161.0	-159.5
Otros servicios	-294.1	-231.4	-228.1
C Renta	-380.2	-416.5	-431.5
C1 Renta recibida	32.4	35.2	30.7
C2 Renta pagada	-412.6	-451.8	-462.3
Remuneración de empleados	-3.4	-3.5	-3.1
Renta de la inversión directa	-167.7	-151.2	-123.2
Renta de la inversión de cartera	-0.1	-40.8	-78.8
Renta de otra inversión	-241.4	-256.3	-257.1
D Transferencias corrientes	502.6	547.8	487.3
D1 Remesas de emigrantes	530.4	595.4	616.3
D2 Otras transferencias	71.2	63.7	62.8
D3 Transferencias enviadas	-99.1	-111.3	-191.8

Fuente: Banco Central del Ecuador
Elaborado por: Las autoras

El ingreso por las ventas petroleras decreció en un -16.73% debido a que el precio promedio del crudo ecuatoriano pasó de USD 54.28 en el segundo trimestre de 2015 a USD 38.56 por barril en el tercer trimestre. En cuanto a las importaciones, cabe destacar que las mercaderías según la SENAE decrecieron en un -6.35% con respecto al segundo trimestre del año 2015 debido a las restricciones de importaciones impuestas (cupos/salvaguardas) en el año en mención.

Una de las causas por las que se menciona que se ha provocado un desequilibrio en la balanza de pagos es la disminución del precio de barril a nivel mundial, lo que se lo cataloga como un problema externo. El precio promedio del barril del petróleo WTI ha bajado de USD 98.74 del primer trimestre del 2014 a USD 48.61 del primer trimestre del 2015. El precio promedio del barril siguió disminuyendo hasta diciembre 2015 a USD 37.23 comparado con diciembre 2014 que tuvo un precio promedio de USD 59.50.

Debemos tener en claro que el precio promedio del barril promedio del petróleo tipo West Texas Intermediate (WTI), es la referencia de crudo para el Ecuador. El crudo ecuatoriano está conformado por el crudo Oriente y el crudo Napo; que por ende, también ha sufrido una disminución en el precio promedio de su barril. Se muestra en el cuadro siguiente el detalle de las cifras del precio de barril de petróleo:

<Ver en la página siguiente>

ILUSTRACIÓN 39: PRECIOS PROMEDIO DEL CRUDO ECUATORIANO Y DEL MERCADO INTERNACIONAL

PRECIOS PROMEDIO DEL CRUDO ECUATORIANO Y DEL MERCADO INTERNACIONAL
USD por barril

PERÍODO	CRUDO ORIENTE (1)	CRUDO NAPO (2)	GESTA ORIENTE Y NAPO (3)	GESTA REFERENCIAL OPEP (4)	PETRÓLEO WTI (5)	PETRÓLEO BRENT (6)	CRUDO URALS (7)
2007	62.27	56.34	60.23	69.15	71.94	72.57	69.35
2008	83.96	82.04	83.38	94.08	99.63	97.01	94.51
2009	54.34	50.87	53.43	60.86	61.66	61.50	61.04
2010	72.57	69.56	72.16	77.38	79.36	79.51	78.30
2011	98.92	95.11	97.68	107.44	95.03	111.33	109.15
2012	99.49	96.44	98.50	109.50	94.15	111.63	110.50
2013	97.36	92.91	95.87	105.94	97.87	108.69	108.05
2014	85.81	81.58	84.32	96.19	93.17	99.00	98.01
2013							
Enero-Diciembre	97.36	92.91	95.87	105.94	97.87	108.69	108.05
Enero	101.76	97.75	100.46	109.28	94.77	113.01	111.62
Febrero	101.81	96.82	100.41	112.75	95.31	116.29	114.51
Marzo	98.94	94.37	97.85	106.44	92.87	108.37	107.01
Abril	97.03	92.83	95.90	101.05	91.97	102.17	102.06
Mayo	97.70	94.27	96.66	100.65	94.60	102.53	102.52
Junio	97.02	92.58	94.86	101.03	95.74	102.92	102.74
Julio	103.12	98.51	101.53	104.45	104.51	107.96	108.06
Agosto	99.76	95.10	97.98	107.52	106.55	111.27	110.75
Septiembre	99.61	94.39	97.58	108.73	106.26	111.90	110.92
Octubre	93.83	89.03	92.19	106.69	100.41	109.04	108.28
Noviembre	86.28	81.48	84.63	104.97	93.76	107.97	107.73
Diciembre	91.63	88.62	90.73	107.67	97.72	110.81	110.44
2014							
Enero-Diciembre	85.81	81.58	84.32	96.19	93.17	99.00	98.01
Enero	92.40	90.16	91.63	104.71	94.90	108.26	106.40
Febrero	99.24	96.98	98.36	105.38	100.78	108.87	107.43
Marzo	97.71	94.54	96.56	104.15	100.53	107.55	106.66
Abril	99.28	94.90	98.24	104.27	102.02	107.69	106.91
Mayo	98.18	93.27	95.97	105.44	102.03	109.67	107.84
Junio	100.99	96.01	99.23	107.89	105.24	111.66	109.44
Julio	94.16	87.04	91.08	105.61	102.87	106.64	106.23
Agosto	88.06	82.32	86.27	100.75	96.38	101.56	101.98
Septiembre	84.94	79.79	83.50	95.98	93.36	97.30	96.13
Octubre	74.16	70.81	73.25	85.06	84.43	87.41	86.63
Noviembre	62.99	58.07	61.45	75.57	76.04	78.90	78.92
Diciembre	47.34	41.89	45.05	59.46	59.50	62.53	61.53
2015							
Enero-Diciembre	43.44	39.22	42.17	49.52	48.74	52.44	51.94
Enero	43.01	38.54	41.53	44.38	47.29	47.86	47.03
Febrero	42.75	37.81	41.57	54.06	50.76	58.13	57.81
Marzo	45.30	38.98	42.92	52.46	47.77	55.93	55.07
Abril	57.03	51.33	55.32	57.30	54.43	59.50	59.70
Mayo	57.88	54.55	56.67	62.16	59.28	64.32	64.33
Junio	54.75	50.13	53.60	60.21	59.81	61.69	62.52
Julio	42.33	39.59	41.45	54.19	51.17	56.54	55.84
Agosto	38.34	32.90	36.71	45.46	42.77	46.72	46.22
Septiembre	41.14	37.06	40.12	44.83	45.48	47.61	47.19
Octubre	38.88	34.05	37.85	45.02	46.26	48.56	47.49
Noviembre	32.32	28.56	31.14	40.50	42.67	44.30	43.05
Diciembre	28.28	24.55	27.07	33.64	37.23	38.16	36.97

Fuente: Banco Central del Ecuador

3.2. DATOS ECONÓMICOS

ILUSTRACIÓN 40: CRECIMIENTO DEL PARQUE AUTOMOTOR

MARCA	TOTAL 2012	TOTAL 2013	TOTAL 2014	TOTAL 2015	VARIACIÓN 2013 / 2012	VARIACIÓN 2014 / 2013	VARIACIÓN 2015 / 2014
CHEVROLET	652,330	702,525	756,099	796,364			
TOYOTA	162,249	168,674	175,150	178,801			
HYUNDAI	138,194	147,823	158,446	164,124			
MAZDA	128,248	134,650	141,566	145,217			
FORD	126,594	130,680	134,844	136,615			
NISSAN	116,751	123,327	129,346	133,140			
KIA	71,876	84,176	96,214	103,861			
HINO	59,927	55,492	60,070	63,455			
SUZUKI	56,107	59,927	59,927	62,450	↑ 5.83%	↑ 5.81%	↑ 3.72%
VOLKSWAGEN	51,757	57,641	59,583	60,688			
MITSUBISHI	50,064	50,518	51,176	51,432			
RENAULT	31,798	34,331	36,918	38,046			
FIAT	31,052	31,560	31,838	32,074			
LADA	24,147	24,147	24,147	24,377			
MERCEDES BENZ	23,305	23,349	23,684	24,026			
OTROS	227,764	237,155	247,027	252,626			
TOTAL GENERAL	1,952,163	2,065,975	2,186,035	2,267,296			

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, AEADE

De acuerdo a la ilustración anterior, el parque automotor ha tenido un crecimiento sostenido del 5.80% en los últimos dos años, a excepción del año 2015, en el cual se presenta un crecimiento del 3.72%.

ILUSTRACIÓN 41: ANTIGÜEDAD DEL PARQUE AUTOMOTOR

ANTIGÜEDAD	2014		2015	
	Nº DE	PORCENTAJE	Nº DE	PORCENTAJE
MENOS DE 1 AÑO	120,060	5.49%	81,261	3.58%
DE 1 A 5 AÑOS	660,042	30.19%	689,813	30.41%
DE 5 A 10 AÑOS	417,479	19.10%	438,337	19.32%
DE 10 A 15 AÑOS	211,314	9.67%	224,597	9.90%
DE 15 A 20 AÑOS	229,043	10.48%	242,977	10.71%
DE 20 A 25 AÑOS	161,750	7.40%	173,212	7.64%
DE 25 A 30 AÑOS	60,829	2.78%	68,583	3.02%
DE 30 A 35 AÑOS	106,836	4.89%	116,280	5.13%
MÁS DE 35 AÑOS	218,682	10.00%	233,236	10.28%
TOTAL	2,186,035	100.00%	2,268,296	100.00%

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, AEADE

AÑOS	EDAD PROMEDIO	VARIACIÓN
2010	17.55	
2011	13.00	
2012	13.26	2.00%
2013	13.48	1.66%
2014	13.69	1.56%
2015	13.93	1.74%

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, AEADE

ILUSTRACIÓN 42: VENTAS MENSUALES DE VEHICULOS NUEVOS

MESES	VENTAS EN USD				VARIACIÓN 2013 / 2012	VARIACIÓN 2014 / 2013	VARIACIÓN 2015 / 2014
	2012	2013	2014	2015			
ENERO	10,290	9,172	9,402	8,279			
FEBRERO	10,130	8,312	8,751	7,565			
MARZO	10,291	9,171	8,944	9,317			
ABRIL	10,371	9,785	9,778	7,832			
MAYO	11,219	10,220	10,117	6,940			
JUNIO	11,714	9,575	9,180	6,741			
JULIO	10,760	10,100	9,834	6,567	↓ -6.26%	↑ 5.49%	↓ -32.32%
AGOSTO	9,980	9,290	9,679	6,130			
SEPTIEMBRE	8,622	9,404	10,441	5,884			
OCTUBRE	9,126	9,393	11,128	5,612			
NOVIEMBRE	9,434	9,369	11,012	5,071			
DICIEMBRE	9,474	10,021	11,794	5,323			
TOTAL	121,411	113,812	120,060	81,261			

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, AEADE

Las ventas mensuales de vehículos nuevos han tenido un comportamiento variable, puesto que en el año 2013 debido a la implementación de cupos tuvieron una disminución del 6,26%, en el 2014 el mercado se recuperó pero en el 2015 otra vez se vio afectado por las salvaguardas, decayendo las ventas en un 32,32%.

ILUSTRACIÓN 43: VENTAS DE VEHÍCULOS POR AÑO Y TIPO

- LIVIANOS

LIVIANOS	2011	2012	2013	2014	2015	Variación % 2013/2012	Variación % 2014/2013	Variación % 2015/2014
ENERO	10,158	9,376	8,217	8,331	7,252			
FEBRERO	9,969	9,206	7,366	7,776	6,634			
MARZO	10,709	9,334	8,232	8,071	7,817			
ABRIL	10,770	9,408	8,727	8,852	6,605			
MAYO	11,130	10,198	9,060	9,161	6,036			
JUNIO	11,956	10,549	8,541	8,109	6,025	↓ -7.02%	↑ 5.63%	↓ -33.24%
JULIO	10,929	9,673	8,984	8,710	4,945			
AGOSTO	11,339	8,867	8,202	8,518	4,899			
SEPTIEMBRE	10,237	7,506	8,266	9,293	4,613			
OCTUBRE	10,092	8,000	8,348	9,923	5,186			
NOVIEMBRE	9,167	8,372	8,360	9,821	5,592			
DICIEMBRE	10,988	8,540	9,072	10,521	5,890			
TOTAL	127,444	109,029	101,375	107,086	71,494			

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, AEADE



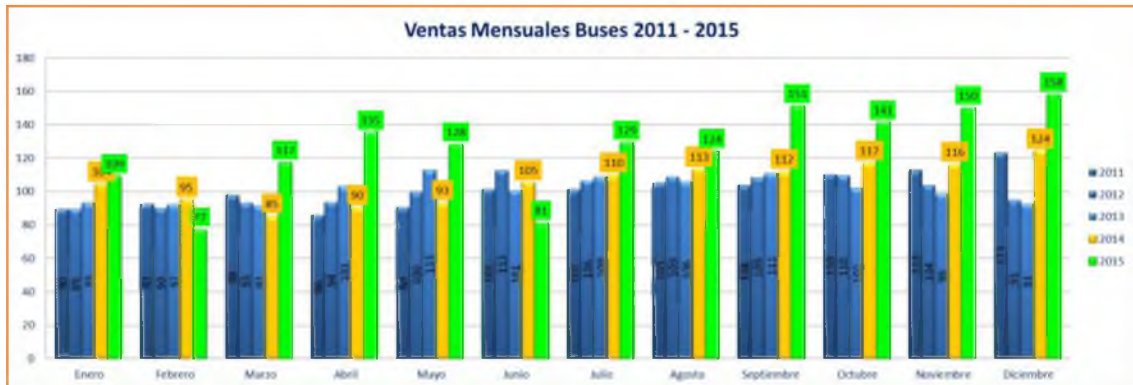
Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, AEADE

Las ventas de los vehículos livianos tuvieron una variación negativa del 33,24% en el 2015, a pesar de que no todas sus partidas arancelarias fueron afectadas con salvaguardas, igualmente ha tenido una caída debido a la restricción de créditos, rompimiento de la cadena de pagos, y demás variables económicas.

- BUSES

BUSES	2011	2012	2013	2014	2015	Variación % 2013/2012	Variación % 2014/2013	Variación % 2015/2014
ENERO	90	89	93	104	109			
FEBRERO	92	90	92	95	77			
MARZO	98	93	92	85	117			
ABRIL	86	94	103	90	135			
MAYO	90	100	113	93	128			
JUNIO	101	113	101	105	81	↑ 0.16%	↑ 4.32%	↑ 18.58%
JULIO	101	106	109	110	129			
AGOSTO	105	109	106	113	124			
SEPTIEMBRE	104	109	111	112	151			
OCTUBRE	110	110	102	117	141			
NOVIEMBRE	113	104	98	116	150			
DICIEMBRE	123	95	93	124	158			
TOTAL	1,214	1,211	1,213	1,265	1,500			

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, AEADE



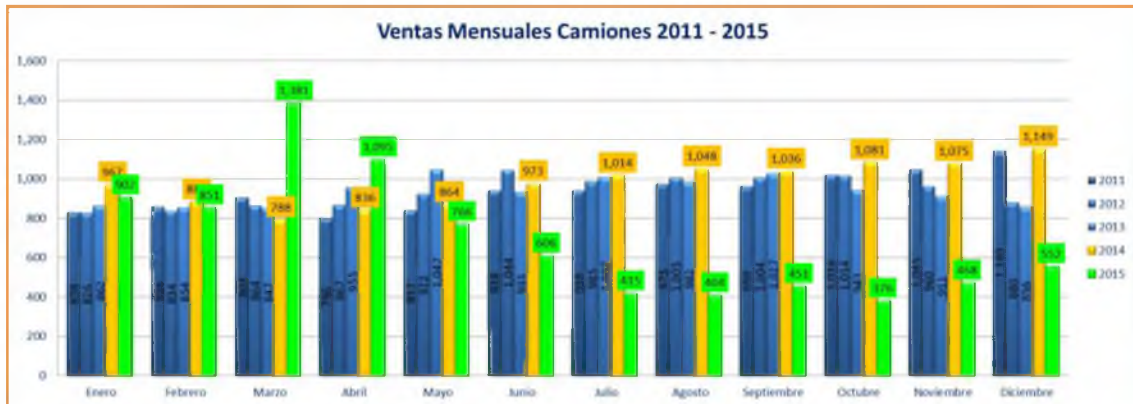
Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, AEADE

Los buses han tenido un crecimiento sostenido en los últimos tres años, son el único segmento del sector automotriz que no ha sido afectado por las salvaguardas. En el 2015 tuvo un aumento del 18,58% en sus ventas.

- CAMIONES

CAMIONES	2011	2012	2013	2014	2015	VARIACIÓN 2013/2012	VARIACIÓN 2014/2013	VARIACIÓN 2015/2014
ENERO	828	826	862	967	902			
FEBRERO	856	834	854	880	851			
MARZO	904	864	847	788	1,381			
ABRIL	796	867	955	836	1,095			
MAYO	837	922	1,047	864	766			
JUNIO	939	1,044	933	973	606	↑ 0.16%	↑ 4.33%	↓ -29.40%
JULIO	938	985	1,007	1,014	415			
AGOSTO	975	1,005	982	1,048	404			
SEPTIEMBRE	959	1,004	1,027	1,036	451			
OCTUBRE	1,019	1,014	943	1,081	376			
NOVIEMBRE	1,045	960	911	1,075	468			
DICIEMBRE	1,140	880	856	1,149	552			
TOTAL	11,235	11,206	11,224	11,710	8,267			

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, AEADE



Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, AEADE

Los camiones tienen una salvaguardia del 45%, las ventas de este producto decayeron un 29,40% en relación al año anterior. Esta disminución afecta a otros sectores como el de la construcción puesto que si un empresario quiere reemplazar la máquina, considerará si tiene liquidez, solvencia y capacidad para sustituirla.

ILUSTRACIÓN 44: COMPOSICION DE LAS VENTAS EN ECUADOR

	ENSAMBLAJE LOCAL	% PARTICIPACION	IMPORTACIÓN	% PARTICIPACION	TOTAL	VARIACION ENSAMBLAJE	VARIACION IMPORTACION	VARIACION TOTAL
2010	55,683	42.13%	76,489	57.87%	132,172			
2011	62,053	44.36%	77,840	55.64%	139,893			
2012	56,395	46.44%	65,051	53.56%	121,446	↓ -29.15%	↓ -35.69%	↓ -32.32%
2013	55,509	48.77%	58,303	51.23%	113,812			
2014	61,855	51.52%	58,205	48.48%	120,060			
2015	43,827	53.36%	37,434	46.64%	81,261			

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, AEADE



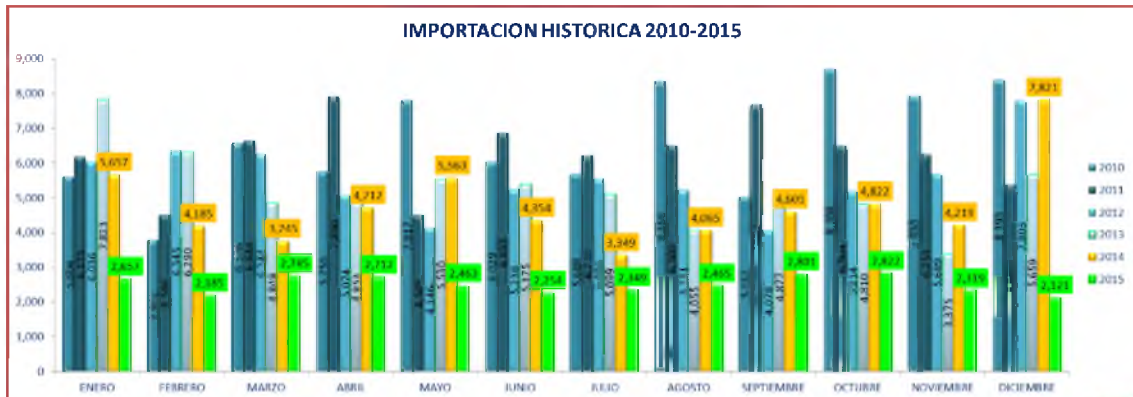
Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, AEADE

Como se puede observar en el gráfico anterior, las ventas en su mayoría eran de productos importados, pero en los últimos años se ha observado un comportamiento distinto, ya que actualmente se venden vehículos ensamblados localmente en su mayoría.

ILUSTRACIÓN 45: IMPORTACIÓN MENSUAL DE VEHÍCULOS

MESES / AÑOS	2010	2011	2012	2013	2014	2015	VARIACION 2013/2012	VARIACION 2014/2013	VARIACION 2015/2014
ENERO	5,604	6,173	6,036	7,823	5,657	2,657			
FEBRERO	3,802	4,506	6,345	6,290	4,185	2,185			
MARZO	6,576	6,644	6,244	4,849	3,745	2,745			
ABRIL	5,750	7,890	5,074	4,853	4,712	2,712			
MAYO	7,817	4,508	4,146	5,530	5,563	2,463			
JUNIO	6,029	6,855	5,238	5,375	4,354	2,254	↓ -6.09%	↓ -8.79%	↓ -47.64%
JULIO	5,688	6,220	5,554	5,099	3,349	2,349			
AGOSTO	8,356	6,509	5,231	4,055	4,065	2,465			
SEPTIEMBRE	5,032	7,682	4,078	4,877	4,601	2,801			
OCTUBRE	8,708	6,504	5,214	4,810	4,822	2,822			
NOVIEMBRE	7,930	6,253	5,689	3,375	4,219	2,319			
DICIEMBRE	8,393	5,357	7,803	5,659	7,821	2,121			
TOTAL	79,685	75,101	66,652	62,595	57,093	29,893			

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, AEADE



Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, AEADE

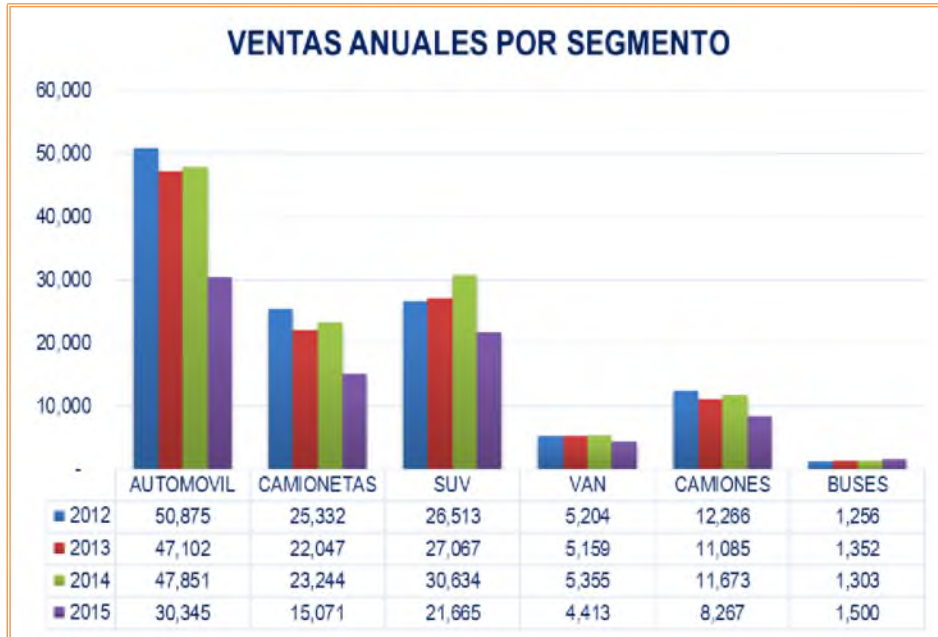
La importación mensual de vehículos se ha visto afectada, en el año 2014 se importaron 57.093 automotores, mientras que en el año 2015, sólo se importó 29.893, es decir hubo una reducción del 47.64%

ILUSTRACIÓN 46: VENTAS ANUALES POR SEGMENTO (UNIDADES)

	2012	2013	2014	2015
AUTOMOVIL	50,875	47,102	47,851	30,345
CAMIONETAS	25,332	22,047	23,244	15,071
SUV	26,513	27,067	30,634	21,665
VAN	5,204	5,159	5,355	4,413
CAMIONES	12,266	11,085	11,673	8,267
BUSES	1,256	1,352	1,303	1,500
TOTAL	121,446	113,812	120,060	81,261

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, AEADE

Las ventas anuales por segmento han tenido una disminución, sólo en el segmento de buses se ha presenciado un aumento. En el año 2014 se vendieron 120.060 automotores a diferencia del año 2015, que sólo se vendieron 81.261.

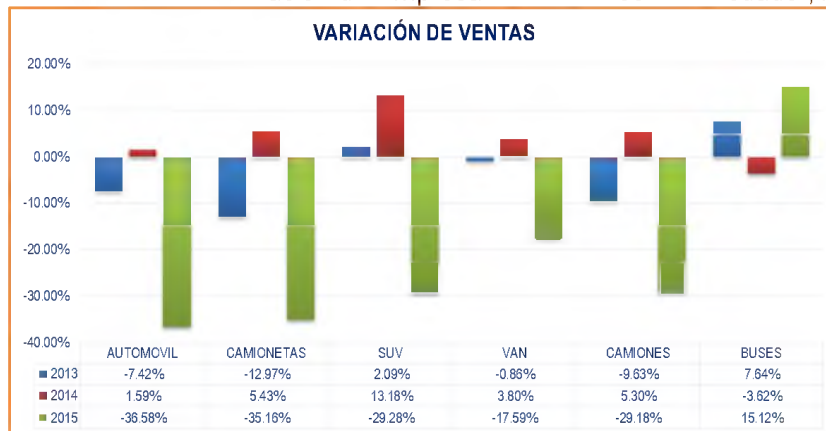


Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, AEADE

VARIACIÓN DE VENTAS

	2013	2014	2015
AUTOMOVIL	-7.42%	1.59%	-36.58%
CAMIONETAS	-12.97%	5.43%	-35.16%
SUV	2.09%	13.18%	-29.28%
VAN	-0.86%	3.80%	-17.59%
CAMIONES	-9.63%	5.30%	-29.18%
BUSES	7.64%	-3.62%	15.12%

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, AEADE



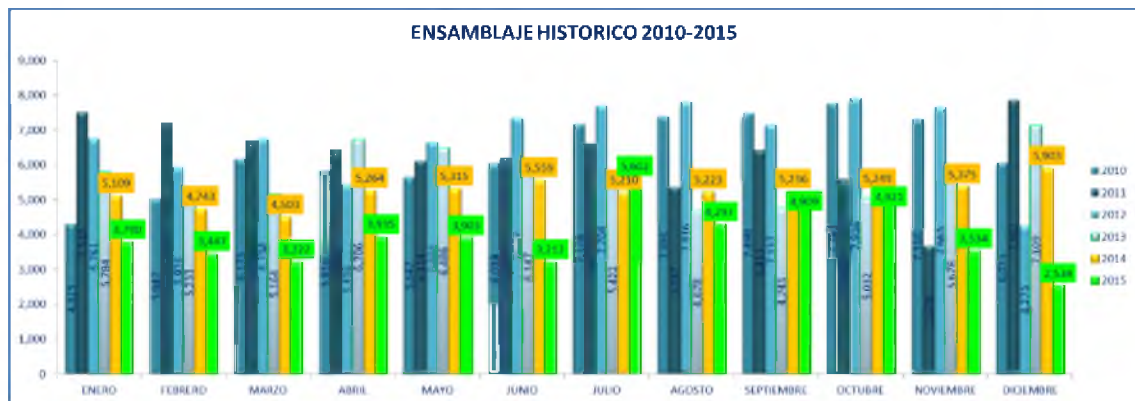
Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, AEADE

Las ventas de automóviles tuvieron una variación del 36.58%, las camionetas del 35.16%, las SUV'S del 29.28%, las VAN'S del 17.59%, los camiones del 29.18% y los buses un aumento del 15.12% en el año 2015.

ILUSTRACIÓN 47: ENSAMBLAJE MENSUAL DE VEHÍCULOS

MESES / AÑOS	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Variación % 2013/2012	Variación % 2014/2013	Variación % 2015/2014
ENERO	4,325	7,510	6,761	5,784	5,109	3,790			
FEBRERO	5,047	7,219	5,926	5,233	4,743	3,447			
MARZO	6,173	6,706	6,754	5,164	4,503	3,222			
ABRIL	5,810	6,448	5,436	6,706	5,264	3,935			
MAYO	5,647	6,114	6,661	6,486	5,315	3,903			
JUNIO	6,039	6,202	7,347	6,147	5,559	3,212			
JULIO	7,178	6,629	7,704	5,422	5,210	5,602	↓ 16.24%	↓ 8.06%	↓ 24.54%
AGOSTO	7,391	5,357	7,816	4,678	5,223	4,297			
SEPTIEMBRE	7,490	6,413	7,137	4,743	5,236	4,909			
OCTUBRE	7,761	5,606	7,916	5,032	5,249	4,921			
NOVIEMBRE	7,316	3,678	7,665	5,678	5,375	3,534			
DECIEMBRE	6,075	7,861	4,275	7,109	5,903	2,534			
TOTAL	76,252	75,743	81,398	68,182	62,689	47,306			

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, AEADE



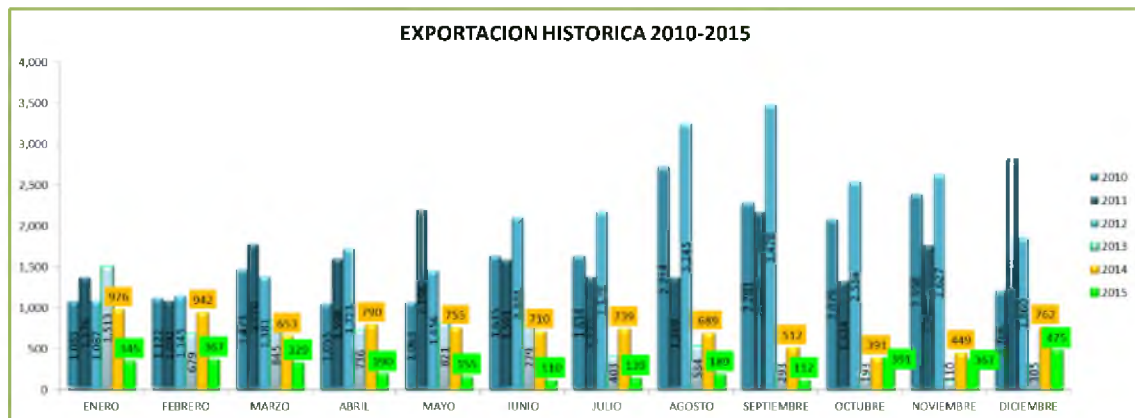
Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, AEADE

El ensamblaje de vehículos ha sido afectado en un 24,54% en el año 2015, a lo largo de los años ha tenido un comportamiento negativo.

ILUSTRACIÓN 48: EXPORTACIÓN MENSUAL DE VEHÍCULOS

MESES / AÑOS	2010	2011	2012	2013	2014	2015	VARIACION 2012/2011	VARIACION 2013/2012	VARIACION 2014/2013	VARIACION 2015/2014
ENERO	1,083	1,376	1,087	1,513	976	345				
FEBRERO	1,122	1,092	1,145	679	942	367				
MARZO	1,473	1,778	1,381	845	653	329				
ABRIL	1,055	1,598	1,723	736	790	190				
MAYO	1,063	2,196	1,456	821	755	155				
JUNIO	1,635	1,591	2,101	779	710	110	↑21.34%	↓70.94%	↑16.04%	↓62.13%
JULIO	1,634	1,372	2,178	403	739	139				
AGOSTO	2,714	1,369	3,245	534	689	189				
SEPTIEMBRE	2,283	2,163	3,478	293	512	112				
OCTUBRE	2,079	1,324	2,534	193	391	391				
NOVIEMBRE	2,390	1,762	2,627	110	449	367				
DICIEMBRE	1,205	2,829	1,860	305	762	475				
TOTAL	19,736	20,450	24,815	7,211	8,368	3,169				

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, AEADE



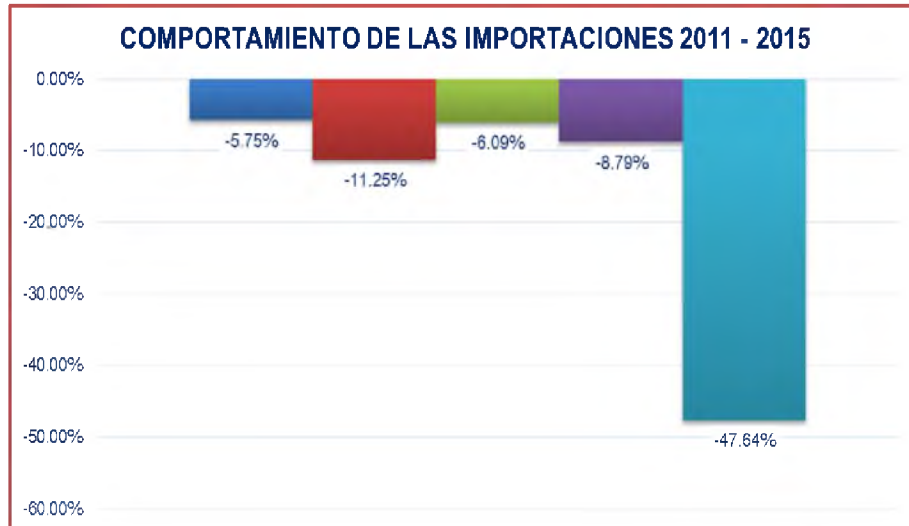
Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, AEADE

Las exportaciones han tenido una disminución en el año 2015 del 62.13%, muy similar al año 2013 en el cual presentó una variación negativa del 70.94%.

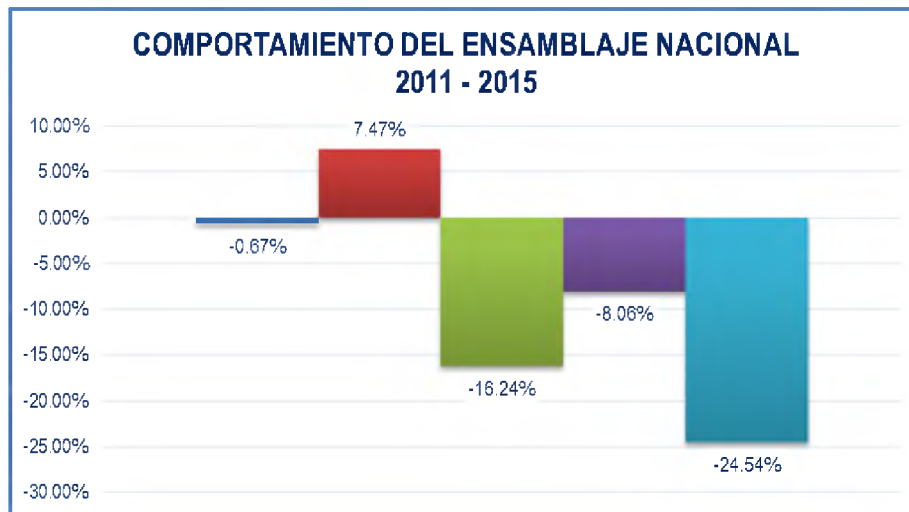
ILUSTRACIÓN 49: CONSOLIDADO DE IMPORTACIONES, ENSAMBLAJE Y EXPORTACIÓN

AÑO	IMPORTACIONES ANUALES	VARIACION	ENSAMBLAJE ANUAL	VARIACION	EXPORTACION ANUAL	VARIACION
2010	79,685	-	76,252	-	19,736	-
2011	75,101	-5.75%	75,743	-0.67%	20,450	3.62%
2012	66,652	-11.25%	81,398	7.47%	24,815	21.34%
2013	62,595	-6.09%	68,182	-16.24%	7,211	-70.94%
2014	57,093	-8.79%	62,689	-8.06%	8,368	16.04%
2015	29,893	-47.64%	47,306	-24.54%	3,169	-62.13%

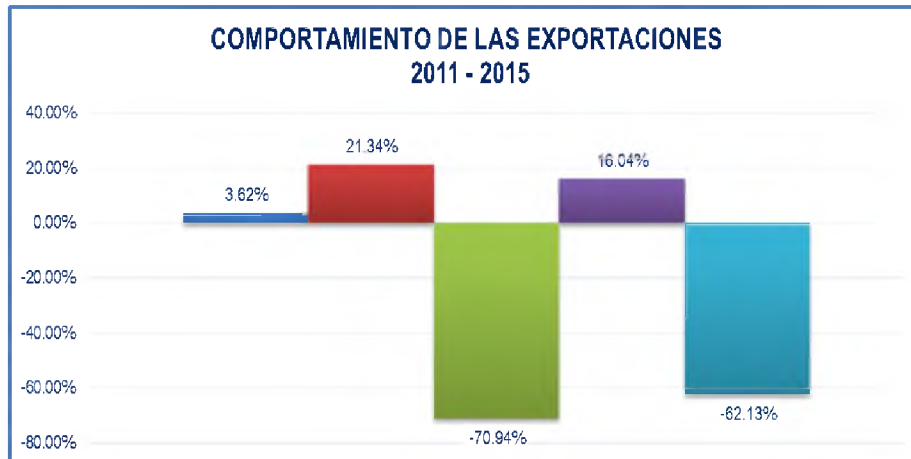
Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, AEADE



Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, AEADE



Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, AEADE



Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, AEADE

ILUSTRACIÓN 50: IMPORTACIONES POR PAÍS

PAÍS	2012 UNIDADES	2013 UNIDADES	2014 UNIDADES	2015 UNIDADES	VARIACION 2015 / 2014
COREA	18,917	15,476	13,529	6,184	-54.29%
JAPÓN	7,997	8,580	8,654	4,631	-46.49%
CHINA	7,861	7,868	7,292	3,418	-53.13%
MÉXICO	7,633	7,755	7,223	3,582	-50.41%
COLOMBIA	6,726	5,717	6,132	3,611	-41.11%
ESTADOS UNIDOS	5,262	4,384	3,659	1,716	-53.10%
TAILANDIA	5,136	4,353	2,625	1,274	-51.47%
INDONESIA	2,644	2,546	2,069	1,783	-13.82%
INDIA	1,830	2,205	1,586	1,030	-35.06%
OTROS	2,646	3,711	4,324	2,664	-38.39%
TOTAL	66,652	62,595	57,093	29,893	

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, AEADE

<Ver en la página siguiente>

ILUSTRACIÓN 51: ENSAMBLAJE NACIONAL DE UNIDADES (ENSAMBLAJE ANUAL DE VEHICULOS)

ENSAMBLAJE ANUAL POR ENSAMBLADORA

AÑO	AYMESA	MARESA	OMNIBUS BB	CIAUTO	TOTAL
2010	13,092	8,995	54,165	-	76,252
2011	13,909	8,129	53,705	-	75,743
2012	18,613	9,826	52,959	-	81,398
2013	15,368	7,474	44,494	846	68,182
2014	10,075	5,990	46,624	-	62,689
2015	6,254	5,604	35,448	-	47,306

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, AEADE

ENSAMBLAJE ANUAL POR SEGMENTO DE VEHÍCULO

AÑO	AUTOMÓVILES	CAMIONETAS	SUV'S	VAN'S	CAMIONES	TOTAL
2010	26,564	23,299	24,598	1,791	-	76,252
2011	27,228	23,618	22,247	2,629	21	75,743
2012	34,544	24,893	17,970	2,209	1,782	81,398
2013	32,552	18,069	14,862	1,361	1,338	68,182
2014	28,634	19,457	14,398	200	-	62,689
2015	20,839	14,284	12,183	-	-	47,306

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, AEADE

ILUSTRACIÓN 52: RESUMEN DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

AÑO	ENSAMBLAJE NACIONAL	EXPORTACIÓN	OFERTA NACIONAL	IMPORTACIÓN	VENTAS DE ENSAMBLAJE NACIONAL	VENTAS DE VEHICULOS IMPORTADOS	VENTAS TOTALES
2010	76,252	19,736	56,516	79,685	55,683	76,489	132,172
2011	75,743	20,450	55,293	75,101	62,053	77,840	139,893
2012	81,398	24,815	56,583	66,652	56,395	65,051	121,446
2013	68,182	7,211	60,971	62,595	55,509	58,303	113,812
2014	62,689	8,368	54,321	57,093	61,855	58,205	120,060
2015	47,306	3,169	44,137	29,893	43,827	37,434	81,261

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, AEADE

Como se puede observar en el cuadro resumen, existe una sobreoferta en el mercado automotriz, existe más carros en venta que los que se compran, es decir la demanda se ha estancado.

<Ver en la página siguiente>

ILUSTRACIÓN 53: RELACIÓN AUTOMOTORES / PERSONAS

DATOS GENERALES	2013	2014	2015
POBLACIÓN	15,662,618	16,027,466	16,400,813
PARQUE	2,065,975	2,186,035	2,266,359
RELACIÓN HABITANTES / VEHÍCULOS	7.58	7.33	7.24
VENTAS TOTALES	113,812	120,060	81,261
VARIACIÓN	-6.29%	5.49%	-32.32%

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, AEADE

En promedio 1 de cada 7 habitantes en el Ecuador posee un carro, éste índice ha ido en declive en los últimos años.

ILUSTRACIÓN 54: PARTICIPACIÓN DE MERCADO SEGÚN MARCA

MARCA	2013		2014		2015	
	UNIDADES	% PARTICIPACIÓN	UNIDADES	% PARTICIPACIÓN	UNIDADES	% PARTICIPACIÓN
CHEVROLET	50,195	44.10%	53,574	44.62%	40,265	49.55%
KIA	12,300	10.81%	12,038	10.03%	7,647	9.41%
HYUNDAI	9,629	8.46%	10,623	8.85%	5,678	6.99%
NISSAN	6,576	5.78%	6,916	5.76%	3,794	4.67%
TOYOTA	6,425	5.65%	6,476	5.39%	3,651	4.49%
MAZDA	6,402	5.63%	6,019	5.01%	3,651	4.49%
FORD	4,086	3.59%	4,578	3.81%	1,771	2.18%
OTRAS	18,199	15.99%	19,836	16.52%	13,804	16.99%
TOTAL	113,812	100.00%	120,060	100.00%	81,261	100.00%

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, AEADE

Las marcas con mayor participación en el mercado son Chevrolet, Kia, Hyundai, con un 49.55%, 9.41% y 6.99% respectivamente.

<Ver en la página siguiente>

ILUSTRACIÓN 55: EFECTO ECONÓMICO DE SALVAGUARDAS EN PRECIOS DE AUTOMOTORES

SUBSEGMENTO	2013			2014			2015		
	UNIDADES	PRECIO	TOTAL	UNIDADES	PRECIO	TOTAL	UNIDADES	PRECIO	TOTAL
AUTOMOVIL	47,102		838,702,117	47,852		918,229,601	30,345		679,520,387
Sedan	36,775	18,014	662,464,850	37,645	19,473	733,061,085	24,351	21,420	521,605,725
Hatchback	9,576	16,498	157,984,848	9,603	18,090	173,718,270	5,688	26,592	151,257,002
Station Wagon	125	33,119	4,139,875	79	19,199	1,516,721	1	21,119	21,119
Otras	626	22,544	14,112,544	525	18,921	9,933,525	305	21,759	6,636,541
CAMIONETA	22,047		692,770,941	23,244		764,706,358	15,071		505,287,861
DC 4X2	9,466	28,191	266,856,006	8,747	28,688	250,933,936	6,252	29,061	181,689,022
DC 4X4	6,715	38,705	259,904,075	9,042	39,489	357,059,538	5,832	40,002	233,293,746
CS 4X2	2,532	23,571	59,681,772	2,393	23,818	56,996,474	873	24,128	21,063,424
CS 4X4	733	34,342	25,172,686	1,048	34,416	36,067,968	549	34,863	19,140,011
Otras	2,601	31,202	81,156,402	2,014	31,603	63,648,442	1,565	32,014	50,101,658
SUV	27,067		819,687,757	30,635		1,041,629,947	21,665		885,193,319
4X2 5P	23,479	29,163	684,718,077	26,832	32,678	876,816,096	18,857	38,233	720,964,584
4X4 5P	655	21,627	14,165,685	1,076	30,291	32,593,116	526	39,378	20,712,986
4X4 3P	1,338	50,170	67,127,460	740	64,545	47,763,300	608	83,909	51,016,368
Otras	1,595	33,653	53,676,535	1,987	42,505	84,457,435	1,674	55,257	92,499,381
VAN	5,159		122,234,371	5,355		139,684,815	4,413		134,517,987
Van	2,641	16,300	43,048,300	2,990	18,431	55,108,690	1,546	19,353	29,919,042
Mini Van	2,403	31,802	76,420,206	2,180	36,467	79,498,060	2,320	38,290	88,833,612
Otras	115	24,051	2,765,865	185	27,449	5,078,065	547	28,821	15,765,333
CAMION	11,085		655,231,537	11,671		700,242,648	8,267		546,355,127
Ultraliviano	2,920	26,485	77,336,200	3,311	27,081	89,665,191	2,651	32,497.20	86,150,077
Liviano	1,697	34,969	59,342,393	1,508	35,369	53,336,452	1,465	42,442.80	62,178,702
Mediano	3,008	58,134	174,867,072	3,585	58,612	210,124,020	2,164	70,334.40	152,203,642
Pesado	586	115,693	67,796,098	706	105,460	74,454,760	672	126,552.00	85,042,944
Tracto	1,648	115,254	189,938,592	1,789	122,305	218,803,645	804	146,766.00	117,999,864
Otras	1,226	70,107	85,951,182	772	69,765	53,858,580	511	83,718.00	42,779,898
BUS	1,352		100,898,455	1,303		101,473,814	1,500		127,017,254
Bus	977	79,423	77,596,271	888	83,070	73,766,160	1,220	88,054.20	107,426,124
Micro Bus	209	57,226	11,960,234	226	61,958	14,002,508	230	68,153.80	15,675,374
Otras	166	68,325	11,341,950	189	72,514	13,705,146	50	78,315.12	3,915,756
TOTAL GENER	113,812		3,229,525,178	120,060		3,665,967,183	81,261		2,877,891,936

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, AEADE

ILUSTRACIÓN 56: RELACION DE INGRESOS INDUSTRIA AUTOMOTRIZ / PIB

	PIB	INGRESOS INDUSTRIA AUTOMOTRIZ	INGRESOS INDUSTRIA AUTOMOTRIZ / PIB
2013	94,427,000,000	3,229,525,178	3.42%
2014	98,015,000,000	3,665,967,183	3.74%
2015	101,739,000,000	2,877,891,936	2.83%

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, AEADE

ILUSTRACIÓN 57: PRECIOS DE AUTOMOTORES ANTES Y DESPUÉS DE SALVAGUARDAS

PRECIOS DE LOS MODELOS DE VEHICULOS MÁS VENDIDOS EN ECUADOR POR MARCAS			
TIPO DE VEHICULO	MODELO	VALOR COMERCIAL ANTES	VALOR COMERCIAL DESPUÉS
CHEVROLET			
AUTOMOVILES	AVEO EMOTION SEDAN	16,590	19,990
	SAIL	14,990	18,290
	SPARK	11,990	14,990
	AVEO FAMILY	12,290	16,990
TODO TERRENOS	GRAND VITARA SZ	25,490	32,490
CAMIONETAS	LUV D-MAX	18,990	26,990
HYUNDAI			
AUTOMOVILES	NEW ACCENT 4 PUERTAS 1.4	17,590	23,990
	ELANTRA 4 PUERTAS 1.6 TMS TD	17,990	29,990
TODO TERRENO	TUCSON 5 PUERTAS 4X2	27,590	38,990
	SANTA FE 5 PUERTAS 4X2	32,990	47,990
VAN	VAN H-1	32,990	40,990
MAZDA			
AUTOMOVILES	MAZDA3	27,990	34,990
CAMIONETAS	CABINA SIMPLE 4X2	18,990	24,090
	CABINA DOBLE 4X4	29,990	37,990
KIA			
AUTOMOVILES	PICANTO 1.0I AC	12,990	16,990
	CERATO 5 PUERTAS	19,990	22,990
TODO TERRENO	SPORTAGE ACTIVE 2.0L 4X2 AT GSL	24,990	29,990
	SORENTO 2.4L GSL LX 4X2 6MT 5PAS	34,990	39,990
CAMIONES (COMERCIALES)	PREGIO GRAND 3.0L 17P GS	25,000	33,990
	K3000 4X2 S/C	18,990	23,990
TOYOTA			
AUTOMOVILES	COROLLA 5 PUERTAS	27,990	38,990

Fuente: Información consultada en los Sitios Web de las marcas de vehículos indicadas

Elaboración: Dirección de Inteligencia Comercial e Inversiones, PRO ECUADOR

ILUSTRACIÓN 58: PRECIOS DE MOTOS ANTES Y DESPUÉS DE SALVAGUARDAS

PRECIOS DE LOS MODELOS DE MOTOS MÁS VENDIDAS EN ECUADOR POR MARCAS		
MODELO	VALOR COMERCIAL ANTES	VALOR COMERCIAL DESPUÉS
BMW		
F800R	17,800	20,990
F800ST	12,500	17,500
R1200 GS	20,090	25,990
F800GS	25,500	29,990
SUZUKI		
V-STROM	19,990	24,990
GS 500	6,800	8,590
GN 125 H	1,590	2,490
YAMAHA		
BOLT XVS 950	15,790	18,790
FZ1	15,900	19,990
FZ16	2,800	4,290
HONDA		
XR 150L	3,290	4,990
CBR 250 R	5,900	7,190
CB110	2,200	3,890
KAWASAKI		
VULCAN 1700 VOYAGER	34,890	39,990
ER - 6N	13,200	17,890

Fuente: Información consulta en los Sitios Web de las marcas de vehículos indicadas

Elaboración: Dirección de Inteligencia Comercial e Inversiones, PRO ECUADOR

<Ver en la página siguiente>

ILUSTRACIÓN 59: IMPORTACIONES DE LLANTAS EN UNIDADES, FOB Y TONELADAS

UNIDADES MARCA	2013		2014		2015	
	UNIDADES EN MILES	% PARTICIPACIÓN	UNIDADES EN MILES	% PARTICIPACIÓN	UNIDADES EN MILES	% PARTICIPACIÓN
MAXXIS	375.42	13.55%	397.60	14.71%	258.44	14.71%
KUMHO	184.57	6.66%	126.05	4.66%	81.93	4.66%
HANKOOK	114.26	4.12%	85.36	3.16%	55.48	3.16%
DOUBLE COIN	107.75	3.89%	42.15	1.56%	27.40	1.56%
TRIANGLE	101.52	3.66%	65.18	2.41%	42.37	2.41%
DURO	95.47	3.44%	80.65	2.98%	52.42	2.98%
BRIDGESTONE	94.82	3.42%	101.90	3.77%	66.24	3.77%
FORTUNE	94.14	3.40%	64.35	2.38%	41.83	2.38%
GOODYEAR	116.33	4.20%	111.77	4.14%	72.65	4.14%
YUANGXING	71.77	2.59%	208.23	7.71%	135.35	7.71%
MICHELIN	61.15	2.21%	54.68	2.02%	35.54	2.02%
YOKOHAMA	49.74	1.79%	43.47	1.61%	28.26	1.61%
PIRELLI	46.43	1.68%	47.08	1.74%	30.60	1.74%
OTRAS MARCAS	1,257.94	45.39%	1,273.63	47.13%	827.86	47.13%
TOTAL GENERAL	2,771.31	100.00%	2,702.10	100.00%	1,756.37	100.00%

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, AEADE

FOB MARCA	2013		2014		2015	
	UNIDADES EN MILES	% PARTICIPACIÓN	UNIDADES EN MILES	% PARTICIPACIÓN	UNIDADES EN MILES	% PARTICIPACIÓN
MAXXIS	20,036.24	9.09%	21,509.81	10.87%	13,981.38	10.87%
KUMHO	17,314.54	7.86%	10,898.43	5.51%	7,083.98	5.51%
SAILUN	4,402.34	2.00%	4,828.29	2.44%	3,138.39	2.44%
HANKOOK	12,247.16	5.56%	9,567.15	4.84%	6,218.65	4.84%
DOUBLE COIN	18,850.67	8.55%	6,491.97	3.28%	4,219.78	3.28%
TRIANGLE	6,316.86	2.87%	4,987.25	2.52%	3,241.71	2.52%
BRIDGESTONE	11,057.91	5.02%	12,874.57	6.51%	8,368.47	6.51%
GOODYEAR	20,314.03	9.22%	17,287.68	8.74%	11,236.99	8.74%
MICHELIN	11,256.72	5.11%	11,720.93	5.92%	7,618.60	5.92%
YOKOHAMA	6,753.45	3.06%	4,042.44	2.04%	2,627.59	2.04%
PIRELLI	3,370.43	1.53%	2,477.19	1.25%	1,610.17	1.25%
OTRAS MARCAS	88,448.58	40.14%	91,159.29	46.08%	59,253.54	46.08%
TOTAL GENERAL	220,368.93	100.00%	197,845.00	100.00%	128,599.25	100.00%

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, AEADE

TONELADAS MARCA	2013		2014		2015	
	UNIDADES EN MILES	% PARTICIPACIÓN	UNIDADES EN MILES	% PARTICIPACIÓN	UNIDADES EN MILES	% PARTICIPACIÓN
MAXXIS	4,401.68	8.93%	4,897.72	10.43%	3,183.52	10.43%
KUMHO	3,905.89	7.92%	2,492.26	5.31%	1,619.97	5.31%
SAILUN	1,138.29	2.31%	1,350.41	2.88%	877.77	2.88%
HANKOOK	2,476.26	5.02%	1,951.46	4.16%	1,268.45	4.16%
DOUBLE COIN	5,782.76	11.73%	2,261.61	4.82%	1,470.05	4.82%
TRIANGLE	1,770.87	3.59%	1,625.04	3.46%	1,056.28	3.46%
BRIDGESTONE	1,731.31	3.51%	2,144.35	4.57%	1,393.83	4.57%
GOODYEAR	2,997.87	6.08%	2,970.58	6.33%	1,930.88	6.33%
MICHELIN	1,497.83	3.04%	1,532.60	3.26%	996.19	3.26%
YOKOHAMA	1,221.54	2.48%	879.58	1.87%	571.73	1.87%
OTRAS MARCAS	22,373.54	45.38%	24,837.51	52.91%	16,144.38	52.91%
TOTAL GENERAL	49,297.84	100.00%	46,943.12	100.00%	30,513.03	100.00%

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, AEADE

ILUSTRACIÓN 60: IMPORTACIONES ANUALES ECUATORIANAS POR PARTIDA ARANCELARIA (NANDINA)

IMPORTACIONES ECUATORIANAS DEL SECTOR AUTOMOTRIZ VALOR FOB MILES USD							
PARTIDA	DESCRIPCIÓN	2010	2011	2012	2013	2014	2015
8704	VEHÍCULOS AUTOMÓVILES PARA TRANSPORTE DE MERCANCIAS.	699,762	610,774	691,764	564,816	598,866	376,895
8703	AUTOMÓVILES DE TURISMO Y DEMÁS VEHÍCULOS AUTOMÓVILES CONCEBIDOS PRINCIPALMENTE PARA EL TRANSPORTE DE PERSONAS (EXCEPTO LOS DE LA PARTIDA 87.02), INCLUIDOS LOS DEL TIPO FAMILIAR («BREAK» O «STATION WAGON») Y LOS DE CARRERAS.	1,068,466	876,870	764,541	784,474	778,586	524,760
4011	NEUMÁTICOS (LLANTAS NEUMÁTICAS) NUEVOS DE CAUCHO	212,436	223,263	246,510	214,014	220,950	174,918
8702	VEHÍCULOS AUTOMÓVILES PARA TRANSPORTE DE DIEZ O MÁS PERSONAS, INCLUIDO EL CONDUCTOR.	51,787	83,859	58,902	111,481	68,087	71,651
8507	ACUMULADORES ELÉCTRICOS, INCLUIDOS SUS SEPARADORES, AUNQUE SEAN CUADRADOS O RECTANGULARES.	27,399	29,868	38,228	37,621	40,828	29,967
8708	PARTES Y ACCESORIOS DE VEHÍCULOS AUTOMÓVILES DE LAS PARTIDAS 87.01 A 87.05.	237,498	280,112	293,053	287,729	297,155	272,497
8705	VEHÍCULOS AUTOMÓVILES PARA USOS ESPECIALES, EXCEPTO LOS CONCEBIDOS PRINCIPALMENTE PARA TRANSPORTE DE PERSONAS O MERCANCIAS (POR EJEMPLO: COCHES PARA REPARACIONES (AUXILIO MECÁNICO), CAMIONES GRÚA, CAMIONES DE BOMBEROS, CAMIONES HORMIGONERA, COCHES BARRREDERA, COCHES ESPARCIDORES, COCHES TALLER, COCHES RADIOLÓGICOS).	17,552	42,590	54,261	38,448	20,521	22,734
8701	TRACTORES (EXCEPTO LAS CARRETIILLAS TRACTOR DE LA PARTIDA 87.09).	127,547	133,491	175,093	182,336	173,057	81,853
8716	REMOLQUES Y SEMIRREMOLQUES PARA CUALQUIER VEHÍCULO; LOS DEMÁS VEHÍCULOS NO AUTOMÓVILES; SUS PARTES.	9,982	13,577	17,409	22,056	15,194	11,494
8707	CARROCERIAS DE VEHÍCULOS AUTOMÓVILES DE LAS PARTIDAS 87.01 A 87.05, INCLUIDAS LAS CABINAS.	3,478	1,387	1,882	8,306	6,538	7,775
8714	PARTES Y ACCESORIOS DE VEHÍCULOS DE LAS PARTIDAS 87.11 A 87.13.	13,884	14,855	17,106	19,477	23,329	22,184
8711	MOTOCICLETAS (INCLUIDOS LOS CICLOMOTORES) Y VELOCÍPEDOS EQUIPADOS CON MOTOR AUXILIAR, CON SIDECAR O SIN ÉL; SIDECARES.	64,725	85,316	106,131	106,556	113,563	66,090
4013	CAMARAS DE CAUCHO PARA NEUMATICOS (LLANTAS NEUMÁTICAS).	6,799	5,594	6,869	5,910	6,119	4,583
8709	CARRETIILLAS AUTOMOVIL SIN DISPOSITIVO DE ELEVACION DE LOS TIPOS UTILIZADOS EN FÁBRICAS, ALMACENES, PUERTOS O AEROPUERTOS, PARA TRANSPORTE DE MERCANCIAS A CORTA DISTANCIA; CARRETIILLAS TRACTOR DE LOS TIPOS UTILIZADOS EN ESTACIONES FERROVIARIAS; SUS PARTES.	289	513	1,185	2,651	1,059	305
8715	COCHES, SILLAS Y VEHÍCULOS SIMILARES PARA TRANSPORTE DE NIÑOS, Y SUS PARTES	3,733	3,783	4,315	4,180	5,217	4,610
8712	BICICLETAS Y DEMÁS VELOCÍPEDOS (INCLUIDOS LOS TRICICLOS DE REPARTO), SIN MOTOR	14,133	15,242	18,615	21,152	12,202	10,051
4012	NEUMÁTICOS (LLANTAS NEUMÁTICAS) RECAUCHUTADOS O USADOS, DE CAUCHO; BANDAJES (LLANTAS MACIZAS O HUECAS), BANDAS DE RODADURA PARA NEUMATICOS (LLANTAS NEUMÁTICAS) Y PROTECTORES («FLAPS»), DE CAUCHO.	12,533	16,034	20,161	21,775	21,015	19,484
TOTAL GENERAL		2,574,013	2,439,139	2,518,037	2,434,995	2,404,300	1,703,864

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, AEADE

3.2.1. IMPORTACIONES POR SUBPARTIDA ARANCELARIA (NANDINA)

ILUSTRACIÓN 61: PARTIDA 8704 - VEHÍCULOS AUTOMÓVILES PARA TRANSPORTE DE MERCANCÍAS.

PARTIDA NANDINA	SUBPARTIDA NANDINA	8704 DESCRIPCION	SALVA GUARDIA	2013			2014			2015		
				TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR	TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR	TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR
8704211080		EN CKD		10,831.83	103,146.33	109,801.05	15,662.18	142,737.85	153,137.03	10,644.33	96,069.55	102,545.53
8704230090		LOS DEMAS	45.00%	10,293.86	93,478.73	98,580.01	9,530.04	84,627.45	88,760.99	5,775.11	48,328.79	50,976.63
8704229090		LOS DEMAS	45.00%	9,511.69	81,056.89	85,708.38	10,870.27	99,020.70	104,225.24	7,497.47	66,340.68	69,685.48
8704311080		EN CKD		5,874.27	54,102.65	57,952.28	5,677.61	54,022.09	57,280.04	1,527.98	12,018.88	12,925.72
8704222090		LOS DEMAS	45.00%	5,910.42	42,447.14	46,520.90	4,806.67	35,311.24	38,641.28	4,841.37	29,707.03	32,984.52
8704311099		LOS DEMAS		5,686.75	39,138.38	42,592.98	8,594.08	58,496.82	64,270.69	4,736.21	34,452.70	38,150.31
8704219090		LOS DEMAS	45.00%	4,454.04	33,612.24	36,489.60	5,062.06	35,947.24	39,138.29	4,417.70	28,067.37	30,586.85
8704311090		LOS DEMAS		3,530.43	25,894.69	28,843.96	-	-	-	-	-	-
8704221090		LOS DEMAS	45.00%	2,471.64	14,561.49	16,024.20	3,718.16	24,388.91	26,439.16	3,428.37	19,554.36	21,422.10
8704211099		LOS DEMAS		1,999.64	14,389.06	15,685.34	2,170.16	17,402.00	19,239.01	814.59	6,496.06	7,266.47
8704100090		LOS DEMAS	45.00%	2,011.32	13,717.70	14,768.55	588.30	2,601.60	2,817.25	-	-	-
8704211090		LOS DEMAS		888.62	6,537.52	7,515.28	-	-	-	-	-	-
8704222080		EN CKD	15.00%	445.33	3,563.92	3,744.01	581.63	4,592.48	4,840.45	1,189.54	9,348.81	9,848.12
8704329090		LOS DEMAS	45.00%	17.24	407.93	419.19	-	-	-	-	-	-
8704900091		VEHICULOS HIBRIDOS		6.12	96.00	101.42	4.63	72.00	76.16	-	-	-
8704319090		LOS DEMAS	45.00%	2.66	35.17	36.98	-	-	-	-	-	-
8704900099		Los demás		2.43	23.51	29.78	-	-	-	-	-	-
8704221080		EN CKD	15.00%	1.50	1.26	2.17	-	-	-	-	-	-
8704100099		LOS DEMAS		-	-	-	-	-	-	133.96	441.00	503.45
TOTAL GENERAL:				63,939.72	526,210.57	564,815.99	67,265.74	559,220.35	598,865.53	45,006.60	350,825.18	376,895.14

Fuente: Banco Central del Ecuador, BCE

ILUSTRACIÓN 62: PARTIDA 8701 - TRACTORES (EXCEPTO LAS CARRETILLAS TRACTOR DE LA PARTIDA 87.09).

PARTIDA NANDINA	SUBPARTIDA NANDINA	8701 DESCRIPCION	SALVAGU ARDIA	2013			2014			2015		
				TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR	TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR	TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR
8701200090		LOS DEMÁS	45.00%	14,341.55	124,730.70	131,909.05	14,248.96	129,335.21	136,213.35	6,969.31	52,518.57	55,955.26
8701900000		LOS DEMÁS:		3,918.41	29,226.11	30,572.46	3,926.52	28,836.77	27,869.35	3,171.38	20,963.71	21,670.69
8701300000		TRACTORES DE ORUGAS:	15.00%	2,001.62	17,777.04	18,260.19	630.10	7,160.82	7,267.35	250.28	2,456.67	2,507.61
8701100000		MOTOCULTORES		613.55	1,502.10	1,594.04	436.06	1,602.69	1,707.12	567.20	1,643.91	1,719.63
TOTAL GENERAL:				20,875.12	173,235.93	182,335.73	19,241.62	164,935.48	173,057.16	10,958.16	77,582.84	81,853.18

Fuente: Banco Central del Ecuador, BCE

ILUSTRACIÓN 63: PARTIDA 8703 - AUTOMÓVILES DE TURISMO Y DEMÁS VEHÍCULOS AUTOMÓVILES CONCEBIDOS PRINCIPALMENTE PARA EL TRANSPORTE DE PERSONAS (EXCEPTO LOS DE LA PARTIDA 87.02), INCLUIDOS LOS DEL TIPO FAMILIAR («BREAK» O «STATION WAGON») Y LOS DE CARRERAS.

PARTIDA NANDINA SUBPARTIDA NANDINA	8703 DESCRIPCION	SALVAGU ARDIA	2013			2014			2015		
			TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR	TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR	TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR
8703239090	LOS DEMÁS		27,527.54	240,368.89	257,379.99	27,499.61	242,313.01	259,020.76	15,696.47	140,815.38	149,751.16
8703229080	EN CKD		18,591.55	146,161.81	162,271.61	12,774.60	103,303.69	114,275.58	12,272.90	86,131.52	94,428.20
8703239080	EN CKD		13,029.58	112,316.42	121,704.74	16,199.77	138,332.63	150,878.81	17,200.77	132,977.11	145,475.49
8703229090	LOS DEMÁS		9,118.89	54,745.38	60,475.54	11,076.44	71,405.26	78,191.86	4,630.13	32,857.21	35,519.10
8703231090	LOS DEMÁS		4,823.68	47,147.11	52,027.05	4,342.02	45,147.06	49,130.10	2,295.31	25,687.30	27,673.87
8703241090	LOS DEMÁS		2,613.50	32,129.43	33,685.14	4,402.30	54,273.17	56,589.24	2,027.13	26,529.05	27,435.10
8703329090	LOS DEMÁS		667.82	22,285.27	23,289.76	151.53	1,476.39	1,573.74	217.19	2,191.17	2,329.04
8703249090	LOS DEMÁS		1,927.39	21,276.70	22,075.92	1,307.82	15,563.54	16,086.51	117.70	1,761.87	1,815.34
8703231080	EN CKD		1,482.04	13,414.56	14,217.68	979.24	8,250.90	8,817.77	654.93	4,831.04	5,224.24
8703900091	VEHICULOS HIBRIDOS		748.26	12,562.69	13,163.14	1,551.44	23,108.12	24,143.61	503.06	7,225.02	7,563.40
8703210099	LOS DEMAS	45.00%	1,653.19	10,784.62	11,786.83	1,417.16	9,777.25	10,610.37	746.34	4,953.42	5,359.48
8703210090	LOS DEMÁS		804.23	5,043.93	5,512.10	-	-	-	-	-	-
8703331090	LOS DEMÁS		218.92	2,456.80	2,641.21	160.85	2,733.63	2,885.87	71.81	849.73	894.54
8703100000	VEHICULOS ESPECIALMENTE CONCEBIDOS PARA DESPLAZARSE SOBRE NIEVE; VEHÍCULOS ESPEC	45.00%	124.92	2,163.18	2,289.84	135.50	2,230.32	2,337.15	57.52	1,282.07	1,331.13
8703210080	EN CKD		132.85	633.82	673.91	136.99	735.14	765.34	36.66	249.99	258.58
8703900099	LOS DEMAS		36.62	522.54	553.26	34.49	1,228.18	1,249.59	-	-	-
8703210091	VEHICULO DE TRES RUEDAS	45.00%	84.96	502.34	543.43	168.47	1,045.72	1,119.30	47.04	291.06	313.44
8703321090	LOS DEMÁS		3.51	73.28	75.97	-	-	-	33.20	275.24	290.21
8703221090	LOS DEMÁS		5.95	61.22	66.58	7.05	70.72	76.73	91.06	397.06	446.80
8703339090	LOS DEMÁS		3.00	37.50	39.98	15.00	447.34	460.03	-	-	-
8703900019	--- los demas		-	-	-	-	-	-	22.19	343.06	357.96
8703100099	LOS DEMAS_(MATRICULACION VEHICULAR, GENERA RAMV, SUBPARTIDA AMPARADA POR RES.NO. 539-COMEXI)		-	-	-	-	-	-	0.63	14.00	14.91
8703900029	--- los demas_(35% mayor a 4000 cc).		-	-	-	-	-	-	1,176.48	16,604.67	17,260.72
8703100019	LOS DEMAS_(MATRICULACION VEHICULAR, GENERA RAMV, SUBPARTIDA AMPARADA POR RES.NO. 539-COMEXI)		-	-	-	-	-	-	54.98	976.27	1,017.09
TOTAL GENERAL:			83,598.31	724,687.40	784,473.61	82,360.21	721,441.98	778,212.28	57,953.43	487,243.15	524,759.72

Fuente: Banco Central del Ecuador, BCE

ILUSTRACIÓN 64: PARTIDA 8708 - PARTES Y ACCESORIOS DE VEHÍCULOS AUTOMÓVILES DE LAS PARTIDAS 87.01 A 87.05.

PARTIDA NANDINA SUBPARTIDA NANDINA	8708 DESCRIPCION	2013			2014			2015		
		TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR	TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR	TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR
8708701000	RUEDAS Y SUS PARTES	7,995.45	29,524.55	31,294.00	8,228.70	31,865.75	33,828.94	6,425.85	24,971.88	26,274.14
8708802000	AMORTIGUADORES Y SUS PARTES	2,594.14	18,745.11	19,562.45	2,739.71	18,991.83	19,845.12	2,882.03	18,857.57	19,607.04
8708939100	PLATOS (PRENSAS), DISCOS	1,711.25	17,514.36	18,170.07	1,702.66	17,801.44	18,413.20	1,835.15	18,536.87	19,120.69
8708299000	LOS DEMÁS	1,647.44	15,185.82	16,821.65	1,823.58	14,344.19	15,927.21	1,561.98	13,524.40	14,686.29
8708999990	LOS DEMÁS	1,356.49	14,343.77	15,164.76	1,365.89	17,001.04	17,926.36	1,283.09	14,953.53	15,578.80
8708292000	GUARDAFANGOS, CUBIERTAS DE MOTOR, FLANCOS, PUERTAS, Y SUS PARTES	1,505.27	13,613.89	15,611.28	1,919.03	14,384.54	16,092.57	1,588.09	14,246.72	15,715.23
8708302900	LAS DEMÁS PARTES	1,303.92	11,174.81	11,698.55	1,456.15	11,897.51	12,433.46	1,258.94	10,588.80	11,043.47
8708809000	LOS DEMÁS	1,582.46	10,994.38	11,595.30	1,494.29	11,361.78	11,978.15	1,488.48	10,664.45	11,118.12
8708501100	EJES CON DIFERENCIAL	799.83	10,969.24	11,108.57	229.30	2,684.84	2,775.37	113.96	998.78	1,041.98
8708301000	GUARNICIONES DE FRENOS MONTADAS	1,651.21	10,146.91	10,606.90	2,677.08	14,868.80	15,433.94	2,351.28	13,579.17	13,998.61
8708910000	RADIADORES	659.61	9,465.32	10,036.01	718.98	10,068.62	10,699.20	815.51	9,713.57	10,284.67
8708100000	PARACHOQUES (PARAGOLPES, DEFENSAS) Y SUS PARTES	694.77	7,894.70	8,764.05	967.95	9,566.73	10,507.85	833.76	8,559.82	9,425.36
8708409000	LAS DEMÁS	408.61	7,842.52	8,109.93	423.73	8,020.82	8,303.85	468.50	7,760.31	8,021.98
8708991900	PARTES	1,424.69	6,827.22	7,196.97	1,160.27	6,007.66	6,467.14	459.56	3,223.24	3,408.77
8708501900	PARTES	538.81	6,667.45	6,795.15	925.88	8,960.39	9,240.57	1,272.21	9,825.35	10,157.23
8708993900	LOS DEMÁS	545.52	6,362.59	6,595.43	580.08	6,773.70	7,016.10	628.61	7,312.00	7,640.61
8708939900	LAS DEMÁS	358.49	6,049.65	6,208.89	371.25	6,469.54	6,645.50	507.74	6,884.83	7,061.21
8708992900	PARTES	473.80	5,801.97	6,002.26	695.56	7,921.90	8,156.69	645.77	6,931.76	7,280.83
8708994000	TRENES DE RODAMIENTO DE ORUGA Y SUS PARTES	2,157.52	5,670.29	5,927.85	2,308.76	6,629.70	7,003.19	2,316.99	6,286.02	6,550.52
8708502100	EJES PORTADORES	1,211.76	4,526.20	4,841.28	1,001.99	4,169.52	4,462.65	824.93	4,013.79	4,254.40
8708401000	MECÁNICAS	170.93	4,282.08	4,403.32	227.67	4,980.47	5,152.54	155.84	2,904.44	3,039.81
8708801000	ROTULAS Y SUS PARTES	352.87	4,280.89	4,393.85	408.82	4,380.49	4,509.38	448.13	4,753.94	4,870.67
8708993300	TERMINALES	392.71	4,275.93	4,399.10	450.27	4,455.09	4,589.52	481.35	4,820.14	4,942.64
8708931000	EMBRAGUES	284.58	3,953.28	4,065.24	195.35	2,869.56	2,951.28	153.30	2,212.85	2,273.98
8708302500	DISCOS	981.30	3,872.40	4,232.37	1,631.91	5,016.30	5,356.16	1,426.12	4,793.33	5,091.68
8708992100	TRANSMISIONES CARDÁNICAS	419.35	3,716.73	3,816.21	103.05	1,273.57	1,325.54	78.73	681.32	723.92
8708920000	SILENCIADORES Y TUBOS (CAÑOS) DE ESCAPE	420.31	3,655.42	3,945.27	416.96	3,981.96	4,196.77	371.25	3,482.60	3,650.80
8708302100	TÁMBORES	1,141.37	3,261.57	3,630.69	1,150.72	3,384.90	3,588.60	1,278.48	3,325.85	3,518.52
8708940000	VOLANTES, COLUMNAS Y CAJAS DE DIRECCIÓN	145.05	3,023.60	3,200.98	163.63	2,954.84	3,104.67	186.36	3,390.45	3,530.28
8708502900	PARTES	374.49	2,672.64	2,789.53	500.99	3,189.82	3,331.44	389.75	2,756.31	2,865.14
8708210000	CINTURONES DE SEGURIDAD	234.51	2,667.41	2,800.63	143.91	1,507.10	1,646.83	184.75	1,661.25	1,818.00

PARTIDA NANDINA SUBPARTIDA NANDINA	8708 DESCRIPCION	2013			2014			2015		
		TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR	TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR	TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR
8708293000	REJILLAS DELANTERAS (PERSIANAS, PARRILLAS)	197.66	2,189.47	2,361.75	249.99	2,329.69	2,516.01	231.96	2,143.88	2,289.67
8708295000	VIDRIOS EN MARCADOS; VIDRIOS, INCLUSO EN MARCADOS, CON RESISTENCIAS CALENTADORAS O	458.59	1,948.26	2,065.06	424.33	1,729.36	1,813.09	337.06	1,227.72	1,294.22
8708302300	SISTEMAS HIDRÁULICOS	123.75	1,597.38	1,673.27	123.54	1,719.88	1,781.93	56.30	793.51	832.05
8708702000	EMBELLECEDORES DE RUEDAS (TAPACUBOS, COPAS, VASOS) Y DEMÁS ACCESORIOS	396.01	1,589.16	1,744.23	314.79	1,546.67	1,693.15	248.12	1,281.45	1,383.75
8708302400	SERVOFRENOS	88.18	1,138.68	1,198.13	54.22	526.57	551.31	78.67	645.57	669.78
8708999920	ARNESES ELECTRICOS PARA VEHÍCULOS DE LAS PARTIDAS 8701 A 8705	30.74	951.00	1,002.77	38.66	1,134.57	1,182.30	49.64	1,183.60	1,239.21
8708291000	TECHOS (CAPOTAS)	129.96	883.42	989.27	105.06	1,178.06	1,287.97	207.05	1,881.35	2,017.59
8708950000	BOLSAS INFLABLES DE SEGURIDAD CON SISTEMA DE INFLADO (AIRBAG); SUS PARTES	10.26	715.63	793.09	14.30	669.24	742.19	22.50	1,152.58	1,247.69
8708993200	SISTEMAS HIDRÁULICOS	38.16	511.72	528.33	35.75	566.69	586.64	52.05	791.37	819.55
8708294000	TABLEROS DE INSTRUMENTOS (SALPICADEROS)	15.48	452.90	511.23	20.52	432.12	493.50	18.54	372.89	406.37
8708995000	TANQUES PARA CARBURANTE	37.63	442.80	475.15	50.42	813.36	867.14	39.01	559.92	597.10
8708302200	SISTEMAS NEUMÁTICOS	31.09	252.44	259.49	54.88	416.90	425.75	49.45	725.25	737.04
8708993100	SISTEMAS MECÁNICOS	24.84	230.83	240.13	31.75	228.92	240.12	16.08	294.82	303.25
8708991100	BASTIDORES DE CHASIS	3.90	71.75	78.86	5.05	90.83	114.70	3.33	41.16	49.10
8708999600	CARGADOR Y SENSOR DE BLOQUEO PARA CINTURONES DE SEGURIDAD	0.84	16.70	20.26	0.71	17.18	17.92	1.31	9.86	15.51
TOTAL GENERAL:		37,125.40	271,974.64	287,729.37	39,707.88	281,184.26	297,223.33	36,127.33	259,320.04	272,497.09

Fuente: Banco Central del Ecuador, BCE

ILUSTRACIÓN 65: PARTIDA 8712 - BICICLETAS Y DEMÁS VELOCÍPEDOS (INCLUIDOS LOS TRICICLOS DE REPARTO), SIN MOTOR

PARTIDA NANDINA SUBPARTIDA NANDINA	8712 DESCRIPCION	SALVA GUARDIA	2013			2014			2015		
			TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR	TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR	TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR
8712000000	BICICLETAS Y DEMÁS VELOCÍPEDOS (INCLUIDOS LOS TRICICLOS DE REPARTO), SIN MOTOR.	15.00%	5,281.72	19,621.01	21,151.82	3,458.05	10,980.28	12,202.05	2,974.76	9,384.80	10,050.96
TOTAL GENERAL:			5,281.72	19,621.01	21,151.82	3,458.05	10,980.28	12,202.05	2,974.76	9,384.80	10,050.96

Fuente: Banco Central del Ecuador, BCE

ILUSTRACIÓN 66: PARTIDA 8714 - PARTES Y ACCESORIOS DE VEHÍCULOS DE LAS PARTIDAS 87.11 A 87.13.

PARTIDA NANDINA	SUBPARTIDA NANDINA	8714 DESCRIPCION	SALVA GUARDIA	2013			2014			2015		
				TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR	TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR	TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR
8714109000	--	Los demás		2.209.35	7.059.48	7.466.20	2.563.66	8.600.07	9.238.34	3.377.02	9.535.97	10.065.03
8714990000		LOS DEMÁS	15.00%	1.170.29	3.646.64	3.886.13	1.370.95	3.548.59	3.901.03	1.083.20	2.920.43	3.116.63
8714910000		CUADROS Y HORQUILLAS, Y SUS PARTES	15.00%	215.17	1.915.84	2.001.66	362.41	2.621.85	2.801.11	324.32	2.192.42	2.308.91
8714940000		FRENOS, INCLUIDOS LOS BUJES CON FRENO Y SUS PARTES	15.00%	361.56	1.600.79	1.666.71	505.63	1.689.51	1.797.24	443.96	1.746.93	1.813.34
8714960000		PEDALES Y MECANISMOS DE PEDAL, Y SUS PARTES	15.00%	315.50	1.521.39	1.579.53	395.40	1.647.13	1.738.09	358.04	1.625.05	1.686.40
8714930000		BUJES SIN FRENO Y PIÑONES LIBRES	15.00%	309.68	1.024.44	1.067.14	305.67	1.059.79	1.125.81	337.74	1.016.34	1.070.50
8714921000		LLANTAS (AROS)	15.00%	171.91	784.22	830.49	336.45	1.385.51	1.516.03	282.04	1.019.53	1.079.66
8714950000		SILLINES (ASIENTOS)	15.00%	127.07	459.02	483.36	213.72	625.09	674.45	144.55	516.22	538.36
8714101000	--	Sillines (asientos)		64.67	240.96	253.67	35.52	165.07	184.58	50.02	193.55	203.78
8714929000		RADIOS	15.00%	79.83	179.24	189.23	148.50	286.14	307.46	130.59	243.55	256.74
8714190000		LOS DEMÁS		238.76	152.21	210.04						
8714200000		DE SILLONES DE RUEDAS Y DEMAS VEHICULOS PARA INVÁLIDOS		7.33	50.13	53.85	10.10	38.45	44.45	8.46	41.19	44.25
8714110000		SILLINES (ASIENTOS)		6.24	1.56	2.99						
TOTAL GENERAL:				5,277.31	18,635.88	19,689.94	6,247.99	21,667.16	23,328.53	6,539.88	21,051.12	22,183.57

Fuente: Banco Central del Ecuador, BCE

ILUSTRACIÓN 67: PARTIDA 8711 - MOTOCICLETAS (INCLUIDOS LOS CICLOMOTORES) Y VELOCÍPEDOS EQUIPADOS CON MOTOR AUXILIAR, CON SIDECAR O SIN ÉL; SIDECARES.

PARTIDA NANDINA	SUBPARTIDA NANDINA	8711 DESCRIPCION	SALVA GUARDIA	2013			2014			2015		
				TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR	TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR	TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR
8711200010		EN CKD	25.00%	8,150.28	56,636.37	58,592.10	10,829.82	60,708.54	63,290.64	6,416.32	37,118.01	38,479.71
8711200099		LOS DEMÁS	45.00%	3,161.06	28,420.52	29,523.30	4,525.86	36,718.40	38,225.31	2,682.40	20,234.17	21,040.91
8711200090		LOS DEMÁS	45.00%	814.13	6,090.20	6,420.83	-	-	-	-	-	-
8711400099		LOS DEMÁS	45.00%	130.15	3,613.44	3,691.90	106.72	3,660.30	3,748.14	58.99	1,933.22	1,988.13
8711400090		LOS DEMÁS	45.00%	105.13	2,390.56	2,465.65	-	-	-	-	-	-
8711500099		LOS DEMÁS	45.00%	42.10	1,888.99	1,973.93	108.09	4,156.30	4,325.11	69.63	2,423.72	2,511.28
8711300099		LOS DEMÁS	45.00%	52.04	1,458.82	1,511.52	204.57	3,613.04	3,755.76	73.71	1,764.11	1,826.43
8711200091		VEHICULO DE TRES RUEDAS	45.00%	160.58	901.32	971.60	-	-	-	-	-	-
8711900090		LOS DEMÁS	45.00%	11.12	449.55	466.99	16.19	108.17	123.80	25.27	231.34	239.66
8711500090		LOS DEMÁS	45.00%	9.54	395.96	413.76	-	-	-	-	-	-
8711300090		LOS DEMÁS	45.00%	12.25	373.28	387.30	-	-	-	-	-	-
8711100090		LOS DEMÁS	45.00%	7.38	66.71	70.38	7.45	75.22	82.35	0.14	1.70	1.74
8711500091		VEHICULO DE TRES RUEDAS	45.00%	2.75	60.00	66.93	0.49	10.00	11.02	-	-	-
8711900010		EN CKD	25.00%	-	-	-	0.03	0.52	0.55	-	-	-
8711100010		EN CKD	25.00%	-	-	-	-	-	-	0.49	1.44	2.13
TOTAL GENERAL:				12,658.45	102,745.67	106,556.13	15,799.20	109,050.47	113,562.65	9,326.93	63,707.68	66,089.96

Fuente: Banco Central del Ecuador, BCE

ILUSTRACIÓN 68: PARTIDA 8507 - ACUMULADORES ELÉCTRICOS, INCLUIDOS SUS SEPARADORES, AUNQUE SEAN CUADRADOS O RECTANGULARES.

PARTIDA NANDINA	8507 SUBPARTIDA NANDINA	DESCRIPCION	SALVA GUARDIA	2013			2014			2015		
				TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR	TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR	TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR
8507100000		DE PLOMO, DE LOS TIPOS UTILIZADOS PARA ARRANQUE DE MOTORES DE ÉMBOLO (PISTÓN)	45.00%	4,099.01	12,838.73	13,206.51	5,000.67	15,599.80	16,061.49	2,824.63	8,165.21	8,426.55
8507200000		LOS DEMÁS ACUMULADORES DE PLOMO		1,746.07	8,724.54	9,103.00	1,418.68	7,263.67	7,558.35	1,343.51	6,311.03	6,565.17
8507800000		LOS DEMÁS ACUMULADORES		502.93	5,582.15	5,888.23	464.94	5,278.54	5,542.05	267.30	3,172.98	3,363.29
8507901000		CAJAS Y TAPAS	45.00%	820.91	4,350.25	4,494.87	925.58	4,578.09	4,818.12	970.08	4,294.90	4,508.33
8507902000		SEPARADORES		368.66	1,825.49	1,956.44	381.98	1,794.51	1,941.53	363.26	1,811.01	1,953.65
8507909000		LAS DEMÁS	45.00%	312.14	1,769.60	1,849.17	324.67	1,668.20	1,743.81	365.67	1,188.08	1,252.04
8507300000		DE NÍQUEL-CADMIO		21.98	352.26	374.03	65.55	707.28	730.59	33.79	773.50	796.74
8507500000		- De níquel-hidruro metálico		8.05	327.01	343.84	13.94	649.78	670.96	27.49	858.43	900.64
8507600000		- De iones de litio		2.97	209.45	224.18	18.03	1,319.58	1,381.04	42.82	1,574.52	1,659.28
8507400000		DE NÍQUEL-HIERRO		5.68	103.43	110.30	8.26	176.83	188.74	5.58	74.46	78.77
8507903000		PLACAS		3.75	68.13	70.08	7.24	187.40	191.79	23.24	429.08	462.41
TOTAL GENERAL:				7,892.10	36,150.99	37,620.62	8,629.49	39,223.65	40,828.42	6,267.33	28,653.15	29,966.83

Fuente: Banco Central del Ecuador, BCE

ILUSTRACIÓN 69: PARTIDA 8716 - REMOLQUES Y SEMIRREMOLQUES PARA CUALQUIER VEHÍCULO; LOS DEMÁS VEHÍCULOS NO AUTOMÓVILES; SUS PARTES.

PARTIDA NANDINA	8716 SUBPARTIDA NANDINA	DESCRIPCION	SALVA GUARDIA	2013			2014			2015		
				TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR	TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR	TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR
8716900000		PARTES		2,659.73	7,659.59	8,060.18	2,312.02	5,719.65	6,078.19	2,369.34	5,960.93	6,274.68
8716400000		LOS DEMÁS REMOLQUES Y SEMIRREMOLQUES	45.00%	1,269.44	3,184.76	3,856.80	783.15	2,087.79	2,502.47	472.96	1,455.54	1,681.13
8716310000		CISTERNAS	45.00%	303.81	2,204.23	2,327.16	240.63	540.83	664.63	100.95	513.15	541.67
8716801000		CARRETILLAS DE MANO	45.00%	968.90	2,123.78	2,271.96	1,382.80	2,870.73	3,100.93	274.57	509.75	577.48
8716200000		REMOLQUES Y SEMIRREMOLQUES, AUTOCARGADORES O AUTODESCARGADORES, PARA USO AGRÍCOL	45.00%	321.88	1,937.95	2,052.01	22.87	188.11	225.49	9.14	35.33	49.05
8716390000		LOS DEMÁS	45.00%	934.75	1,593.51	2,082.62	563.31	1,163.26	1,453.92	509.29	886.31	1,060.05
8716809000		LOS DEMÁS	45.00%	364.82	1,184.29	1,356.74	245.52	969.63	1,071.47	162.61	1,019.85	1,102.16
8716100000		REMOLQUES Y SEMIRREMOLQUES PARA VIVIENDA O ACAMPAR, DEL TIPO CARAVANA	45.00%	11.14	38.50	48.56	27.23	62.74	97.16	6.02	178.90	207.32
TOTAL GENERAL:				6,834.44	19,926.57	22,056.00	5,577.48	13,602.71	15,194.23	3,904.86	10,559.73	11,493.51

Fuente: Banco Central del Ecuador, BCE

ILUSTRACIÓN 70: PARTIDA 8705 - VEHÍCULOS AUTOMÓVILES PARA USOS ESPECIALES, EXCEPTO LOS CONCEBIDOS PRINCIPALMENTE PARA TRANSPORTE DE PERSONAS O MERCANCÍAS (POR EJEMPLO: COCHES PARA REPARACIONES (AUXILIO MECÁNICO), CAMIONES GRÚA, CAMIONES DE BOMBEROS, CAMIONES HORMIGONE

PARTIDA NANDINA	8705 SUBPARTIDA NANDINA	DESCRIPCION	SALVAG UARDIA	2013			2014			2015		
				TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR	TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR	TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR
8705400000		CAMIONES HORMIGONERA	45.00%	1,653.89	14,603.28	15,489.09	998.42	9,945.46	10,438.67	367.34	2,880.09	3,069.28
8705909000		LOS DEMÁS	45.00%	410.18	11,457.61	11,815.02	189.28	4,761.88	4,977.18	-	-	-
8705100000		CAMIONES GRÚA	45.00%	567.28	4,115.62	4,410.03	81.34	473.33	510.57	93.83	1,502.19	1,562.23
8705200000		CAMIONES AUTOMOVILES PARA SONDEO O PERFORACIÓN	45.00%	197.27	3,352.97	3,463.38	-	-	-	-	-	-
8705300000		CAMIONES DE BOMBEROS	45.00%	74.05	2,123.58	2,205.70	48.44	1,480.36	1,549.22	149.08	6,386.55	6,546.59
8705901100		COCHES BARREDERA	45.00%	67.41	942.76	974.50	35.93	798.10	831.92	39.08	628.22	653.74
8705901900		LOS DEMÁS	45.00%	18.65	74.56	90.76	38.33	972.79	1,019.57	99.62	1,276.80	1,338.04
8705909090				-	-	-	44.31	885.06	910.33	375.28	8,746.34	9,029.12
8705909010				-	-	-	34.09	266.59	283.84	55.88	507.06	534.83
TOTAL GENERAL:				2,988.72	36,670.36	38,448.45	1,470.11	19,583.55	20,521.26	1,180.09	21,927.23	22,733.81

Fuente: Banco Central del Ecuador, BCE

ILUSTRACIÓN 71: PARTIDA 8702 - VEHÍCULOS AUTOMÓVILES PARA TRANSPORTE DE DIEZ O MÁS PERSONAS, INCLUIDO EL CONDUCTOR.

PARTIDA NANDINA	8702 SUBPARTIDA NANDINA	DESCRIPCION	SALVAG UARDIA	2013			2014			2015		
				TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR	TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR	TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR
8702109090		LOS DEMÁS	45.00%	6,319.44	67,085.41	70,838.38	3,760.84	35,492.44	38,313.36	4,556.56	48,048.58	50,572.03
8702101090		LOS DEMÁS	45.00%	2,672.79	17,767.22	19,501.58	2,973.40	20,508.58	22,371.48	1,147.89	7,606.64	8,271.55
8702109080		EN CKD	15.00%	1,785.92	11,538.02	12,529.07	-	-	-	-	-	-
8702909190		LOS DEMÁS	45.00%	1,265.39	4,593.96	5,463.82	1,541.35	6,030.75	7,107.09	638.18	2,471.39	2,918.77
8702901090		LOS DEMÁS		321.20	2,728.00	2,932.96	29.10	275.41	294.91	154.90	1,621.32	1,746.53
8702909999		LOS DEMÁS	45.00%	20.49	197.06	215.37	-	-	-	195.00	594.75	724.77
8702909199		---- - Los demas		-	-	-	-	-	-	1,212.07	6,601.36	7,354.86
8702909119		---- - Los demas		-	-	-	-	-	-	3.05	59.14	62.10
TOTAL GENERAL:				12,385.22	103,909.65	111,481.16	8,304.68	62,307.17	68,086.83	7,907.64	67,003.17	71,650.57

Fuente: Banco Central del Ecuador, BCE

ILUSTRACIÓN 72: PARTIDA 8707 - CARROCERÍAS DE VEHÍCULOS AUTOMÓVILES DE LAS PARTIDAS 87.01 A 87.05, INCLUIDAS LAS CABINAS.

PARTIDA NANDINA	8707	SALVA GUARDIA	2013			2014			2015		
			TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR	TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR	TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR
8707909000	LAS DEMÁS	45.00%	1,274.99	6,782.76	7,806.45	352.95	2,368.34	2,682.63	1,046.17	4,050.43	4,783.42
8707100000	DE VEHÍCULOS DE LA PARTIDA 87.03	45.00%	94.65	431.15	499.19	761.08	3,078.30	3,854.77	649.45	2,305.63	2,991.42
8707901000	DE VEHÍCULOS DE LA PARTIDA 87.02	45.00%	0.01	0.13	0.14	0.04	0.47	0.49	0.02	0.37	0.39
TOTAL GENERAL:			1,369.64	7,214.04	8,305.77	1,114.06	5,447.10	6,537.88	1,695.63	6,356.43	7,775.22

Fuente: Banco Central del Ecuador, BCE

ILUSTRACIÓN 73: PARTIDA 8709 - CARRETILLAS AUTOMÓVIL SIN DISPOSITIVO DE ELEVACIÓN DE LOS TIPOS UTILIZADOS EN FÁBRICAS, ALMACENES, PUERTOS O AEROPUERTOS, PARA TRANSPORTE DE MERCANCÍAS A CORTA DISTANCIA; CARRETILLAS TRACTOR DE LOS TIPOS UTILIZADOS EN ESTACIONES FERROVIA

PARTIDA NANDINA	8709	SALVA GUARDIA	2013			2014			2015		
			TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR	TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR	TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR
8709190000	LAS DEMÁS	15.00%	127.13	2,281.62	2,377.39	92.54	877.20	948.59	13.44	105.72	118.37
8709110000	ELÉCTRICAS		10.59	144.80	158.68	0.39	13.50	13.93	5.12	77.23	81.80
8709900000	PARTES		32.33	106.43	115.39	33.26	90.78	96.46	39.66	96.80	104.53
TOTAL GENERAL:			170.04	2,532.83	2,651.45	126.17	981.48	1,058.97	58.21	279.74	304.70

Fuente: Banco Central del Ecuador, BCE

ILUSTRACIÓN 74: PARTIDA 8715 - COCHES, SILLAS Y VEHÍCULOS SIMILARES PARA TRANSPORTE DE NIÑOS, Y SUS PARTES

PARTIDA NANDINA	8715	SALVA GUARDIA	2013			2014			2015		
			TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR	TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR	TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR
8715001000	COCHES, SILLAS Y VEHÍCULOS SIMILARES	45.00%	1,496.93	3,682.90	4,162.25	1,769.47	4,521.38	5,151.82	1,288.36	4,187.78	4,593.16
8715009000	PARTES	45.00%	3.44	14.93	18.10	9.34	59.01	65.03	3.66	14.65	16.71
TOTAL GENERAL:			1,500.36	3,697.82	4,180.35	1,778.80	4,580.39	5,216.85	1,292.02	4,202.43	4,609.87

Fuente: Banco Central del Ecuador, BCE

ILUSTRACIÓN 75: PARTIDA 4012 - NEUMÁTICOS (LLANTAS NEUMÁTICAS) RECAUCHUTADOS O USADOS, DE CAUCHO; BANDAJS (LLANTAS MACIZAS O HUECAS), BANDAS DE RODADURA PARA NEUMÁTICOS (LLANTAS NEUMÁTICAS) Y PROTECTORES («FLAPS»), DE CAUCHO.

PARTIDA NANDINA SUBPARTIDA NANDINA	4012 DESCRIPCION	SALVA GUARDIA	2013			2014			2015		
			TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR	TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR	TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR
4012904100	PARA RECAUCHUTAR		4,868.86	20,255.49	20,826.75	4,473.45	18,687.00	19,152.35	4,676.65	18,248.15	18,640.98
4012901000	PROTECTORES («FLAPS»)	45.00%	275.71	636.49	672.04	285.26	721.01	768	201.04	388.29	408.43
4012902000	BANDAJS (LLANTAS) MACIZOS	45.00%	43.87	180.61	199.5	39.43	261.3	274.26	40.94	222.49	236.52
4012904900	LOS DEMÁS	45.00%	14.7	62.16	66.46	195.51	780.21	809.77	47.64	167.51	170.89
4012903000	BANDAJS (LLANTAS) HUECOS	45.00%	4.9	8.29	9.52	2.46	2.15	2.41	4.25	24.4	25.96
4012130000	DE LOS TIPOS UTILIZADOS EN AERONAVES	45.00%	0.02	0.92	0.99	0.39	7.59	8.11	0.01	1.18	1.2
TOTAL GENERAL:			5,208.04	21,143.93	21,775.23	4,996.46	20,459.23	21,014.88	4,970.50	19,051.99	19,483.96

Fuente: Banco Central del Ecuador, BCE

ILUSTRACIÓN 76: PARTIDA 4013 - CÁMARAS DE CAUCHO PARA NEUMÁTICOS (LLANTAS NEUMÁTICAS).

PARTIDA NANDINA SUBPARTIDA NANDINA	4013 DESCRIPCION	SALVA GUARDIA	2013			2014			2015		
			TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR	TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR	TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR
4013900000	LAS DEMÁS	45.00%	913.55	2,379.65	2,519.89	716.77	1,646.48	1,789.70	923.43	1,819.83	1,949.36
4013100000	DE LOS TIPOS UTILIZADOS EN AUTOMÓVILES DE TURISMO (INCLUIDOS LOS DEL TIPO FAMILI)	45.00%	693.50	2,216.53	2,305.29	822.30	2,911.83	3,066.82	565.51	1,738.83	1,821.04
4013200000	DE LOS TIPOS UTILIZADOS EN BICICLETAS	45.00%	397.77	1,033.85	1,084.44	432.87	1,188.00	1,262.22	300.80	774.81	812.65
TOTAL GENERAL:			2,004.81	5,630.03	5,909.62	1,971.93	5,746.30	6,118.74	1,789.73	4,333.46	4,583.03

Fuente: Banco Central del Ecuador, BCE

ILUSTRACIÓN 77: PARTIDA 4011 - NEUMÁTICOS (LLANTAS NEUMÁTICAS) NUEVOS DE CAUCHO.

PARTIDA NANDINA SUBPARTIDA NANDINA	4011 DESCRIPCION	SALVA GUARDIA	2013			2014			2015		
			TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR	TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR	TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR
4011201000	RADIALES	25.00%	21,134.65	89,768.79	93,757.21	22,606.66	90,848.22	95,994.32	19,264.70	66,735.56	70,579.99
4011101000	RADIALES	25.00%	16,355.48	76,439.73	80,723.65	17,847.18	79,040.64	84,517.69	16,796.74	69,044.71	73,141.73
4011209000	LOS DEMÁS	25.00%	1,917.65	10,361.44	10,637.54	1,397.29	6,820.22	6,999.22	1,017.96	4,288.70	4,394.02
4011630000	DE LOS TIPOS UTILIZADOS EN VEHÍCULOS Y MÁQUINAS PARA LA CONSTRUCCIÓN O MANTENIMI	45.00%	1,499.37	8,078.47	8,527.63	2,332.44	10,838.79	11,501.32	2,085.35	8,226.70	8,714.65
4011400000	DE LOS TIPOS UTILIZADOS EN MOTOCICLETAS	45.00%	1,873.28	6,809.24	7,234.39	2,134.60	7,430.69	8,017.32	2,552.05	7,199.04	7,721.60
4011610000	DE LOS TIPOS UTILIZADOS EN VEHÍCULOS Y MÁQUINAS AGRÍCOLAS O FORESTALES		515.44	2,934.31	3,114.00	452.87	2,295.66	2,427.73	523.55	2,296.96	2,444.91
4011620000	DE LOS TIPOS UTILIZADOS EN VEHÍCULOS Y MÁQUINAS PARA LA CONSTRUCCIÓN O MANTENIMI		523.50	2,619.44	2,746.88	1,036.87	4,473.43	4,736.52	891.78	3,464.01	3,682.12
4011109000	LOS DEMÁS	25.00%	454.29	2,276.46	2,327.13	493.70	2,206.12	2,274.05	136.14	666.70	683.83
4011500000	DE LOS TIPOS UTILIZADOS EN BICICLETAS	45.00%	575.13	1,398.46	1,485.63	950.45	2,171.61	2,348.25	973.62	2,044.10	2,180.05
4011920000	DE LOS TIPOS UTILIZADOS EN VEHÍCULOS Y MÁQUINAS AGRÍCOLAS O FORESTALES		154.60	1,333.99	1,403.04	65.42	395.50	421.80	131.38	583.33	621.62
4011930000	DE LOS TIPOS UTILIZADOS EN VEHÍCULOS Y MÁQUINAS PARA LA CONSTRUCCIÓN O MANTENIMI	45.00%	283.05	815.83	860.77	242.69	666.68	760.21	71.13	155.48	177.28
4011690000	LOS DEMÁS	45.00%	98.95	746.51	776.28	75.21	675.95	699.10	20.73	146.53	151.44
4011300000	DE LOS TIPOS UTILIZADOS EN AERONAVES	15.00%	6.65	280.79	298.92	3.31	139.14	145.53	5.51	235.25	244.62
4011990000	LOS DEMÁS	45.00%	12.28	77.90	85.42	10.67	95.68	104.23	12.65	75.11	81.51
4011940000	DE LOS TIPOS UTILIZADOS EN VEHÍCULOS Y MÁQUINAS PARA LA CONSTRUCCIÓN O MANTENIMI	45.00%	7.36	31.10	35.61	0.05	2.18	2.35	53.65	90.90	98.51
TOTAL GENERAL:			45,411.62	203,972.39	214,014.05	49,649.36	208,100.43	220,949.57	44,536.90	165,253.01	174,917.81

Fuente: Banco Central del Ecuador, BCE

3.2.2. IMPORTACIONES CON SALVAGUARDIA POR SUBPARTIDA ARANCELARIA (NANDINA)

ILUSTRACIÓN 78: SUBPARTIDA 8704

PARTIDA		2013					2014					2015					
SUBPARTIDA	NOMBRE	TASA	TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR	TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR	VARIACION TONELADAS	VARIACION FOB	VARIACION CIF	TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR	VARIACION TONELADAS	VARIACION FOB	VARIACION CIF
VEHICULOS AUTOMÓVILES PARA TRANSPORTE DE MERCANCÍAS.																	
8704230090	LOS DEMAS	45.00%	10,293.86	93,478.73	98,580.01	9,530.04	84,627.45	88,760.99				5,775.11	48,328.79	50,976.63			
8704229090	LOS DEMAS	45.00%	9,511.69	81,056.89	85,708.38	10,870.27	99,020.70	104,225.24				7,497.47	66,340.68	69,685.48			
8704222090	LOS DEMAS	45.00%	5,910.42	42,447.14	46,520.90	4,806.67	35,311.24	38,641.28				4,841.37	29,707.03	32,984.52			
8704219090	LOS DEMAS	45.00%	4,454.04	33,612.24	36,489.60	5,062.06	35,947.24	39,138.29				4,417.70	28,067.37	30,586.85			
8704221090	LOS DEMAS	45.00%	2,471.64	14,561.49	16,024.20	3,718.16	24,388.91	26,439.16				3,428.37	19,554.36	21,422.10			
8704100090	LOS DEMAS	45.00%	2,011.32	13,717.70	14,768.55	588.30	2,601.60	2,817.25	↑ 0.11%	↑ 1.28%	↑ 0.85%	-	-	-	↓ -22.78%	↓ -29.72%	↓ -29.31%
8704222080	EN CKD	15.00%	445.33	3,563.92	3,744.01	581.63	4,592.48	4,840.45				1,189.54	9,348.81	9,848.12			
8704329090	LOS DEMAS	45.00%	17.24	407.93	419.19	-	-	-				-	-	-			
8704319090	LOS DEMAS	45.00%	2.66	35.17	36.98	-	-	-				-	-	-			
8704221080	EN CKD	15.00%	1.50	1.26	2.17	-	-	-				-	-	-			
TOTAL			35,119.70	282,882.47	302,293.99	35,157.13	286,489.62	304,862.66				27,149.56	201,347.04	215,503.70			

Fuente: Banco Central del Ecuador, BCE

ILUSTRACIÓN 79: SUBPARTIDA 8703

PARTIDA		2013					2014					2015					
SUBPARTIDA	NOMBRE	TASA	TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR	TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR	% VARIACION TONELADAS	% VARIACION FOB	% VARIACION CIF	TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR	% VARIACION TONELADAS	% VARIACION FOB	% VARIACION CIF
AUTOMÓVILES DE TURISMO Y DEMÁS VEHICULOS AUTOMÓVILES CONCEBIDOS PRINCIPALMENTE PARA EL TRANSPORTE DE PERSONAS (EXCEPTO LOS DE LA PARTIDA 87.02), INCLUIDOS LOS DEL TIPO FAMILIAR («BREAK» O «STATION WAGON») Y LOS DE CARRERAS.																	
8703210099	LOS DEMAS	45.00%	1,653.19	10,784.62	11,786.83	1,417.16	9,777.25	10,610.37				746.34	4,953.42	5,359.48			
8703100000	VEHICULOS ESPECIALMENTE CONCEBIDOS PARA DESPLAZARSE SOBRE NIEVE; VEHICULOS ESPEC	45.00%	124.92	2,163.18	2,289.84	135.50	2,230.32	2,337.15	↓ -7.62%	↓ -2.95%	↓ -3.78%	57.52	1,282.07	1,331.13	↓ -50.56%	↓ -50.00%	↓ -50.21%
8703210091	VEHICULO DE TRES RUEDAS	45.00%	84.96	502.34	543.43	168.47	1,045.72	1,119.30				47.04	291.06	313.44			
TOTAL			1,863.07	13,450.14	14,620.10	1,721.13	13,053.29	14,066.82				850.90	6,526.55	7,004.05			

Fuente: Banco Central del Ecuador, BCE

ILUSTRACIÓN 80: SUBPARTIDA 8702

PARTIDA		8702						2013						2014						2015					
SUBPARTIDA	NOMBRE	TASA	TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR	TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR	% VARIACION TONELADAS	% VARIACION FOB	% VARIACION CIF	TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR	% VARIACION TONELADAS	% VARIACION FOB	% VARIACION CIF								
VEHICULOS AUTOMÓVILES PARA TRANSPORTE DE DIEZ O MÁS PERSONAS, INCLUIDO EL CONDUCTOR.																									
8702109090	LOS DEMÁS	45.00%	6,319.44	67,085.41	70,838.38	3,760.84	35,492.44	38,313.36				4,556.56	48,048.58	50,572.03											
8702101090	LOS DEMÁS	45.00%	2,672.79	17,767.22	19,501.58	2,973.40	20,508.58	22,371.48				1,147.89	7,606.64	8,271.55											
8702109080	EN CKD	15.00%	1,785.92	11,538.02	12,529.07	-	-	-	↓ -31.40%	↓ -38.69%	↓ -37.55%	-	-	-	↓ -21.00%	↓ -5.34%	↓ -7.83%								
8702909190	LOS DEMÁS	45.00%	1,265.39	4,593.96	5,463.82	1,541.35	6,030.75	7,107.09				638.18	2,471.39	2,918.77											
8702909999	LOS DEMÁS	45.00%	20.49	197.06	215.37	-	-	-				195.00	594.75	724.77											
TOTAL			12,064.03	101,181.67	108,548.22	8,275.59	62,031.77	67,791.93				6,537.63	58,721.36	62,487.12											

Fuente: Banco Central del Ecuador, BCE

ILUSTRACIÓN 81: SUBPARTIDA 8705

PARTIDA		8705						2013						2014						2015					
SUBPARTIDA	NOMBRE	TASA	TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR	TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR	% VARIACION TONELADAS	% VARIACION FOB	% VARIACION CIF	TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR	% VARIACION TONELADAS	% VARIACION FOB	% VARIACION CIF								
VEHICULOS AUTOMÓVILES PARA USOS ESPECIALES, EXCEPTO LOS CONCEBIDOS PRINCIPALMENTE PARA TRANSPORTE DE PERSONAS O MERCANCIAS (POR EJEMPLO: COCHES PARA REPARACIONES (AUXILIO MECÁNICO), CAMIONES GRÚA, CAMIONES DE BOMBEROS, CAMIONES HORMIGONERA, COCHES BARREDERA, COCHES ESPARCIDORES, COCHES TALLER, COCHES RADIOLÓGICOS).																									
8705400000	CAMIONES HORMIGONERA	45.00%	1,653.89	14,603.28	15,489.09	998.42	9,945.46	10,438.67				367.34	2,880.09	3,069.28											
8705909000	LOS DEMÁS	45.00%	410.18	11,457.61	11,815.02	189.28	4,761.88	4,977.18				-	-	-											
8705100000	CAMIONES GRÚA	45.00%	567.28	4,115.62	4,410.03	81.34	473.33	510.57				93.83	1,502.19	1,562.23											
8705200000	CAMIONES AUTOMÓVILES PARA SONDEO O PERFORACIÓN	45.00%	197.27	3,352.97	3,463.38	-	-	-	↓ -53.43%	↓ -49.74%	↓ -49.73%	-	-	-	↓ -46.19%	↓ -31.24%	↓ -31.86%								
8705300000	CAMIONES DE BOMBEROS	45.00%	74.05	2,123.58	2,205.70	48.44	1,480.36	1,549.22				149.08	6,386.55	6,546.59											
8705901100	COCHES BARREDERA	45.00%	67.41	942.76	974.50	35.93	798.10	831.92				39.08	628.22	653.74											
8705901900	LOS DEMÁS	45.00%	18.65	74.56	90.76	38.33	972.79	1,019.57				99.62	1,276.80	1,338.04											
TOTAL			2,988.73	36,670.38	38,448.48	1,391.74	18,431.92	19,327.13				748.95	12,673.85	13,169.88											

Fuente: Banco Central del Ecuador, BCE

ILUSTRACIÓN 82: SUBPARTIDA 8701

PARTIDA		8701			2013			2014			2015						
SUBPARTIDA	NOMBRE	TASA	TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR	TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR	% VARIACION TONELADAS	% VARIACION FOB	% VARIACION CIF	TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR	% VARIACION TONELADAS	% VARIACION FOB	% VARIACION CIF
TRACTORES (EXCEPTO LAS CARRETILLAS TRACTOR DE LA PARTIDA 87.09).																	
8701200090	LOS DEMAS	45.00%	14,341.55	124,730.70	131,909.05	14,248.96	129,335.21	136,213.35				6,969.31	52,518.57	55,955.26			
8701300000	TRACTORES DE ORUGAS:	15.00%	2,001.62	17,777.04	18,260.19	630.10	7,160.82	7,267.35	↓ -8.96%	↓ -4.22%	↓ -4.45%	250.28	2,456.67	2,507.61	↓ -51.48%	↓ -59.72%	↓ -59.25%
TOTAL			16,343.17	142,507.74	150,169.24	14,879.06	136,496.03	143,480.70				7,219.59	54,975.24	58,462.87			

Fuente: Banco Central del Ecuador, BCE

ILUSTRACIÓN 83: SUBPARTIDA 8716

PARTIDA		8716			2013			2014			2015						
SUBPARTIDA	NOMBRE	TASA	TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR	TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR	% VARIACION TONELADAS	% VARIACION FOB	% VARIACION CIF	TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR	% VARIACION TONELADAS	% VARIACION FOB	% VARIACION CIF
REMOLQUES Y SEMIRREMOLQUES PARA CUALQUIER VEHICULO; LOS DEMAS VEHICULOS NO AUTOMOVILES; SUS PARTES.																	
8716400000	LOS DEMAS REMOLQUES Y SEMIRREMOLQUES	45.00%	1,269.44	3,184.76	3,856.80	783.15	2,087.79	2,502.47				472.96	1,455.54	1,681.13			
8716310000	CISTERNAS	45.00%	303.81	2,204.23	2,327.16	240.83	540.83	664.63				100.95	513.15	541.67			
8716801000	CARRETILLAS DE MANO	45.00%	968.90	2,123.78	2,271.96	1,382.80	2,870.73	3,100.93				274.57	509.75	577.48			
8716200000	REMOLQUES Y SEMIRREMOLQUES, AUTOCARGADORES O AUTODESCARGADORES,	45.00%	321.88	1,937.95	2,052.01	22.87	188.11	225.49	↓ -21.78%	↓ -35.74%	↓ -34.87%	9.14	35.33	49.05	↓ -52.98%	↓ -41.66%	↓ -42.75%
8716390000	LOS DEMAS	45.00%	934.75	1,593.51	2,082.62	563.31	1,163.26	1,453.92				509.29	886.31	1,060.05			
8716809000	LOS DEMAS	45.00%	364.82	1,184.29	1,356.74	245.52	969.63	1,071.47				162.61	1,019.85	1,102.16			
8716100000	REMOLQUES Y SEMIRREMOLQUES PARA VIVIENDA O ACAMPAR, DEL	45.00%	11.14	38.50	48.56	27.23	62.74	97.16				6.02	178.90	207.32			
TOTAL			4,174.74	12,267.02	13,995.85	3,265.51	7,883.09	9,116.07				1,535.54	4,598.83	5,218.86			

Fuente: Banco Central del Ecuador, BCE

ILUSTRACIÓN 84: SUBPARTIDA 8707

PARTIDA		8707			2013			2014			2015						
SUBPARTIDA	NOMBRE	TASA	TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR	TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR	% VARIACION TONELADAS	% VARIACION FOB	% VARIACION CIF	TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR	% VARIACION TONELADAS	% VARIACION FOB	% VARIACION CIF
CARROCERÍAS DE VEHÍCULOS AUTOMÓVILES DE LAS PARTIDAS 87.01 A 87.05, INCLUIDAS LAS CABINAS.																	
8707909000	LAS DEMAS	45.00%	1,274.99	6,782.76	7,806.45	352.95	2,368.34	2,682.63				1,046.17	4,050.43	4,783.42			
8707100000	DE VEHICULOS DE LA PARTIDA 87.03	45.00%	94.65	431.15	499.19	761.08	3,078.30	3,854.77	↓ -18.66%	↓ -24.49%	↓ -21.29%	649.45	2,305.63	2,991.42	↑ 52.20%	↑ 16.69%	↑ 18.93%
8707901000	DE VEHICULOS DE LA PARTIDA 87.02	45.00%	0.01	0.13	0.14	0.04	0.47	0.49				0.02	0.37	0.39			
TOTAL			1,369.65	7,214.04	8,305.78	1,114.07	5,447.11	6,537.89				1,695.64	6,356.43	7,775.23			

Fuente: Banco Central del Ecuador, BCE

ILUSTRACIÓN 85: SUBPARTIDA 8714

PARTIDA		8714			2013			2014			2015						
SUBPARTIDA	NOMBRE	TASA	TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR	TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR	% VARIACION TONELADAS	% VARIACION FOB	% VARIACION CIF	TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR	% VARIACION TONELADAS	% VARIACION FOB	% VARIACION CIF
PARTES Y ACCESORIOS DE VEHÍCULOS DE LAS PARTIDAS 87.11 A 87.13.																	
8714990000	LOS DEMAS	15.00%	1,170.29	3,646.64	3,886.13	1,370.95	3,548.59	3,901.03				1,083.20	2,920.43	3,116.63			
8714910000	CUADROS Y HORQUILLAS, Y SUS PARTES	15.00%	215.17	1,915.84	2,001.66	362.41	2,621.85	2,801.11				324.32	2,192.42	2,308.91			
8714940000	FRENOS, INCLUIDOS LOS BUJES CON FRENO, Y SUS PARTES	15.00%	361.56	1,600.79	1,666.71	505.83	1,689.51	1,797.24				443.96	1,746.93	1,813.34			
8714960000	PEDALES Y MECANISMOS DE PEDAL, Y SUS PARTES	15.00%	315.50	1,521.39	1,579.53	395.40	1,647.13	1,738.09	↑ 32.27%	↑ 15.56%	↑ 18.43%	358.04	1,625.05	1,686.40	↓ -14.68%	↓ -12.31%	↓ -14.36%
8714930000	BUJES SIN FRENO Y PIÑONES LIBRES	15.00%	309.68	1,024.44	1,067.14	305.87	1,059.79	1,125.81				337.74	1,016.34	1,070.50			
8714921000	LLANTAS (AROS)	15.00%	171.91	784.22	830.49	336.45	1,385.51	1,516.03				282.04	1,019.53	1,079.66			
8714950000	SILLINES (ASIENTOS)	15.00%	127.07	459.02	483.36	213.72	625.09	674.45				144.55	516.22	538.36			
8714929000	RADIOS	15.00%	79.83	179.24	189.23	148.50	286.14	307.46				130.59	243.55	256.74			
TOTAL			2,751.01	11,131.58	11,704.25	3,638.73	12,863.61	13,861.22				3,104.44	11,280.47	11,870.54			

Fuente: Banco Central del Ecuador, BCE

ILUSTRACIÓN 86: SUBPARTIDA 8711

PARTIDA		2013			2014			2015									
SUBPARTIDA NANDINA	NOMBRE	TASA	TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR	TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR	% VARIACION TONELADAS	% VARIACION FOB	% VARIACION CIF	TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR	% VARIACION TONELADAS	% VARIACION FOB	% VARIACION CIF
MOTOCICLETAS (INCLUIDOS LOS CICLOMOTORES) Y VELOCÍPEDOS EQUIPADOS CON MOTOR AUXILIAR, CON SIDECAR O SIN ÉL; SIDECARES.																	
8711200010	EN CKD	25.00%	8,150.28	56,636.37	58,592.10	10,829.82	60,708.54	63,290.64				6,416.32	37,118.01	38,479.71			
8711200099	LOS DEMAS	45.00%	3,161.06	28,420.52	29,523.30	4,525.86	36,718.40	38,225.31				2,682.40	20,234.17	21,040.91			
8711200090	LOS DEMAS	45.00%	814.13	6,090.20	6,420.83	-	-	-				-	-	-			
8711400099	LOS DEMAS	45.00%	130.15	3,613.44	3,691.90	106.72	3,660.30	3,748.14				58.99	1,933.22	1,988.13			
8711400090	LOS DEMAS	45.00%	105.13	2,390.56	2,465.65	-	-	-				-	-	-			
8711500099	LOS DEMAS	45.00%	42.10	1,888.99	1,973.93	108.09	4,156.30	4,325.11				69.63	2,423.72	2,511.28			
8711300099	LOS DEMAS	45.00%	52.04	1,458.82	1,511.52	204.57	3,613.04	3,755.76				73.71	1,764.11	1,826.43			
8711200091	VEHICULO DE TRES RUEDAS	45.00%	160.58	901.32	971.60	-	-	-				-	-	-			
8711900090	LOS DEMAS	45.00%	11.12	449.55	466.99	16.19	108.17	123.80	↑ 24.81%	↑ 6.14%	↑ 6.58%	25.27	231.34	239.66	↓ -40.97%	↓ -41.58%	↓ -41.80%
8711500090	LOS DEMAS	45.00%	9.54	395.96	413.76	-	-	-				-	-	-			
8711300090	LOS DEMAS	45.00%	12.25	373.28	387.30	-	-	-				-	-	-			
8711100090	LOS DEMAS	45.00%	7.38	66.71	70.38	7.45	75.22	82.35				0.14	1.70	1.74			
8711500091	VEHICULO DE TRES RUEDAS	45.00%	2.75	60.00	66.93	0.49	10.00	11.02				-	-	-			
8711900010	EN CKD	25.00%	-	-	-	0.03	0.52	0.55				-	-	-			
8711100010	EN CKD	25.00%	-	-	-	-	-	-				0.49	1.44	2.13			
TOTAL			12,658.51	102,745.72	106,556.19	15,799.22	109,050.49	113,562.68				9,326.95	63,707.71	66,089.99			

Fuente: Banco Central del Ecuador, BCE

ILUSTRACIÓN 87: SUBPARTIDA 4012

PARTIDA		2013			2014			2015									
SUBPARTIDA NANDINA	NOMBRE	TASA	TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR	TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR	% VARIACION TONELADAS	% VARIACION FOB	% VARIACION CIF	TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR	% VARIACION TONELADAS	% VARIACION FOB	% VARIACION CIF
NEUMÁTICOS (LLANTAS NEUMÁTICAS) RECAUCHUTADOS O USADOS, DE CAUCHO; BANDAJES (LLANTAS MACIZAS O HUECAS), BANDAS DE RODADURA PARA NEUMÁTICOS (LLANTAS NEUMÁTICAS) Y PROTECTORES («FLAPS»), DE CAUCHO.																	
4012901000	PROTECTORES («FLAPS»)	45.00%	275.71	636.49	672.04	285.26	721.01	768.00				201.04	388.29	408.43			
4012902000	BANDAJES (LLANTAS) MACIZOS	45.00%	43.87	180.61	199.50	39.43	261.30	274.26				40.94	222.49	236.52			
4012904900	LOS DEMAS	45.00%	14.70	62.16	66.46	195.51	780.21	809.77				47.64	167.51	170.89			
4012903000	BANDAJES (LLANTAS) HUECOS	45.00%	4.90	8.29	9.52	2.46	2.15	2.41	↑ 54.20%	↑ 99.47%	↑ 96.37%	4.25	24.40	25.96	↓ -43.81%	↓ -54.64%	↓ -54.74%
4012130000	DE LOS TIPOS UTILIZADOS EN AERONAVES	45.00%	0.02	0.92	0.99	0.39	7.59	8.11				0.01	1.18	1.20			
TOTAL			339.20	888.47	948.51	523.05	1,772.26	1,862.55				293.88	803.87	843.00			

Fuente: Banco Central del Ecuador, BCE

Elaborado por: Las autoras

ILUSTRACIÓN 88: SUBPARTIDA 8709

PARTIDA		8709				2013				2014				2015			
SUBPARTIDA	NOMBRE	TASA	TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR	TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR	% VARIACION TONELADAS	% VARIACION FOB	% VARIACION CIF	TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR	% VARIACION TONELADAS	% VARIACION FOB	% VARIACION CIF
CARRETELLAS AUTOMÓVIL SIN DISPOSITIVO DE ELEVACIÓN DE LOS TIPOS UTILIZADOS EN FÁBRICAS, ALMACENES, PUERTOS O AEROPUERTOS, PARA TRANSPORTE DE MERCANCIAS A CORTA DISTANCIA; CARRETELLAS TRACTOR DE LOS TIPOS UTILIZADOS EN ESTACIONES FERROVIARIAS; SUS PARTES.																	
8709190000	LAS DEMAS	15.00%	127.13	2,281.62	2,377.39	92.54	877.20	948.59	↓ -27.21%	↓ -61.55%	↓ -60.10%	13.44	105.72	118.37	↓ -85.48%	↓ -87.95%	↓ -87.52%

Fuente: Banco Central del Ecuador, BCE

ILUSTRACIÓN 89: SUBPARTIDA 8715

PARTIDA		8715				2013				2014				2015			
SUBPARTIDA	NOMBRE	TASA	TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR	TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR	% VARIACION TONELADAS	% VARIACION FOB	% VARIACION CIF	TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR	% VARIACION TONELADAS	% VARIACION FOB	% VARIACION CIF
COCHES, SILLAS Y VEHÍCULOS SIMILARES PARA TRANSPORTE DE NIÑOS, Y SUS PARTES																	
8715001000	COCHES, SILLAS Y VEHÍCULOS SIMILARES	45.00%	1,496.93	3,682.90	4,162.25	1,769.47	4,521.38	5,151.82	↑ 18.56%	↑ 23.87%	↑ 24.79%	1,288.36	4,187.78	4,593.16	↓ -27.37%	↓ -8.25%	↓ -11.63%
8715009000	PARTES	45.00%	3.44	14.93	18.10	9.34	59.01	65.03				3.66	14.65	16.71			
TOTAL			1,500.37	3,697.83	4,180.35	1,778.81	4,580.39	5,216.85				1,292.02	4,202.43	4,609.87			

Fuente: Banco Central del Ecuador, BCE

ILUSTRACIÓN 90: SUBPARTIDA 8712

PARTIDA		8712				2013				2014				2015			
SUBPARTIDA	NOMBRE	TASA	TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR	TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR	% VARIACION TONELADAS	% VARIACION FOB	% VARIACION CIF	TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR	% VARIACION TONELADAS	% VARIACION FOB	% VARIACION CIF
BICICLETAS Y DEMÁS VELOCÍPEDOS (INCLUIDOS LOS TRICICLOS DE REPARTO), SIN MOTOR																	
8712000000	BICICLETAS Y DEMÁS VELOCÍPEDOS (INCLUIDOS LOS TRICICLOS DE REPARTO), SIN MOTOR.	15.00%	5,281.72	19,621.01	21,151.82	3,458.05	10,980.28	12,202.05	↓ -34.53%	↓ -44.04%	↓ -42.31%	2,974.76	9,384.80	10,050.96	↓ -13.98%	↓ -14.53%	↓ -17.63%

Fuente: Banco Central del Ecuador, BCE

ILUSTRACIÓN 91: SUBPARTIDA 8507

PARTIDA		2013			2014			2015								
SUBPARTIDA	NOMBRE	TASA	TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR	TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR	VARIACION TONELADAS	% VARIACION FOB	VARIACION TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR	% VARIACION TONELADAS	% VARIACION FOB	% VARIACION CIF
ACUMULADORES ELÉCTRICOS, INCLUIDOS SUS SEPARADORES, AUNQUE SEAN CUADRADOS O RECTANGULARES.																
8507100000	DE PLOMO, DE LOS TIPOS UTILIZADOS PARA ARRANQUE DE MOTORES	45.00%	4,099.01	12,838.73	13,206.51	5,000.67	15,599.80	16,061.49				2,824.63	8,165.21	8,426.55		
8507901000	CAJAS Y TAPAS	45.00%	820.91	4,350.25	4,494.87	925.58	4,578.09	4,818.12	↑ 19.47%	↑ 15.23%	↑ 15.72%	970.08	4,294.90	4,508.33	↓ -33.44%	↓ -37.53%
8507909000	LAS DEMÁS	45.00%	312.14	1,769.60	1,849.17	324.87	1,668.20	1,743.81				365.67	1,188.08	1,252.04		
TOTAL			5,232.06	18,958.58	19,550.55	6,250.92	21,846.09	22,623.42				4,160.38	13,648.19	14,186.92		

Fuente: Banco Central del Ecuador, BCE

ILUSTRACIÓN 92: SUBPARTIDA 4013

PARTIDA		2013			2014			2015								
SUBPARTIDA	NOMBRE	TASA	TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR	TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR	VARIACION TONELADAS	% VARIACION FOB	VARIACION TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR	% VARIACION TONELADAS	% VARIACION FOB	% VARIACION CIF
CAMARA DE DESARROLLO PARA HELIÓMETRO (LLENATA HELIÓMETRO)																
4013000000	LAS DEMÁS	48.00%	913.55	2,379.55	2,519.29	716.77	1,646.48	1,759.70				823.43	1,519.53	1,949.36		
4013100000	DE LOS TIPOS UTILIZADOS EN ALTAVOCALES DE TURBINA INCLUIDOS LOS	48.00%	693.50	2,216.55	2,305.29	622.30	2,911.83	3,066.82	↓ -1.84%	↓ 207%	↓ 3.64%	565.51	1,738.83	1,821.04	↓ -8.24%	↓ -24.58%
4013200000	DE LOS TIPOS UTILIZADOS EN ESCOJETAS	48.00%	397.77	1,033.88	1,084.44	432.87	1,158.00	1,262.22				300.80	774.81	812.65		
TOTAL			2,004.82	5,630.00	5,909.02	1,771.94	5,746.31	6,118.74				1,788.74	4,333.47	4,683.05		

Fuente: Banco Central del Ecuador, BCE

ILUSTRACIÓN 93: SUBPARTIDA 4011

PARTIDA		4011			2013			2014			2015						
SUBPARTIDA NANDINA	NOMBRE	TASA	TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR	TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR	% VARIACION TONELADAS	% VARIACION FOB	% VARIACION CIF	TONELADAS	FOB - DOLAR	CIF - DOLAR	% VARIACION TONELADAS	% VARIACION FOB	% VARIACION CIF
NEUMÁTICOS (LLANTAS NEUMÁTICAS) NUEVOS DE CAUCHO																	
4011201000	RADIALES	25.00%	21,134.65	89,768.79	93,757.21	22,606.66	90,848.22	95,994.32				19,264.70	66,735.56	70,579.99			
4011101000	RADIALES	25.00%	16,355.48	76,439.73	80,723.65	17,847.18	79,040.64	84,517.69				16,796.74	69,044.71	73,141.73			
4011209000	LOS DEMAS	25.00%	1,917.65	10,361.44	10,637.54	1,397.29	6,820.22	6,999.22				1,017.96	4,288.70	4,394.02			
4011630000	DE LOS TIPOS UTILIZADOS EN VEHICULOS Y MAQUINAS PARA LA	45.00%	1,499.37	8,078.47	8,527.63	2,332.44	10,838.79	11,501.32				2,085.35	8,226.70	8,714.65			
4011400000	DE LOS TIPOS UTILIZADOS EN MOTOCICLETAS	45.00%	1,873.28	6,809.24	7,234.39	2,134.60	7,430.69	8,017.32				2,552.05	7,199.04	7,721.60			
4011109000	LOS DEMAS	25.00%	454.29	2,276.46	2,327.13	493.70	2,206.12	2,274.05				136.14	666.70	683.83			
4011500000	DE LOS TIPOS UTILIZADOS EN BICICLETAS	45.00%	575.13	1,398.46	1,485.63	950.45	2,171.61	2,348.25	↑ 8.77%	↑ 1.95%	↑ 3.20%	973.62	2,044.10	2,180.05	↓ -10.61%	↓ -20.92%	↓ -21.18%
4011930000	DE LOS TIPOS UTILIZADOS EN VEHICULOS Y MAQUINAS PARA LA	45.00%	283.05	815.83	860.77	242.69	666.68	760.21				71.13	155.48	177.28			
4011690000	LOS DEMAS	45.00%	98.95	746.51	776.28	75.21	675.95	699.10				20.73	146.53	151.44			
4011300000	DE LOS TIPOS UTILIZADOS EN AERONAVES	15.00%	6.65	280.79	298.92	3.31	139.14	145.53				5.51	235.25	244.62			
4011990000	LOS DEMAS	45.00%	12.28	77.90	85.42	10.67	95.68	104.23				12.65	75.11	81.51			
4011940000	DE LOS TIPOS UTILIZADOS EN VEHICULOS Y MAQUINAS PARA LA	45.00%	7.36	31.10	35.61	0.05	2.18	2.35				53.65	90.90	98.51			
TOTAL			44,218.14	197,084.72	206,750.18	48,094.25	200,935.92	213,363.59				42,990.23	158,908.78	168,169.23			

Fuente: Banco Central del Ecuador, BCE

3.3. ENTREVISTA A ING. MARÍA FERNANDA VÉLEZ, GERENTE COMERCIAL DE DAMCO ECUADOR.

1. ¿Cuál es su postura ante la decisión del Gobierno de aplicar las salvaguardas en el periodo 2015?

La aplicación de las salvaguardas es una decisión que a corto plazo sí restringe las importaciones para apoyar e cambio de la matriz productiva, pero a largo plazo es desastrosa para el país debido a que aumentan los costos, disminuyen las ventas y no dejamos de ser competitivos en el mercado, porque luego que pierdes una parte importante es difícil recuperarla.

2. Según su opinión, ¿Qué tan afectado está el sector automotriz frente a la implementación de las sobretasas del 11 de marzo del 2015 y cómo se refleja dicha afectación?

El sector automotriz se ve afectado entre un 20% a 25%, es uno de los sectores con las más altas sobretasas.

3. ¿Usted cree que la aplicación de las salvaguardas regula las importaciones y a la vez ayuda a la economía del país?

Así como mencioné al principio me parece que a largo plazo es una medida razonable pero a largo plazo no está bien aplicad dicha medida.

4. ¿Usted cree que la industria automotriz posee la calidad y recursos necesarios para reemplazar a los productos automotores importados?

No creo que Ecuador tenga la capacidad de solventar lo que antes se lo hacía con importaciones y que básicamente lo que se importaba se lo ensamblaba para exportar y vender localmente. Esto representa realmente un problema para el sector automotor.

5. Según su análisis, ¿Cuál será la tendencia de las importaciones y ventas una vez culminada la medida de emergencia en el año 2016?

En mi opinión, no será una recuperación significativa, más bien veo que la tendencia será hacia la baja debido a que el sector estará afectado significativamente

6. ¿Qué tanto representa el sector automotriz ante la economía del Ecuador?

En si el sector automotriz llega a representa el 10% en recaudación de impuestos.

7. ¿Cuál cree usted que es la causa principal por la que el Gobierno decidió aplicar la medida temporal de las salvaguardas?

Por una fuerza externa como el bajo precio de petróleo, el hecho de que el país no tiene moneda propia y por la estructura jurídica y fiscal del país.

8. ¿Cuál es el efecto de esta medida temporal en el comercio del Ecuador?

Varios empresarios e inversionistas se vieron afectados al ver como sus ventas iban disminuyendo, algunos han optado por cerrar el negocio, otros deben reducir costos y hasta utilidades para poder sobrevivir a la aplicación de salvaguardas.

9. ¿Qué medidas cree usted que el Gobierno ecuatoriano debió aplicar para regular las importaciones y equilibrar la balanza de pago sin verse afectado el sector comercial del país?

Fortalecer el comercio exterior mediante tratados bi y multilaterales.

10. ¿Qué realmente necesita nuestra economía para mantener un equilibrio en la balanza de pagos?

Es importante fortalecer el comercio exterior para lograr ser competitivos con los demás países, se debe fortalecer al sector inversionista y al sector privado.

11. Considera usted que, ¿Todos los sectores económicos del Ecuador estaban preparados para reaccionar de manera positiva frente a la aplicación de las salvaguardas?

Ningún sector estuvo preparado para las restricciones que impuso el sector, pues todas reaccionaron de manera negativa y como ejemplo están sus ventas.

3.4. ENTREVISTA A CRNEL. JAIME CUCALÓN DE YCAZA, DIRECTOR DE ECUAVÍA Y PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN ECUATORIANA AUTOMOTRIZ.

1. ¿Cuál es su postura ante la decisión del Gobierno de aplicar las salvaguardas en el periodo 2015?

No estoy de acuerdo con la medida tomada por el presidente, considero que es una medida que a corto y a largo plazo afecta drásticamente al mercado ya que al aumentar el costo de los productos, el empresario tendrá que aumentar los

precios de los mismos para mantener su rentabilidad, o a su vez tendrá que sacrificar su porcentaje de utilidad para mantener el precio y no perder mercado.

2. Según su opinión, ¿Qué tan afectado está el sector automotriz frente a la implementación de las sobretasas del 11 de marzo del 2015 y cómo se refleja dicha afectación?

Las salvaguardas han afectado al sector automotriz alrededor de un 30%, ha sido uno de los sectores más afectados, puesto que tienen salvaguardia del 45%. También afecta al sector de la construcción de manera directa pues este 45% fue aplicado a los camiones, y este activo es uno de los costos principales de producción de este sector.

La aplicación de las salvaguardas frenó el mercado de este activo en particular porque el empresario no va a reemplazar ahora sus camiones, a menos que sea necesario, porque tendría que pagar un precio muy alto, y eso significaría trasladar a sus clientes ese costo, lo que a su vez podría significar la no ejecución del negocio.

Con la recesión económica que está aconteciendo en el país, las instituciones financieras han impuesto más condiciones para poder aplicar a un préstamo, de esta manera garantizan, a pesar de la mala situación, el retorno de su dinero, pero estas condiciones a veces las pequeñas y grandes empresas no pueden cumplir, lo que frena su crecimiento y contribuye a la desaceleración económica del país.

3. ¿Usted cree que la aplicación de las salvaguardas regula las importaciones y a la vez ayuda a la economía del país?

Las salvaguardas han llevado a un declive al país. Muchas concesionarias en las ciudades más pequeñas han disminuido tan drásticamente sus ventas que no han tenido otra alternativa que cerrar sus puertas. Si por ejemplo, antes vendían 15 carros al mes, y eso les bastaba para pagar sueldos, arriendo, servicios básicos y demás, ahora que venden sólo 4 carros al mes, el costo de mantenerse es mayor al ingreso que recibirían, lamentablemente esta situación ha dejado sin empleo a muchas personas.

De hecho, se estima que en la industria automotriz se han despedido cerca de 7.000 trabajadores directos, es decir, aquellos que trabajan en concesionarias, talleres, ensambladoras, etc., y unos 5.000 indirectos, aquellos que laboran en la compraventa de repuestos, accesorios, neumáticos, artículos complementarios, talleres independientes, entre otros.

4. ¿Usted cree que la industria automotriz posee la calidad y recursos necesarios para reemplazar a los productos automotores importados?

El Ecuador no produce vehículos, nosotros importamos las partes de un vehículo para ensamblar (CKD). No hay que confundir, nosotros no tenemos la capacidad para producir, eso requeriría una inversión muy grande, por ejemplo: supongamos que queremos para fabricar dos productos, modelo A y modelo B, se necesitaría una máquina para fabricar cada puerta del carro A, es decir 4 máquinas, así mismo sería para el modelo B; una marca de carros no tiene sólo dos modelos, tiene decenas, y nosotros no tenemos ninguna empresa con esas características en el Ecuador.

5. Según su análisis, ¿Cuál será la tendencia de las importaciones y ventas una vez culminada la medida de emergencia en el año 2016?

Por el momento existe una recesión económica. A mi parecer la economía no se recuperará en gran medida como sí lo podría hacer si estuviéramos en una economía en auge, porque para el momento que las salvaguardas ya no estén en vigencia, el daño causado habrá sido tan serio que las empresas ya no estarán en capacidad de recuperarse sino que estarán cerradas o enormemente afectadas.

Para las empresas es muy grave perder un cliente porque aparte de perder mercado, el costo de recuperarlo es mayor al costo de fidelizarlo.

6. ¿Qué tanto representa el sector automotriz ante la economía del Ecuador?

El sector automotriz representa alrededor del 10% de los impuestos que percibe el Ecuador.

7. ¿Cuál cree usted que es la causa principal por la que el Gobierno decidió aplicar la medida temporal de las salvaguardas?

Porque el Ecuador estaba perdiendo competitividad frente a mercados como el de Colombia y Perú, después que éstos devaluaran su moneda, además el gasto público ha aumentado en gran medida en los últimos años, y con la caída del petróleo el Ecuador ha visto sus ingresos disminuir de manera muy drástica, lo que causa que el Gobierno tenga que conseguir otras entradas de dinero, para solventar sus gastos.

- 8.** ¿Qué medidas cree usted que el Gobierno ecuatoriano debió aplicar para regular las importaciones y equilibrar la balanza de pago sin verse afectado el sector comercial del país?

Realizar tratados comerciales internacionales, alianzas estratégicas y atraer a los inversionistas con estabilidad jurídica, política y económica, también bajando los impuestos, somos uno de los países más caros a nivel latinoamericano. La mejor decisión sería que hubiera inversión extranjera, que el mercado controle los precios y que no todo esté centralizado. Al permitir esto, el estado sólo tendría que regular y controlar que no exista una competencia desleal. Si el Ecuador hubiera tomado esta medida desde un principio, la caída del petróleo no le afectaría en tal medida como lo hace ahora, puesto que tendría otros ingresos a parte del petróleo de los cuales solventarse.

- 9.** ¿En qué porcentajes sus ventas han disminuido ante el presente acontecimiento?

Las ventas se han disminuido alrededor de 35%, los precios se han disparado y comprar un carro ahora es un lujo.

- 10.** ¿Qué medidas ha tomado para contrarrestar el efecto de las salvaguardas?; ¿Ha tenido que reducir costos para contrarrestar el efecto de las salvaguardas?

Las alternativas que tiene un inversionista para contrarrestar el efecto son varias:

- Sacrificar porcentaje de utilidad, es decir asumir el costo incrementado y mantener el precio anterior, en algunos casos se vende casi que al costo.

- Disminuir costos que incluye incentivos, bonos a empleados o en el peor de los casos, despido del personal.
- Buscar proveedores distintos que vendan a un menor precio para que el precio final no sea tan elevado.

11. ¿Qué ha pasado con la mercadería importada antes de la implementación de las salvaguardas?

En el mes de marzo del 2015 hubo un repunte en las importaciones, las compañías tuvieron un sobrestock para que las salvaguardas no les afecte y poder cumplir con la demanda, esto no resultó puesto que, producto de la situación económica del país y la incertidumbre de cómo será la economía en el futuro, hubo un freno en la demanda, ya que el producto duplicó su valor pero el poder adquisitivo del consumidor no sufrió el mismo cambio.

La mercadería importada sigue en bodega sin poder venderse; a pesar de existir cupos para importación, la oferta no ha podido cumplir con dichos cupos e incluso existe un exceso de oferta.

3.5. EVOLUCION DEL VOLUMEN DE CRÉDITO PÚBLICO Y PRIVADO

Según informe sobre la evolución del volumen de crédito y las tasas de interés del BCE (Banco Central del Ecuador), el total del volumen de crédito concedido por las instituciones financieras privadas durante el 2014 fue de USD 24,506 millones, con una tasa de variación anual de 7.61% en relación al año 2013.

Esta situación en el 2015 cambió puesto que el volumen de crédito concedido por las entidades financieras privadas y de la economía popular y solidaria en el 2015, fue de USD 19,426.6 millones, con una tasa de variación anual negativa de 20.73%.

Una situación parecida ocurre con el número de operaciones, el cual se redujo en 0.98 millones, puesto que en el 2015 se registraron 5.72 millones de operaciones, es decir un 14.63% menos en relación al año anterior.

ILUSTRACIÓN 94: VOLUMEN DE CRÉDITO PRIVADO Y NÚMERO DE OPERACIONES



Fuente: Banco Central del Ecuador, BCE

Por el lado del sector público, el volumen de crédito ha tenido un comportamiento variable en los últimos años, para el 2015 el volumen de crédito se situó en USD 778.7 millones, USD 305.5 millones menos que el 2014, es decir decreció un 28.18%. Por otro lado, el número de operaciones

presentó una disminución con respecto al último año, para el 2015 se registraron un total de 112,856 operaciones, es decir 59,724 operaciones menos que el 2014 que representa un 34.60%. (Banco Central del Ecuador, BCE, 2015)

ILUSTRACIÓN 95: ILUSTRACIÓN 95: VOLUMEN DE CRÉDITO PÚBLICO Y NÚMERO DE OPERACIONES



Fuente: Banco Central del Ecuador, BCE

3.6. CAÍDA EN OTROS IMPUESTOS

Una cadena de pagos se da cuando la persona A (por cualquier motivo) no puede pagar a B, a su vez a B se le dificulta pagarle a C, y C no puede responder a D, E, F, G, lo que ocasiona un desbalance económico grave y un círculo vicioso interminable.

El Estado ha atrasado sus desembolsos en los últimos meses por causas como la disminución de entrada de divisas y la caída de las exportaciones.

Cuando está afectada la cadena de pagos, las empresas venden menos, ésta caída también repercute en los ingresos del Estado ya que en el 2015, a pesar de que existió amnistía, lo que produjo un aumento en las cobranzas, el SRI (Servicio de Rentas Internas) recaudó 6.500 millones por concepto del IVA (Impuesto al Valor Agregado), 47 millones menos en comparación con el año anterior.

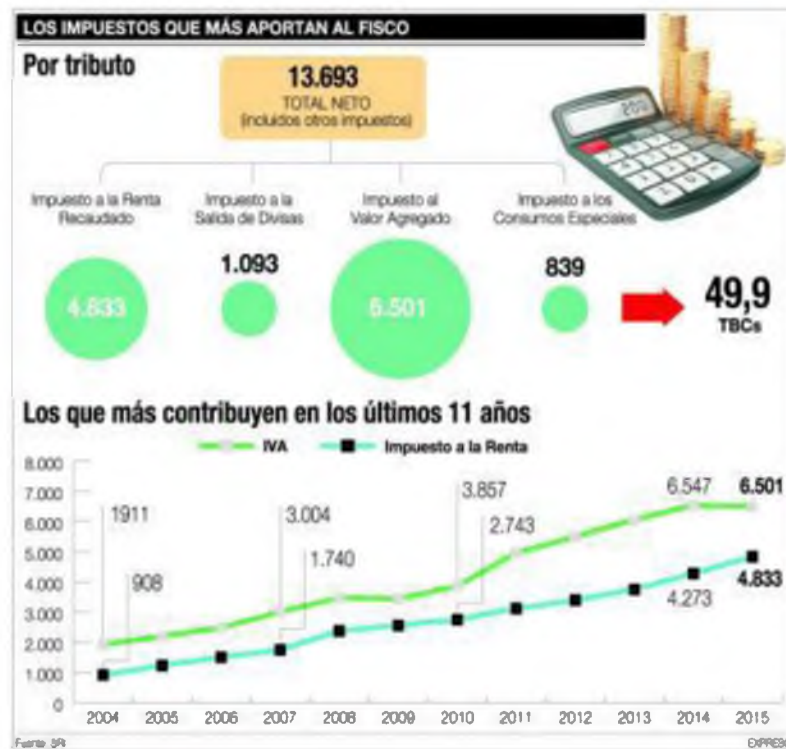
Este comportamiento sucede por una contracción en las ventas, pues su mayoría está gravada con este impuesto. Además, la restricción de las importaciones y aplicación de salvaguardas han influenciado para que el nivel de recaudación por IVA en las importaciones disminuya.

Según Galo Cabanilla, rector de la UTEG (Universidad Tecnológica Empresarial de Guayaquil), el nivel de tributos recaudados por el Estado seguirá disminuyendo puesto que los empresarios continúan con expectativas negativas, cuando esto sucede, la inversión cae y el consumo de los clientes se ve afectado. (DIARIO EXPRESO, 2016)

El Impuesto a la Renta (IR), por el contrario, presentó un aumento del 13% en sus recaudaciones, ya que se recibieron 4.833 millones de dólares. Por concepto de ISD (Impuesto a la Salida de Divisas) se obtuvieron 1.093 millones de dólares en el 2015 en relación a 1.259 recaudados en el 2014, lo que se significa que hubo menos salida de dólares.

El ICE (Impuesto a los Consumos Especiales tuvo un comportamiento constante, su recaudación en el 2015 fue de 839 millones y de 803 millones en el 2014.

ILUSTRACIÓN 96: IMPUESTOS CON MÁS APORTE AL SRI



3.7. DESEMPLEO EN SECTOR AUTOMOTRIZ

Las medidas implementadas por el Gobierno en los años recientes están afectando a la generación del empleo. Según Gloria Navas, presidenta de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE), el sector automotriz en el período de enero a septiembre presenta una reducción del 25% en la venta de vehículos importados, debido a las salvaguardas, a la

reducción de cupos de importación, a impuestos a los consumos especiales y a la salida de divisas.

Esta reducción en las ventas significa alrededor de 35,000 vehículos menos en las calles, mientras que la disminución acumulada en el volumen de las operaciones de las compañías importadoras llegó al 60%. A pesar de que para el sector ha prevalecido la decisión de mantener las plazas de trabajo, se ha podido evidenciar en estos últimos años una disminución en empleos directos e indirectos del 21%, no sólo en compañías afiliadas a la AEADE puesto que los talleres y mecánicas también contribuyen al sector automotriz y la situación ha llegado a 7,500 puestos de trabajo perdidos en el periodo analizado.

De esta manera, en el año 2010 el sector automotriz contaba con 14,270 empleos directos y 13,933 indirectos, pero la situación cambió en el 2015 cuando las cantidades pasaron de 11,473 empleos directos y 9,200 indirectos, lo que significa que ambos tuvieron una baja, uno del 14% y el otro del 7%.

Con la disminución en las ventas, las repercusiones están afectando a sectores con actividades relacionadas como la venta de repuestos, accesorios, neumáticos y el servicio de los talleres técnicos, éstos últimos han estimado

cómo la reducción de ventas afectaría a la cantidad de visitas de los usuarios a los talleres.

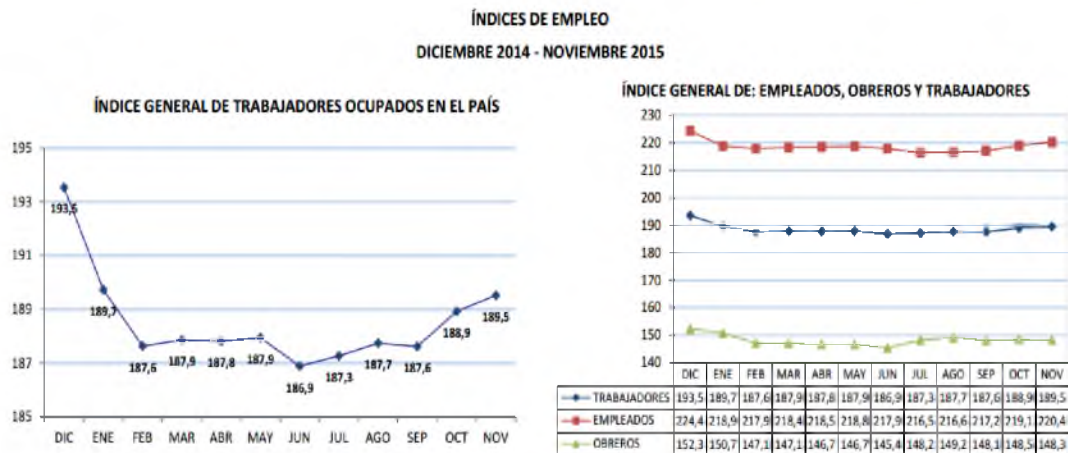
Se estima que cada automotor recorre alrededor de 20.000 km al año y requiere una revisión cada 5.000 km. Si se multiplica las cuatro visitas anuales para mantenimiento de los 35.000 vehículos que dejaron de circular, significan 140.000 visitas menos a los talleres, sean de la misma casa comercializadora o de mecánicas particulares. En dinero, calculando que un mantenimiento cueste alrededor de 500 dólares, esto significa 70 millones de dólares que dejan de percibir todos los establecimientos que dan esos servicios. (LA HORA NACIONAL, 2015)

Otro sector afín que también está afectado es el de transporte de los automotores desde el puerto, mediante las denominadas “niñeras” hacia los distintos puntos de comercialización. Se estima que en cada niñera se movilizan cinco unidades en promedio, por lo cual se calcula que cerca de 7.000 viajes de este tipo no se harán en el 2015. Si a esto le agregamos un costo promedio de USD 400 por viaje, el sector estaría afectado en unos USD 2’800,000 menos de ingresos. (LA HORA NACIONAL, 2015)

Para sustentar lo mencionado en este punto, el INEC mediante la publicación del Índice de Producción Industrial a noviembre 2015, refleja el

índice de empleo, remuneraciones y horas trabajadas con respecto a la Clasificación Industrial Internacional Uniforme, Tercera Revisión (CIIU3); y entre ellos las actividades referentes al sector automotor. En términos generales, el índice de empleo de los empleados y obreros sufre una evolución negativa de -2.07% desde el periodo 2014 hasta noviembre 2015. El índice de remuneraciones, por ende, también se reduce en un -1.59% del mismo periodo mencionado. Así mismo, el índice de horas trabajadas registras una reducción de -5.28%¹⁶. A continuación se muestran los gráficos que soportan lo mencionado anteriormente.

ILUSTRACIÓN 97: ÍNDICES DE EMPLEO

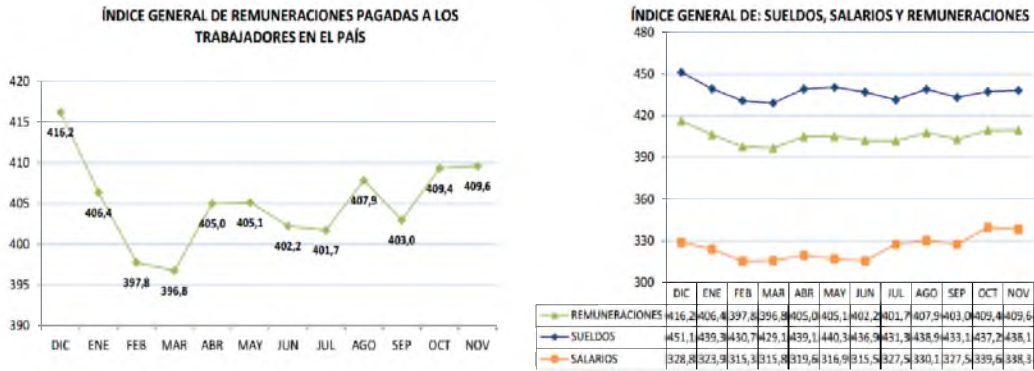


Fuente: INEC 2015

¹⁶ INEC. Publicación de noviembre 2015. Recuperado de: file:///C:/Users/DOCUNET2014/Downloads/IPI-IER_PUBLICACION_NOV_2015%20(1).pdf

ILUSTRACIÓN 98: ÍNDICES DE REMUNERACIONES

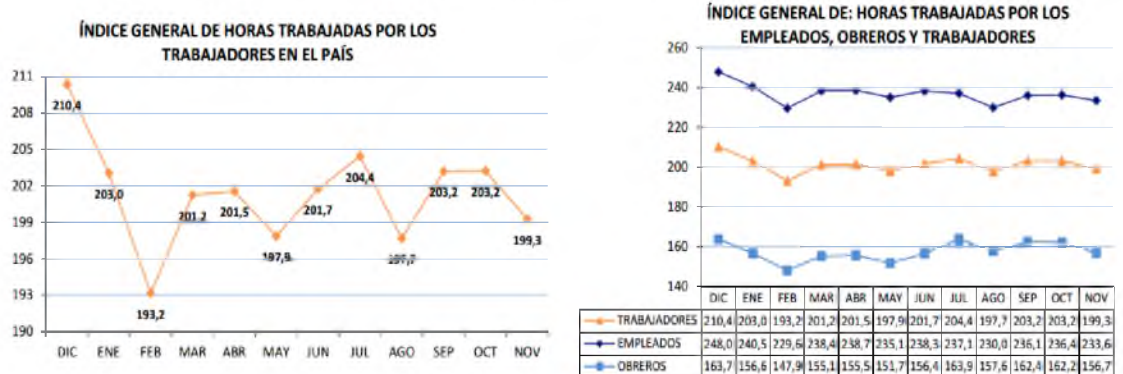
ÍNDICES DE REMUNERACIONES
DICIEMBRE 2014 - NOVIEMBRE 2015



Fuente: INEC 2015

ILUSTRACIÓN 99: ÍNDICES DE HORAS TRABAJADAS

ÍNDICES DE HORAS TRABAJADAS
DICIEMBRE 2014 - NOVIEMBRE 2015



Fuente: INEC 2015

De acuerdo al índice de empleados ocupados por el país, la subdivisión de fabricación de vehículos automotores, remolques y semirremolques de la división de industria manufacturera, tuvo una variación negativa de -4.29% con respecto al periodo 2014 hasta noviembre de 2015.

ILUSTRACIÓN 100: ÍNDICES DE EMPLEADOS OCUPADOS POR ACTIVIDAD ECONÓMICA

ÍNDICES DE EMPLEADOS OCUPADOS EN EL PAÍS POR AÑO Y MESES, SEGÚN SECCIONES Y DIVISIONES DE ACTIVIDAD ECONÓMICA

CIUU3	SECCIONES Y DIVISIONES	AÑO 2015													
		AÑO 2014	DIC	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	
D	INDUSTRIAS MANUFACTURERAS														
D34	FABRICACIÓN DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES, REMOLQUES Y	163,2	162,8	162,8	159	157,9	159,6	159,4	162,8	159,2	159	158,7	156,2		

Fuente: INEC 2015

Por otra parte, además del desempleo en el sector automotriz, los ecuatorianos deben adquirir vehículos más costosos que otros en los países competitivos. Pues al momento somos los ciudadanos que más pagamos aranceles y en la siguiente ilustración se muestra una comparación de impuestos vehicular entre la región.

ILUSTRACIÓN 101: COMPARACIÓN DE IMPUESTOS VEHICULARES EN LA REGIÓN

COMPARACIÓN IMPUESTOS VEHICULARES DE LA REGIÓN

PAÍS	ARANCEL	ICE	ISD	IVA	TOTAL	PIB PERCÁPITA NOMINAL USD
ECUADOR	35% - 40%	5% - 35%	5%	12%	57% - 92%	6.346
COLOMBIA	0% - 35%	0	0	16%-35%	16% - 70%	7.904
CHILE	0% - 6%	0	0	19%	19% - 25%	14.528
PERU	0% - 6%	0	0	18%	18% - 24%	6.541

Fuentes: banco Mundial, ANDEMOS- Colombia, CAVEM - Chile, AAP Perú

Fuente: Asociación Ecuatoriana Automotriz

CAPÍTULO IV

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

4.1.- CONCLUSIONES

La decisión del Ejecutivo de aplicar una sobretasa arancelaria generalizada a 2.996 ítems de importación para el Ecuador se tomó con toda urgencia en el noveno año de Gobierno de Rafael Correa para frenar la salida de dólares y evitar un mayor desequilibrio de la balanza de pagos, en un contexto económico complejo, con la finalidad de sostener la dolarización, como lo han explicado públicamente varios ministros de Estado y el propio presidente.

Y es que navegar en un entorno internacional adverso sin los blindajes que proporcionan los fondos de estabilización y ahorro doméstico, sin un flujo garantizado de ingresos por inversión extranjera, vuelve a la economía doméstica —sustentada en gasto público— extremadamente vulnerable a los vaivenes de los ciclos económicos internacionales y de factores de riesgo naturales.

La caída del precio del crudo pone al descubierto las fragilidades de un modelo económico guiado por lo político durante casi una década de la economía ecuatoriana. Las salvaguardas constituyen un tapón temporal para frenar el incentivo a la salida de dólares por importaciones, mas no resuelven la situación.

El sector automotriz tiene un rol importante dentro de la economía del país, su desarrollo genera ingresos fiscales para el estado vía aranceles e impuestos y crea fuentes de empleo durante los procesos de producción y las actividades relacionadas al comercio del mismo. El dinamismo del sector se ha incrementado últimamente y en especial durante los años posteriores a la dolarización cuando la opción de adquirir bienes duraderos fue una alternativa ante la desconfianza de la población en el sistema financiero.

Las salvaguardas aplicadas a los automotores y a sus productos relacionados, y la imposición de cupos de las importaciones han provocado una contracción económica significativa del sector automotriz ecuatoriano. Nos referimos a contracción económica cuando los bienes y servicios de este mercado han disminuido de manera considerable.

Las importadoras automotrices han tenido que trasladar la sobretasa al precio del producto y de esa manera al consumidor. Pero a la vez el ecuatoriano no posee el poder adquisitivo necesario para cubrir un gasto así, dando como resultado que varios de los vehículos y sus partes relacionadas queden en bodega y se generan pérdidas en las empresas automotrices.

La medida de la salvaguardia no resuelve a totalidad el problema económico del país, lo que se debe tener en cuenta es que para estabilizar la economía y proteger la producción nacional se debe incrementar incentivos de producción y disminuir tantas restricciones como son los impuestos. Tampoco se debe de desincentivar las importaciones mediante restricciones arancelarias porque eso significa cerrar las puertas al comercio exterior.

En vista de la información económica presentada anteriormente, que demuestra que efectivamente hubo un impacto económico que perjudicó a las importaciones, exportaciones, empleo y a la estabilidad económica de las empresas, concluimos que nuestro sistema económico necesita una reestructuración con la finalidad de crecer y tener en un futuro una presencia más consolidada en el comercio exterior para así tener grandes posibilidades de inversión y poder ser competitivos con el resto del mundo y por ende, brindar una mejor calidad de vida a nuestros ciudadanos. Por otra parte, en el sector nacional, requiere de incentivos para fortalecer al pequeño y mediano empresario, dándole oportunidades para crecer y fortalecerse, así mismo el país no solo debe depender de los ingresos que obtengamos por petróleo; sino diversificar nuestras entradas de flujo para tener la capacidad de solventar al trabajador ecuatoriano y su familia.

4.2.- RECOMENDACIONES

Según nuestro punto de vista, el Gobierno Ecuatoriano debe realizar cambios en el sistema económico y alimentarlo de manera equilibrada entre los ingresos externos y los internos. Con respecto a las importaciones (ingreso externo), Alberto Dahik, ex vicepresidente, propone eliminar totalmente las salvaguardas y cupos y adoptar un mecanismo llamado por él mismo como “Timbre Cambiario”.

El timbre cambiario actuaría mediante una subasta donde participarían todos los agentes privados y públicos, la subasta consiste en la adquisición de cupos de dólares que equivalen a la mercadería en cuestión que se quiera importar y para obtenerlos el importador debe estar dispuesto a pagar un precio

en dólares por dicho cupo, los cuales son vendidos por los exportadores, previamente obtenidos mediante el Banco Central del Ecuador. Por ejemplo, un cupo de USD 100.000 para cierta mercadería se lo subasta en USD 10.000 entonces el egreso total del importador por la mercadería sería de USD 110.000; con este método se encarece la importación y espontáneamente el mercado restringe el tipo de mercaderías que deberían ingresar al país.

Este método restringe el libre comercio, debido a que la subasta y los cupos de importación no estarían a manos del mercado sino sería regido por el sistema financiero. No vemos factible este método porque de esta manera se encarecería el costo de los productos y por ende su precio final. Cualquier medida restrictiva es contraproducente ya que no permite el crecimiento normal y equilibrado del mercado y a su vez es incompatible con la reactivación económica del país.

REFERENCIAS

- Agencia EFE. (13 de Marzo de 2015). *El Comercio*. Obtenido de <http://www.elcomercio.com/actualidad/ecuador-comunidadandina-salvuardas-productos.html>
- Agencia Pública de Noticias del Ecuador y Suramérica. (15 de Enero de 2015). *ANDES*. Obtenido de <http://www.andes.info.ec/es/noticias/crecimiento-economico-sociedad-menos-desigual-entre-logros-alcanzados-ultimos-8-anos>
- BANCO CENTRAL DEL ECUADOR, BCE. (2015). *BANCO CENTRAL DEL ECUADOR*. Obtenido de <http://www.bce.fin.ec/index.php/component/k2/item/297-bolet%C3%ADn-trimestral>
- Cañizares, C. E. (1996). La adhesión del Ecuador a la Organización Mundial del Comercio. En S. B. Paredes, *El Ecuador frente a la Organización Mundial del Comercio (OMC)* (págs. 55-56). Departamento de Artes Gráficas.
- Cañizares, C. E. (1996). La Adhesión del Ecuador a la Organización Mundial del Comercio. En S. B. Paredes, *El Ecuador frente a la Organización Mundial del Comercio (OMC)* (págs. 55-56). Quito: Departamento de Artes Gráficas.
- Castillo, J. A. (2002). Esbozo de una Explicación de la Ronda Uruguay. En J. A. Castillo, *Esbozo de una Explicación de la Ronda Uruguay* (págs. 81-83). España: Santillana.

- Comercio, O. M. (2015). *Vronograma de desmantelamiento a la medida de restricción a las importaciones por desequilibrios en labalanza de pagos del Ecuador*.
- Comercio, P. d. (2015). *Resolución N. 050-2015*.
- Comite de Comercio Exterior. (11 de Junio de 2012). *Producción*. Obtenido de <http://www.produccion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/09/RESOLUCION-65.pdf>
- Comité de Comercio Exterior. (11 de Junio de 2012). *Producción*. Obtenido de <http://www.produccion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/09/RESOLUCION-66.pdf>
- Comité de Comercio Exterior. (05 de Mayo de 2015). *CINAE*. Obtenido de http://www.cinae.org.ec/images/dmdocuments/Resolucion_019_2015.pdf
- Diario El Comercio. (31 de Marzo de 2015). 3 sectores ven un bajo impacto con el aumento de aranceles. *Diario El Comercio*.
- Diario El Telégrafo. (21 de Noviembre de 2015). Desde enero de 2016, las salvaguardas disminuirán en 5 puntos porcentuales. pág. 1.
- Diario El Telégrafo. (28 de Marzo de 2015). La salvaguardia protege a 100 mil artesanos del calzado.
- Ecuador, B. C. (s.f.). Obtenido de <http://www.bce.fin.ec/index.php/component/k2/item/297-bolet%C3%ADn-trimestral>
- Ecuavisa. (30 de Marzo de 2015). *Ecuavisa - Gremio de industriales gráficos se sienten afectados por salvaguardas*. Obtenido de <http://www.ecuavisa.com/articulo/noticias/economia/104222-gremio-industriales-graficos-se-sienten-afectados-salvaguardas>

El Comercio. (30 de Septiembre de 2015). Cae la venta de vehículos por los cupos y una baja demanda.

El Universo. (3 de Agosto de 2015). Vehículos con peor caída en ventas.

Federación Ecuatoriana de Exportadores (FEDEXPOR). (Abril de 2015). *Federación Ecuatoriana de Exportadores (FEDEXPOR)*. Obtenido de <http://www.fedexpor.com/>

Federación Ecuatoriana de Exportadores (FEDEXPOR). (Octubre de 2015). *Federación Ecuatoriana de Exportadores (FEDEXPOR)*. Obtenido de <http://www.fedexpor.com/>

Instituto de la Ciudad de Quito. (2015). *Instituto de la Ciudad de Quito*. Obtenido de <http://www.institutodelaciudad.com.ec/documentos/coyuntura/salvaguadas/salvaguadas.pdf>

Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones PRO ECUADOR. (4 de Marzo de 2013). *Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones*. Obtenido de PRO ECUADOR: <http://www.proecuador.gob.ec/glossary/balanza-comercial/>

Inversiones, I. d. (s.f.). Obtenido de <http://www.proecuador.gob.ec/faqs/que-son-barreras-arancelarias/>

LA HORA NACIONAL. (10 de Octubre de 2015). Obtenido de <http://lahora.com.ec/index.php/noticias/show/1101872489#.VsspWPnhDI>
X

Ministerio de Comercio Exterior. (Marzo de 2015). *Ministerio de Comercio Exterior*. Obtenido de

<http://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/2015/03/Resoluci%C3%B3n-011->

Ministerio de Industrias y Productividad. (10 de 2014). *Superintendencia de Control del Poder de Mercado*. Obtenido de <http://www.scpm.gob.ec/wp-content/uploads/2014/10/Fernando-Quito.pdf>

Organización Mundial del Comercio (OMC). (26 de Octubre de 2015). *WT/BOPI/G/23. CRONOGRAMA DE DESMANTELAMIENTO A LA MEDIDA DE RESTRICCIÓN*.

Organization of American States. (2015). *SICE OAS*. Obtenido de http://www.sice.oas.org/ctyindex/ECU/ECUagreements_s.asp

PRO ECUADOR. (2015). *PRO ECUADOR*. Obtenido de <http://www.proecuador.gob.ec/faqs/que-son-acuerdos-comerciales/>

Redacción Andes. (7 de Febrero de 2015). *Agencia Pública de Noticias del Ecuador y Suramérica*. Obtenido de <http://www.andes.info.ec/en/node/41058>

Secretaría Nacional del COMEX. (21 de Marzo de 2014). Obtenido de Comercio Exterior: http://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2014/04/Resolucion-011_2014.pdf

SIISE. (2009). *Sistema Integrado de Indicadores Sociales del Ecuador*. Obtenido de http://www.siise.gob.ec/siiseweb/PageWebs/Econom%C3%ADa/ficeco_Y09.htm

APÉNDICE 1

ENTREVISTA ACERCA DE LA AFECTACIÓN ECONÓMICA DE LAS SALVAGUARDAS EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ.

Entrevistadoras: Bravo Reyes Josselyn y Salazar Moncada Mónica de la Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas de la Universidad Católica Santiago de Guayaquil.

Entrevistado: Crnel. Jaime Cucalón de Ycaza, Presidente de la Asociación Ecuatoriana Automotriz.

Esta entrevista forma parte del trabajo de titulación previo a la obtención del título de Ingeniería en Contabilidad y Auditoría CPA.

Objetivo de la entrevista: Conocer el impacto económico de la aplicación de las salvaguardas en el sector automotriz del Ecuador.

1. ¿Cuál es su postura ante la decisión del Gobierno de aplicar las salvaguardas en el periodo 2015?
2. Según su opinión, ¿Qué tan afectado está el sector automotriz frente a la implementación de las sobretasas del 11 de marzo del 2015 y cómo se refleja dicha afectación?
3. ¿Usted cree que la aplicación de las salvaguardas regula las importaciones y a la vez ayuda a la economía del país?
4. ¿Usted cree que la industria automotriz posee la calidad y recursos necesarios para reemplazar a los productos automotores importados?

5. Según su análisis, ¿Cuál será la tendencia de las importaciones y ventas una vez culminada la medida de emergencia en el año 2016?
6. ¿Qué tanto representa el sector automotriz ante la economía del Ecuador?
7. ¿Cuál cree usted que es la causa principal por la que el Gobierno decidió aplicar la medida temporal de las salvaguardas?
8. ¿Cuál es el efecto de esta medida temporal en el comercio del Ecuador?
9. ¿Qué medidas cree usted que el Gobierno ecuatoriano debió aplicar para regular las importaciones y equilibrar la balanza de pago sin verse afectado el sector comercial del país?
10. ¿Qué realmente necesita nuestra economía para mantener un equilibrio en la balanza de pagos?
11. ¿En qué porcentajes sus ventas han disminuido ante el presente acontecimiento?
12. ¿Cuáles son los rubros, en su empresa, más afectados por la aplicación de la medida de salvaguardas?
13. ¿Qué medidas ha tomado para contrarrestar el efecto de las salvaguardas?; ¿Ha tenido que reducir costos para contrarrestar el efecto de las salvaguardas?

14. ¿Qué ha pasado con la mercadería importada antes de la implementación de las salvaguardas?

Ilustración 102: Entrevista a Gerente Comercial de DAMCO Ecuador



APÉNDICE 2

ENTREVISTA ACERCA DE LA AFECTACIÓN ECONÓMICA DE LAS SALVAGUARDAS EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ.

Entrevistadoras: Bravo Reyes Josselyn y Salazar Moncada Mónica de la Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas de la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil.

Entrevistada: Ingeniera María Fernanda Vélez, Gerente Comercial de DAMCO Ecuador perteneciente a AP Moller Maersk Group.

Esta entrevista forma parte del trabajo de titulación previo a la obtención del título de Ingeniería en Contabilidad y Auditoría CPA.

Objetivo de la entrevista: Conocer el impacto económico de la aplicación de las salvaguardas desde el punto de vista comercial en todos los sectores económicos del país.

1. ¿Cuál es su postura ante la decisión del Gobierno de aplicar las salvaguardas en el periodo 2015?
2. Según su opinión, ¿Qué tan afectado está el sector automotriz frente a la implementación de las sobretasas del 11 de marzo del 2015 y cómo se refleja dicha afectación?
3. ¿Usted cree que la aplicación de las salvaguardas regula las importaciones y a la vez ayuda a la economía del país?

4. ¿Usted cree que la industria automotriz posee la calidad y recursos necesarios para reemplazar a los productos automotores importados?
5. Según su análisis, ¿Cuál será la tendencia de las importaciones y ventas una vez culminada la medida de emergencia en el año 2016?
6. ¿Qué tanto representa el sector automotriz ante la economía del Ecuador?
7. ¿Cuál cree usted que es la causa principal por la que el Gobierno decidió aplicar la medida temporal de las salvaguardas?
8. ¿Cuál es el efecto de esta medida temporal en el comercio del Ecuador?
9. ¿Qué medidas cree usted que el Gobierno ecuatoriano debió aplicar para regular las importaciones y equilibrar la balanza de pago sin verse afectado el sector comercial del país?
10. ¿Qué realmente necesita nuestra economía para mantener un equilibrio en la balanza de pagos?
11. Considera usted que, ¿Todos los sectores económicos del Ecuador estaban preparados para reaccionar de manera positiva frente a la aplicación de las salvaguardas?

Ilustración 103: Entrevista a Crnel. Jaime Cucalón de Ycaza, Presidente de la Asociación Ecuatoriana Automotriz y Director de Ecuavía





DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Yo, Bravo Reyes Josselyn Katherine, con C.C: # 0950306936 autora del trabajo de titulación: Impacto Económico de la aplicación de las salvaguardias en la industria automotriz previo a la obtención del título de **INGENIERA EN CONTABILIDAD Y AUDITORÍA CPA** 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 titulación 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 titulación, con el propósito de generar un repositorio que democratice la información, respetando las políticas de propiedad intelectual vigentes.

Guayaquil, marzo del 2016

f. _____
Nombre: Bravo Reyes Josselyn Katherine
C.C: 0950306936



DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Yo, Salazar Moncada Mónica Elena, con C.C: # 0926383704 autora del trabajo de titulación: Impacto Económico de la aplicación de las salvaguardias en la industria automotriz previo a la obtención del título de **INGENIERA EN CONTABILIDAD Y AUDITORÍA CPA** 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 titulación 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 titulación, con el propósito de generar un repositorio que democratice la información, respetando las políticas de propiedad intelectual vigentes.

Guayaquil, marzo del 2016

f. _____
Nombre: Salazar Moncada Mónica Elena
C.C: 0926383704

REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA

FICHA DE REGISTRO DE TESIS/TRABAJO DE TITULACIÓN

TÍTULO:	Impacto económico de la aplicación de las salvaguardas en la Industria Automotriz		
AUTORAS (apellidos/nombres):	Bravo Reyes, Josselyn Katherine Salazar Moncada, Mónica Elena		
TUTOR (apellidos/nombres):	Jurado Reyes, Pedro Omar		
INSTITUCIÓN:	Universidad Católica de Santiago de Guayaquil		
FACULTAD:	Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas		
CARRERA:	Ingeniería en Contabilidad y Auditoría CPA		
TÍTULO OBTENIDO:	Ingeniero en Contabilidad y Auditoría CPA		
FECHA DE PUBLICACIÓN:	Marzo del 2016	No. DE PÁGINAS:	149
ÁREAS TEMÁTICAS:	Economía, Finanzas, Impuestos		
PALABRAS CLAVES/ KEYWORDS:	SALVAGUARDIAS, BALANZA DE PAGOS, IMPORTACIÓN, SECTOR AUTOMOTRIZ, PRECIO DEL PETRÓLEO, IMPUESTOS, RIESGO PAÍS		
RESUMEN/ABSTRACT (150-250 palabras):			
<p>El presente trabajo está enfocado en analizar el impacto económico de la aplicación de las salvaguardias en la industria automotriz, dando a conocer las causas y consecuencias de la misma. Se ha recopilado información económica para determinar el impacto, además de realizar entrevistas a entidades relacionadas con la industria automotriz, donde los encuestados dan a conocer su posición ante la imposición de las salvaguardias puestas en vigencia desde el 11 de marzo de 2015. El presente trabajo, contiene cuatro capítulos donde el primero damos a conocer los organismos líderes en la regulación del comercio exterior, otros de los puntos tratados es la adhesión del Ecuador a la Organización Mundial del Comercio (OMC), y del mismo modo se explica lo que son las salvaguardias y temas referentes al mismo. En el segundo capítulo, se amplía el concepto de la salvaguardia en el sector automotriz y se explica la situación del sector automotriz. El tercer Capítulo, se trata en concreto del impacto económico de la aplicación de las salvaguardias en el sector automotriz, demostrando con datos estadísticos y analíticos el resultado en la economía de la aplicación de las salvaguardias. Y finalmente, en el cuarto capítulo, se da las conclusiones y recomendaciones del trabajo.</p>			
ADJUNTO PDF:	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	
CONTACTO CON AUTOR/ES:	Teléfono: +593-4-6041638 / 2805224/ 0992478049 / 0979324493	E-mail: josselyn.bravo@outlook.com / monisala1992@gmail.com	
CONTACTO CON LA INSTITUCIÓN:	Nombre: Jurado Reyes, Pedro Omar		
	Teléfono: +593-4-2200804 / 0988160593		
	E-mail: omar.jurado@cu.ucsg.edu.ec / omarjurado17@hotmail.com		

SECCIÓN PARA USO DE BIBLIOTECA

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