

**UNIVERSIDAD CATÓLICA  
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y  
ADMINISTRATIVAS  
GESTIÓN EMPRESARIAL INTERNACIONAL**

**TEMA:**

**Salvuardas y sus Efectos en las Ventas del Sector  
Automotriz de la Provincia del Guayas durante los Períodos  
2015 a 2016**

**AUTOR:**

**Martínez Rodas, Jorge Luis**

**Componente práctico del examen complejo previo a la  
obtención del grado de ingeniero en Gestión Empresarial  
Internacional.**

**REVISORA**

**Ing. Román Bermeo, Cynthia Lizbeth**

**Guayaquil, Ecuador  
20 de marzo del 2017**

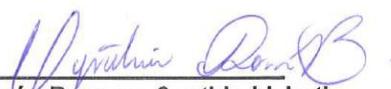


UNIVERSIDAD CATÓLICA  
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL  
**FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS**  
**GESTIÓN EMPRESARIAL INTERNACIONAL**

**CERTIFICACIÓN**

Certificamos que el presente **componente práctico del examen complejo**, fue realizado en su totalidad por **Martínez Rodas Jorge Luis**, como requerimiento para la obtención del Título de **Ingeniero en Gestión Empresarial Internacional**.

REVISORA

f.   
Ing. Román Bermeo, Cynthia Lizbeth

DIRECTORA DE LA CARRERA

f.   
Ing. Hurtado Cevallos, Gabriela Elizabeth

**Guayaquil, a los 20 días del mes de marzo del año 2017**



UNIVERSIDAD CATÓLICA  
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL  
**FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS**  
**GESTIÓN EMPRESARIAL INTERNACIONAL**

**DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD**

Yo, **Martínez Rodas, Jorge Luis**

**DECLARO QUE:**

El componente práctico del examen complejo, **Salvaguardas y sus Efectos en las Ventas del Sector Automotriz de la Provincia del Guayas durante los Períodos 2015 a 2016** previo a la obtención del Título de **Ingeniero en Gestión Empresarial Internacional**, ha sido desarrollado respetando derechos intelectuales de terceros conforme las citas que constan en el documento, cuyas fuentes se incorporan en las referencias o bibliografías. Consecuentemente este trabajo es de mi total autoría.

En virtud de esta declaración, me responsabilizo del contenido, veracidad y alcance del Trabajo de Titulación referido.

**Guayaquil, a los 20 días del mes de marzo del año 2017**

**AUTOR:**

  
f. Martínez Rodas, Jorge Luis



UNIVERSIDAD CATÓLICA  
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL  
**FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS**  
**GESTIÓN EMPRESARIAL INTERNACIONAL**

## **AUTORIZACIÓN**

Yo, **Martínez Rodas, Jorge Luis**

Autorizo a la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil a la **publicación** en la biblioteca de la institución el **componente práctico del examen complejo Salvaguardas y sus Efectos en las Ventas del Sector Automotriz de la Provincia del Guayas durante los Períodos 2015 a 2016**, cuyo contenido, ideas y criterios son de mi exclusiva responsabilidad y total autoría.

**Guayaquil, a los 20 días del mes de marzo del año 2017**

**AUTOR:**

  
f. Martínez Rodas, Jorge Luis



**UNIVERSIDAD CATÓLICA  
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS  
GESTIÓN EMPRESARIAL INTERNACIONAL

**REPORTE URKUND**

URKUND

Documento: [MARTINEZ RODAS JORGE LUIS FINAL.docx](#) (D25792090)

Presentado: 2017-02-16 12:31 (-05:00)

Presentado por: jorge.martinez-rodas@hotmail.com

Recibido: cynthia.roman.ucsg@analysis.orkund.com

Mensaje: Parte Final Tesina. [Mostrar el mensaje completo](#)

1% de esta aprox. 30 páginas de documentos largos se componen de texto presente en 3 fuentes.

Lista de fuentes Bloques

- [https://www.wto.org/spanish/tratop\\_s/safeg\\_s/safeg\\_s.htm](https://www.wto.org/spanish/tratop_s/safeg_s/safeg_s.htm)
- <http://blog.todocomercioexterior.com.ec/2009/01/lista-productos-arancel-ecuador.html>
- <http://aeade.net/wp-content/uploads/2016/11/ANUARIO-2010.pdf>
- [http://www.revistasice.info/cache/pdf/BICE\\_2788\\_13-22\\_B853DFE481D076E7F70BDFE...](http://www.revistasice.info/cache/pdf/BICE_2788_13-22_B853DFE481D076E7F70BDFE...)

Fuentes alternativas

- [TESIS LUIS FINAL.docx](#)
- [LUIS CARDENAS -TESIS.docx](#)

0 Advertencias. Reiniciar Exportar Compartir

**Link:** <https://secure.orkund.com/view/25565722-138800-705828#q1bKLVayijY00jE01jE00TGx0DGz1LGM1VEqzgzPy0Zlte7MS05VsjLQMzCwNDa0NDexNDMxtQxsLAWrgUA>

## **AGRADECIMIENTO**

En primer lugar agradezco profundamente a Dios, quien durante toda mi carrera universitaria me dio la sabiduría y fortaleza necesaria para poder luchar y obtener este logro tan significativo para mí y mis familiares.

A mis padres Lourdes Rodas Bodniza y Jorge Martínez Nicola, quienes han sido mis pilares fundamentales de mi vida, mi guía en el transcurso de todos estos años, mis mentores que gracias a sus consejos, esfuerzos y sacrificios hoy tengo la honra de obtener este logro gracias a ellos.

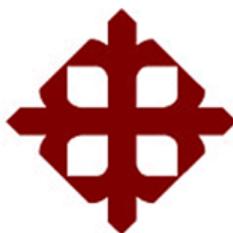
Doy las gracias a mis hermanos Danny que siempre ha estado ahí en los momentos difíciles y así también en los buenos que hemos compartido juntos durante nuestras vidas, a mi hermanito Josue que desde el cielo ha sido ese angelito que me ha resguardado y guiado y hoy sé que estas orgulloso de tu hermano por haber culminado esta etapa de mi vida.

Me gratifica haberte tenido como tutor a la Ing. Cynthia Román Bermeo, que gracias a sus conocimientos, guía y compromiso durante todos estos meses pude realizar este proyecto de investigación de la mejor manera.

Finalmente doy gracias a mis abuelos, a quienes les tengo una inmensa gratitud por estar ahí en los momentos difíciles y que con sus sabios consejos hoy pude culminar una etapa de mi vida.

## **DEDICATORIA**

El presente trabajo de investigación va dedicado a mis abuelos, mis tías y en especial a mis padres que siempre han estado guiándonos y esforzándonos para obtener buenos resultados, con mucho cariño esto es por ustedes.



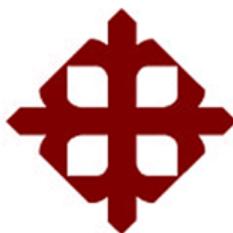
**UNIVERSIDAD CATÓLICA  
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS  
GESTIÓN EMPRESARIAL INTERNACIONAL**

**TRIBUNAL DE SUSTENTACIÓN**

f. \_\_\_\_\_  
**Ing. CYNTHIA LIZBETH, ROMÁN BERMEO**  
REVISORA

f. \_\_\_\_\_  
**Ing. GABRIELA ELIZABETH, HURTADO CEVALLOS**  
DIRECTORA DE CARRERA

f. \_\_\_\_\_  
**Ing. Felix, Carrera Buri**  
COORDINADOR DEL ÁREA O DOCENTE DE LA CARRERA



**UNIVERSIDAD CATÓLICA  
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS  
GESTIÓN EMPRESARIAL INTERNACIONAL**

**CALIFICACIÓN**

---

**JORGE LUIS, MARTÍNEZ RODAS**

# ÍNDICE

AGRADECIMIENTO .....	vi
DEDICATORIA .....	vii
ÍNDICES DE TABLAS.....	XII
ÍDICE DE FIGURAS .....	XIII
ABSTRACT .....	XV
RÉSUMÉ .....	XVI
INTRODUCCIÓN .....	17
Capítulo I .....	19
Formulación del Problema .....	19
1.1 Antecedentes.....	20
1.2 Contextualización del Problema .....	21
1.3 Propósito del Problema.....	23
1.4 Naturaleza de la Investigación.....	23
1.5 Objetivos.....	24
1.5.1 Objetivo General. ....	24
1.5.2 Objetivos Específicos.....	24
1.6 Pregunta de Investigación .....	24
1.7 Delimitaciones .....	24
2 Capítulo II.....	25
Marco Teórico.....	25
2.1 Marco Conceptual.....	27
2.1.1 Balanza de Pagos. ....	27
2.1.2 Comercio Internacional. ....	28
2.1.3 Restricciones Comerciales.....	28
2.1.4 Balanza Comercial del Ecuador.....	28
2.1.5 Restricciones arancelarias y no arancelarias. ....	29
2.1.6 Restricción no Arancelaria. ....	30
2.2 Marco Referencial.....	30
2.3 Marco Legal .....	31
2.3.1 Comité de Comercio Exterior e Inversiones (COMEX).....	32
2.3.2 Código Orgánico de la Producción Comercio e Inversión (COPCI).....	32

2.3.3	Plan Nacional del Buen Vivir .....	33
3	Capítulo III .....	35
	Metodología .....	35
3.1	Diseño de la investigación .....	35
3.2	Método de la Investigación .....	35
3.3	Población .....	35
3.4	Técnica de Recogida de Datos .....	35
4	Capítulo IV .....	36
	Resultados .....	36
4.1	Producción Nacional de Vehículos durante los Periodos 2000 al 2016	36
4.2	Comportamiento de las Importaciones por Parte del Sector Automotriz del 2000 hasta Noviembre del 2016 .....	38
4.3	Comportamiento del Mercado Automotor durante los años 2000 al 2016	43
4.4	Comportamiento de las Exportaciones de vehículos en el transcurso de los años 2000 al 2016.....	45
4.5	Comportamiento en las Ventas del Sector Automotriz dentro Provincia del Guayas en los años 2004 al 2016.....	48
4.6	Efectos de las Salvaguardas en el Lapso de los Periodos 2015 a 2016	57
	CONCLUSIONES .....	59
	RECOMENDACIONES.....	60
	REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	62
	ANEXOS.....	65

## ÍNDICES DE TABLAS

Tabla No. 1 Principales marcas comercializadas en el Ecuador durante el 2005 a 2015.....	22
Tabla No. 2 Bienes CKD del mercado automotor con sobrecarga Arancelaria .....	39
Tabla No.3 Importación Anual de Autos por Segmento Durante los Periodos 2000 hasta Noviembre del 2016. ....	39
Tabla No.4 Empresas Importadoras de bienes CKD en el Ecuador. ....	42
Tabla No.5 Comercio de Vehículos Importados y Ensamblados durante los Periodos 2000 al 2016. ....	43
Tabla No.6 Índice de Precios al Consumidor de Autos Sedan 1,6 en los Países de Sudamérica 2015.....	47
Tabla No.7 Exportaciones de Autos por Ensambladora y por Modelo en el Lapso de los Años 2014, 2015.....	48
Tabla No.8 Ventas de Autos en la Provincia del Guayas por Segmento durante los Periodos 2009 al 2015. ....	51
Tabla No.9 Ventas Anuales del Sector Automotriz en miles USD, según Tamaño de la Empresa en la Provincia del Guayas .....	53
Tabla No.10 Oferta Laboral por Parte de las Instituciones del Mercado Automotriz según su Género y Tipo de Empresa. ....	56

## ÍDICE DE FIGURAS

Figura 1 Saldo de la balanza comercial no petrolera (en millones USD FOB) 2014.....	19
Figura 3 Crecimiento de la Producción Nacional de Vehículos en el Ecuador. ....	37
Figura No.4 Importaciones de Vehículos por País de Origen durante los Periodos 2015.....	42
Figura No.5 Porcentaje de Ventas de Vehículos Ensambladas en Comparación con los Importados durante los Periodos 2000 al 2016. ....	45
Figura No.6 <i>Exportación Anual de Vehículos.</i> ....	46
Figura No.7 Ventas Anuales de Vehículos dentro de la Provincia con su respectivo Porcentaje de Participación en el Ámbito Nacional. ....	49
Figura No.8 Nivel de Crecimiento Porcentual de la Provincia del Guayas en las Ventas Nacionales por Parte del Sector.....	50
Figura No.9 Participación Porcentual de las Ventas de Vehículos en la Provincia del Guayas, según su Tipo durante el Año 2015. ....	52
Figura No.10 Evolución Porcentual de las Ventas por Tamaño de Empresa. ....	54
Figura No.11 Evolución de ventas por parte de las compañías del sector automotriz, durante los periodos 2012 al 2015. ....	55
Figura No.12 Proporción de Personal Ocupado por Segmento.....	56

## RESUMEN

El presente trabajo de titulación es sobre los efectos de las salvaguardas en las ventas del sector automotriz en la provincia del Guayas durante los periodos 2015 al 2016, esta medida restrictiva a las importaciones impuesta por el gobierno ecuatoriano con la finalidad de equilibrar la balanza comercial del Ecuador, mitigar el posible incremento de las importaciones para evitar la excesiva salida de divisas que estas pudiesen ocasionar y otra de las principales razones que se aplicó esta política comercial fue para fomentar el crecimiento de la industria nacional y aumentar la matriz productiva del país. Mediante el presente estudio descriptivo, explicativo se identificaron las incidencias que tuvieron las salvaguardas en la industria automotriz donde en esos periodos decayeron las ventas de vehículos en la provincia, así mismo en dichos periodos también se evidencio que a nivel nacional la enajenación de vehículos ensamblados en el país tuvieron mayor participación que los adquiridos en el mercado exterior, en cuanto a las importaciones por parte del sector decrecieron en esos años siendo los países del continente asiático los principales proveedores de binses CKD para la industria ensambladora de autos en Ecuador.

***PALABRAS CLAVES:*** SALVAGUARDAS; BALANZA COMERCIAL;  
SECTOR AUTOMOTRIZ; IMPORTACIONES; POLÍTICA COMERCIAL;  
VENTAS.

## **ABSTRACT**

This analysis is based on safeguards effects on automotive sector sales in Guayas Province during the periods 2015 to 2016. This restrictive measure to the imports was imposed by the Ecuadorian Government with the aim of making an equilibrium on the balance of trade of Ecuador to mitigate the possible increase of the imports, also to prevent the excessive outflow of foreign exchange that it will cause, and the only objective to increase the national production of industries. This investigation is descriptive and explanatory in which the safeguards incidents of automotive sector were identified, as a result of this the car's sales goes down inside the province during this periods of time, one of the most important cause that generated it, the demand of vehicles assembled in the country level up compared with the imported cars that reduce their participation in sales in the local market. The main market that automotive industry purchase the items CKD comes from Asian Countries.

***KEYWORDS: SAFEGUARDS; BALANCE OF TRADE; AUTOMOTIVE SECTOR, IMPORTS; TRADE POLICY; SALES***

## RÉSUMÉ

Cette analyse est basée sur les effets des sauvegardes dans le secteur automobile dans la province du Guayas pendant les périodes 2015 à 2016. Cette mesure restrictive aux importations imposées par le Gouvernement équatorien avec la finalité d'équilibrer la balance commerciale de l'Equateur pour minimiser l'éventuelle augmentation des importations et de cette manière éviter l'excès de sorties des devises qu'il pourraient se générer, analyse la principale raison pour laquelle dans l'Equateur ont appliqué cette politique commerciale qui a été prise afin d'augmenter la productivité des industries nationales et aussi pour améliorer la matrice productive du pays. Avec la présente étude descriptive et explicative il a identifié les incidents que les sauvegardes avaient dans le secteur automobile, on voit que les ventes de voitures dans la province ont diminué pendant ces périodes, un des aspects positifs que les sauvegardes a généré a été l'augmentation de la demande de ventes des voitures assemblée dans le pays par rapport avec les véhicules importés qui réduisent leur participation aux ventes sur le marché local. Le marché principal que l'industrie automobile achète les biens CKD provient des pays asiatiques.

***MOTS CLES: SAUVEGARDES; BALANCE COMMERCIALE; SECTEUR AUTOMOTEUR ; IMPORTATIONS; POLITIQUE COMMERCIALE; VENTES***

## INTRODUCCIÓN

El presente análisis sectorial tiene como objetivo demostrar los efectos que generan las Salvaguardas en las ventas del sector automotriz de la provincia del Guayas, medida arancelaria aplicada desde marzo del 2015.

En el Ecuador durante el segundo semestre del 2009 visualizaba una recesión en la economía, por motivos de los bajos ingresos de divisas por parte del sector petrolero, por la crisis que atravesaba este sector y a su vez por la apreciación del dólar. Esto generó un desfavorable escenario para el país, ya que los países vecinos como Colombia y Perú tuvieron una depreciación de su moneda. Por un lado el peso colombiano se devaluó en un 25% con respecto al dólar y el Sol peruano en un 5,4%, lo que ocasionó un efecto negativo en las relaciones comerciales con dichos países.

Este escenario genera que los productos provenientes de estos países puedan ingresar al territorio ecuatoriano con precios relativamente bajos generando una desleal competencia comercial con la industria nacional, y a su vez un incremento en las importaciones, afectando también la liquidez de la economía ecuatoriana.

El Gobierno ecuatoriano se vio obligado a tomar diversas políticas comerciales para mitigar el impacto negativo que se pudiese dar en la balanza comercial del Ecuador.

Según lo establecido en el Comité de Comercio Exterior (COMEX, 2015) el Acuerdo de Cartagena que regula el comercio entre países andinos sostiene que si un Estado se ve afectado por devaluaciones de monedas de los otros países andinos, este posee el derecho de aplicar una salvaguarda cambiaria para mitigar el riesgo de incrementos en las importaciones.

Ahora bien, como señala Organización Mundial del Comercio (OMC, 2016) un miembro de la OMC puede acoger una medida de proteccionismo a la industria local, si esta se ve afectada por incremento de las importaciones que cause o amenace causar daño grave a una rama de la producción nacional.

El Gobierno Ecuatoriano opta por aplicar una medida proteccionista como son las salvaguardias para reducir el déficit en la balanza comercial que ya en el periodo del 2009, tenía saldo negativo, siendo Venezuela el único país con el que mantenía un superávit en la balanza, pero también para reducir el posible incremento de la salida de divisas, por efecto del posible aumento en las importaciones, debido que, el mercado internacional se veía atractivo por los bajos costos de los productos. Pero es allí donde está el dilema, si en realidad el sector automotriz tuvo un escenario favorable o negativo transcurrido ya casi dos años de la aprobación de dicha medida arancelaria.

El sector automotor es una industria que posee una amplia participación en la economía del país, debido a los altos ingresos que genera en todas las actividades económicas que lo involucran, además de la generación de empleo y en recaudaciones arancelarias que aporta al fisco.

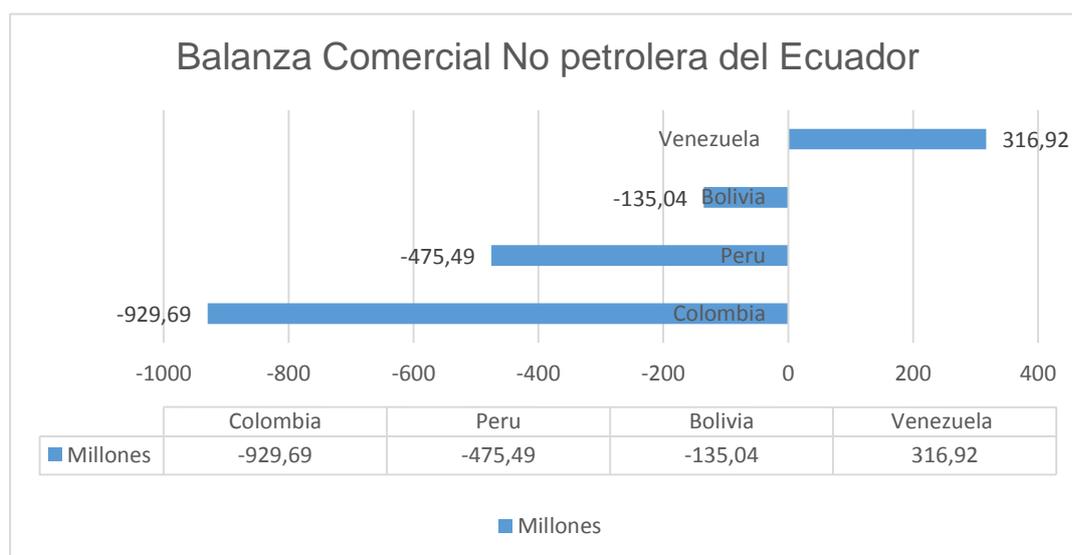
Con el propósito de conocer cuál ha sido el grado de incidencia de las salvaguardas en el sector automotriz, se analizará el comportamiento de las ventas de vehículos en la Provincia del Guayas, siendo este el mercado al cual está dirigido la investigación.

# CAPÍTULO I

## FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

En enero del 2015, en el Ecuador implementan una política comercial de restricción arancelaria como la salvaguarda de balanza de pagos con el objetivo de reducir el déficit en la balanza comercial del Ecuador. En este periodo se observaba un alza en los precios de los vehículos y en sus correspondientes partes y piezas para el ensamblaje del mismo.

En la figura No. 1 demuestra el déficit en la balanza comercial del Ecuador, donde solo con Venezuela se observa un superávit de \$316.92 millones, mientras que con el resto de países se evidencia un saldo negativo en la balanza.



**Figura 1 Saldo de la balanza comercial no petrolera (en millones USD FOB) 2014**

Fuente: Banco Central del Ecuador.

Elaborado por: Autor

El legislativo puede decretar una política comercial para proteger el mercado ecuatoriano y la economía, por ende se aplicó las salvaguardas para equilibrar la balanza comercial y evitar la salida de divisas, también para fortalecer la política monetaria del país.

Según lo expuesto por Vela (2015) la salvaguardia de balanza de pagos aplicada desde enero con una duración de 15 meses, es una medida restrictiva a las importaciones de todos los países que comercialicen con el Ecuador, también se registraron preferencias arancelarias a los países miembros de Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALADI) y de la Comunidad Andina de Naciones (CAN). (p. 15).

En julio del 2009, bajo la resolución número 494 del Consejo de Comercio Exterior e Inversiones (COMEXI), se aplicó una salvaguarda cambiaria solo para los productos importados de Colombia por lo que en ese lapso de tiempo, el Ecuador tuvo un déficit en la balanza comercial con aquel país de \$1.000 millones. Tras lo establecido por COMEXI de las 1.346 partidas que se aplica la restricción arancelaria, 10 de ellas corresponden a la importación de vehículos y partes procedentes de Colombia.

Con el fin de proteger la industria ecuatoriana, reducir la salida de divisas, minimizar las importaciones con Colombia y a su vez de disminuir el déficit en la balanza comercial, El Presidente de la Republica aplico este modelo económico con el propósito de desarrollar la industria nacional y la matriz productiva.

Para el Gerente General de Automotores Y Anexos S.A Espinoza (2015) el efecto de las salvaguardas desfavorece la producción y comercialización de vehículos en la nación, debido a, que se establecieron diversas medidas proteccionista regidas desde enero del 2010. Como son las salvaguardas de balanza de pagos gravadas con un 12% y con un 35% por factor cambiario, es decir con un total de 47% de arancel que perjudica al sector, las cuales se verán desgravadas en el lapso de 180 días para evitar situaciones negativas. (p. 20).

## **1.1 Antecedentes**

El sector automotriz en el Ecuador empezó en la década de los 50, cuando compañías del sector metalmecánico y textil empezaron la fabricación de asientos para buses, algunas partes metálicas y carrocerías del mismo. (Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones, 2013)

En el Ecuador, a partir de los años 60 el sector automotor venia en un alza significativa, y ya en el año 1973 empezaron con la fabricación de carros, siendo la

compañía AYMESA la primera ensambladora de los vehículos de aquel tiempo el ANDINO llegando a ensamblar 144 ejemplares ese año.

Posteriormente ensambladoras como Manufacturas y Armaduría y Repuestos de Ecuador (MARESA) constituida en 1976, que hasta la actualidad ha producido partes de vehículos y ensamblado marcas reconocidas a escala mundial como Mazda y Fiat. (Pro Ecuador, 2013)

Finalmente OMNIBUSS BB TRANSPORTE S.A, iniciando sus operaciones en 1975, dicha compañía se asoció con la General Motors, en la actualidad es la compañía con más unidades producidas en el país.

En los años 90 se firmaron acuerdos de libre comercio entre Ecuador, Venezuela y Colombia, lo que generó que marcas como Chevrolet, KIA y Mazda ingresaran al mercado ecuatoriano, representando un incremento en el parque automotor del estado ecuatoriano.

Esto significó un gran aporte para el desarrollo en el sector automotriz, debido a que empresas multinacionales establecieron sus negocios en el país generando nuevas plazas de empleo y a su vez ingresando nueva tecnología, lo que en la actualidad podemos decir que fue la manera del desarrollo tecnológico de la industria automotriz.

Según datos del Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones (PRO Ecuador, 2015) el sector automotor ha permitido que industrias como la siderúrgica, metalúrgica, metalmecánica, petroquímica, robótica han crecido, por lo que son claves para la elaboración de autos en el país. (p. 3)

Analizando los datos PRO Ecuador (2015) en el Ecuador existen alrededor de 29.068 establecimientos dedicados en el comercio automotriz, el 70% de ellos dedicados a mantenimiento y reparación de autos, mientras que el restante 30% son dedicados a ventas de piezas, partes y accesorios. (p. 5).

## **1.2 Contextualización del Problema**

El Presidente de la República decide aplicar las salvaguardas, con el objetivo de reducir las importaciones provenientes de los países como Perú y Colombia, por lo que estos países por el declive de la economía mundial, tuvieron

devaluación de su moneda, caso que fue desfavorable para el Ecuador, por lo que tiene como moneda única de circulación el dólar, la misma que ha tenido una apreciación con respecto a otras monedas.

Una vez aplicada la Salvaguarda, el sector empezó a evidenciar desde finales del 2014 una decadencia en la enajenación de vehículos en la provincia del Guayas, siendo esta una de las más representativas en comercialización a nivel nacional. Dichas restricciones además de incrementar las tasas arancelarias, el sector automotriz se vio obligado a disminuir las importaciones, debido a la reducción en el cupo para importar vehículos a 22.277 unidades fijadas inicialmente pero el 31 de diciembre del 2014, se reajusto la cantidad a 25.617 vehículos y más cupos de partes de autos para ensamblarlos en el país.

Para el Ecuador una de las prioridades con la medida transitoria expuesta anteriormente, se deseaba que el sector automotriz incremente su capacidad productiva y a su vez mejore la calidad de producción de autos; de esa manera poder mejorar la competitividad la industria nacional en el mercado internacional.

Las principales marcas comercializadas a nivel nacional durante los periodos 2005 al 2015, quien refleja la tendencia de las marcas de vehículos más comercializadas son la Chevrolet, Hyunday y Kia, debido a los bajos precios que se venden en el mercado nacional y por la facilidad que las concesionarias brindan al cliente para poder financiar un auto de aquellas marcas, tal como se detalla en la tabla No.1.

**Tabla No. 1 Principales marcas comercializadas en el Ecuador durante el 2005 a 2015.**

Año	Chevrolet	Kia	Hyunday	Nissan	Mazda	Toyota	Hino	Great Wall	Fort	Renault
2005	37.594	3.449	9.436	3.004	5.343	5.713	1.217	0	2.650	1.504
2006	39.855	3.029	9.514	3.005	7.503	6.328	2.912	0	3.494	2.030
2007	36.174	2.867	9.951	3.276	8.918	7.848	3.519	0	3.554	2.155
2008	47.519	4.149	13.167	4.543	10.437	10.360	4.693	8	2.452	2,722

2009	40.185	5.432	11.814	4.930	7.692	6.372	3.279	36	2.245	1.802
2010	53.429	10.908	17.241	9.407	8.589	8.722	3.831	19	4.080	5.126
2011	59.189	11.965	14.879	10.080	8.012	6.730	4.133	679	4.385	5.441
2012	54.947	10.144	12.296	7.051	5.120	6.840	3.625	2.085	4.254	2.707
2013	50.195	12.308	9.629	6.576	6.402	6.425	3.735	2.088	4.086	2.624
2014	53.574	12.38	10.623	6.019	6.916	6.476	4.578	1.688	4.164	2.587
2015	40.265	7.647	5.678	3.794	3.651	3.651	3.385	2.161	1.711	1.128

Nota. Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador.

Elaborado por: Autor

### 1.3 Propósito del Problema

El diseño de este análisis es conocer las incidencias que tuvieron las ventas del sector en la provincia del Guayas por las restricciones arancelarias dispuestas por Comité de Comercio Exterior durante los años 2010 al 2017

A pesar de la limitación de cupos para las importaciones vehiculares en la provincia del Guayas se evidenció una disminución en las ventas de un 20% en enero del 2015, en comparación al mismo mes del año 2014. Esto debido a la recesión económica que atravesó el país, también por los bajos precios del barril del petróleo y por la aplicación de las salvaguardas en el Ecuador.

En definitiva al generarse un incremento en los precio de los vehículos, evidentemente la demanda disminuyo, lo que generó el déficit en ventas de autos en la provincia del guayas durante ese periodo de tiempo.

### 1.4 Naturaleza de la Investigación

Por medio de la presente investigación, se demostrará que tipo de efectos causaron las salvaguardas impuestas por el Gobierno Ecuatoriano, aplicada en enero del 2015 con un periodo de validez de 15 meses. Como resultado de estas medidas preventivas ocasionó un alto grado de incidencia al consumidor por los

incrementos en los precios de los autos, siendo este, un factor negativo, ya que impacto directamente en la demanda de vehículos a nivel nacional.

Según datos extraídos del Banco central del Ecuador solo en el año 2015 el índice de precios al consumidor (IPC), transporte tuvo una inflación anual del -0,013%, esto no solo frenó el crecimiento del sector sino también la economía del país.

## **1.5 Objetivos**

### **1.5.1 Objetivo General.**

Analizar el Efecto de las Salvaguardas generado en las Ventas del sector Automotriz de la Provincia del Guayas durante los Periodos 2015 al 2017

### **1.5.2 Objetivos Específicos.**

- Determinar si las restricciones Arancelarias en las importaciones de vehículos, posee una influencia relevante para el desarrollo de las ensambladoras de autos en el país.
- Identificar las limitaciones del mercado automotor al verse inmerso en la disminución de las importaciones vehiculares, partes y piezas.
- Analizar los datos históricos obtenidos de las ventas de autos en la Provincia del Guayas durante los periodos 2015 al 2016.

## **1.6 Pregunta de Investigación**

Las preguntas de investigación van direccionada al análisis de los efectos originados por las medidas arancelarias como la salvaguarda, establecidas por el actual gobierno ecuatoriano.

- ¿Qué efectos positivos deja la medida de salvaguardia para el sector automotriz?
- ¿Aumentaron las ventas de vehículos ensamblados en el país durante los periodos del 2015 al 2017?

## **1.7 Delimitaciones**

Esta investigación abarca el análisis de los efectos generados por medidas restrictivas a las importaciones por parte del sector automotriz en el país, el cual revela que las ventas de autos se vieron afectadas significativamente por la sobre

carga arancelaria generando un incremento en los precios de los vehículos y como resultado de aquello la demanda de autos empezó a declinarse

## **CAPÍTULO II**

### **MARCO TEÓRICO**

En la actualidad la globalización ha permitido que entre los países haya una interdependencia económica, política, tecnológica y cultural, permitiendo así que las naciones abran sus fronteras para el intercambio comercial entre ellos, aumentando el estándar de vida de las personas, es decir, las compañías han elevado plazas de trabajo, el consumidor se siente satisfecho por la amplia oferta de productos generados en el mercado.

Por ende, los países deben permanecer a bloques comerciales y gozar de tratados de libre comercio para fortalecer las economías y no depender solo de los ingresos del sector petrolero.

Ricardo, (1985) a principios del siglo XIX desarrolla una teoría de ventaja comparativa, en la que explica cada país debe especializarse en la exportación de aquellos bienes en los que tenga ventaja comparativa, es decir los bienes que produzca con un menor costo relativo comparado a otros países; así mismo, importarán los bienes en los cuales sean menos eficientes.

Ahora bien como sostienen Samuelson y Nordhaus, (2013) mediante el principio de la ventaja comparativa los países pueden obtener beneficios del comercio internacional inclusive cuando este pueda ser menos eficiente que el resto de los países en la producción de bienes o servicios. Este principio proporciona la base inmutable del comercio internacional. (p.288)

Bajo este contexto económico, se busca que las naciones obtengan rentabilidad al comercializar mutuamente. Mediante esta vía los países se especializan en cada bien exportado y así aumentaría la capacidad exportadora de cada nación.

Krugman y Obstfeld, (2006) dividen la teoría de la Economía Internacional en dos campos (a) Análisis del Comercio Internacional y (b) Análisis de las Finanzas Internacionales.

A) El análisis del comercio internacional son aquellas transacciones comerciales entre países, que implican intercambios de bienes o servicios o un compromiso tangible de recursos económicos. (Krugman y Obstfeld, 2006, p.10).

B) El análisis financiero internacional concierne aquellas transacciones financieras que se dan al momento de comercializar con otras naciones. (Krugman & Obstfeld, 2006, p.10).

En la investigación de la Naturaleza y Causas de las Riquezas de las Naciones escrita por Smith, (1776) menciona que un libre comercio permite que las compañías amplíen su nicho de mercado, generando a su vez un incremento en la producción y ser competitivos a nivel internacional.

Para los estados es necesario aplicar restricciones a las importaciones para proteger el mercado nacional, por efecto, algunos gobiernos optan por usar medidas arancelarias y no arancelarias para influir en el desarrollo de la industria nacional.

Para Samuelson y Nordhaus, (2013) este tipo de proteccionismo puede generar efectos positivos en un gobierno. Un arancel puede proporcionar beneficios para un gobierno, es decir que generan más ingresos al fisco por parte de recaudaciones arancelarias pero este escenario también perjudica al consumidor final, por lo que ellos deben pagar precios más altos por la recarga arancelaria del producto afectado. (p. 296).

Samuelson & Nordhaus, (2013) explica que una tarifa eleva los precios nacionales de los bienes importados provocando un declive del consum. En el caso de las cuotas existe un efecto similar pero generan una reducción para los beneficios del gobierno.

Para promover una balanza comercial favorable, los mercantilistas abogaron por una regulación gubernamental del comercio. Aranceles, cuotas y otras políticas comerciales con el objetivo de mantener una balanza comercial favorable.

Carbaugh, (2009) explica que si una nación genera una balanza comercial no petrolera positiva, el país obtiene altos ingresos que contribuirán al aumento de la producción nacional. (p. 29)

Es necesario recalcar lo expuesto por Hamilton (1971) quien apoya el proteccionismo y hacía referencia que a través de la intervención del Estado, implementando barreras arancelarias y no arancelarias puede potenciar el nacionalismo económico.

En efecto de las restricciones a las importaciones incrementa el valor de los precios a los insumos por la carga arancelaria que estos están sometidos, generando que la demanda de un producto decaiga por el alza de precios.

El sector automotriz es una industria esencial que forma un gran impacto para la economía del país, debido a su amplia participación en diferentes actividades como el comercio, servicios y producción, e influye indirectamente en la industria metalúrgica, tecnológica, textil, electrónica.

Por efecto de las diversas políticas comerciales aplicadas desde el 2010 el sector venía decayendo la oferta de automóviles, afectado directamente a la demanda, a causa del incremento en los precios de los autos.

La estructura arancelaria utilizada para los productos del extranjero comercializados en el país es la NANDINA, de acuerdo a la Nomenclatura Arancelaria Común de los Países Miembros de la CAN. (Pro Ecuador, 2013).

## **2.1 Marco Conceptual**

### **2.1.1 Balanza de Pagos.**

Como se ha mencionado anteriormente, en los últimos años en el Ecuador la balanza de pagos ha tenido un déficit por diversos factores externos como devaluación del Peso colombiano y el Sol peruano, cosa que hace que los productos nacionales sean más caros en el mercado internacional, dado que el Ecuador tiene como moneda única de circulación el dólar, es por eso que las exportaciones decayeron y las importaciones aumentaron en los últimos tiempos.

La balanza de pagos es el registro de todas las transacciones monetarias de producidas en un país y el resto del mundo en un tiempo determinado, en el cual

pueden incluirse los pagos de importaciones y exportaciones del Estado. (Krugman & Obstfeld, 2006, p. 10).

### **2.1.2 Comercio Internacional.**

Hoy en día las naciones suelen ganar con el comercio internacional, pero es posible que este comercio también pueda afectar de forma negativa a los propietarios de los recursos que son específicos para las industrias que compiten con las importaciones sino pueden encontrar empleos alternativos en otras industrias. (Krugman & Obstfeld, 2006, p. 5)

El principio de la ventaja comparativa establece, que toda nación deberá ser rentable y se especialice en la producción y exportación de artículos que se fabriquen a costos bajos y por otro lado aquellos países que importan productos que para ellos les resulte costoso producir un ejemplar de ese bien. (Samuelson & Nordhaus, 2013, p. 287).

### **2.1.3 Restricciones Comerciales.**

En ocasiones los países aplican una política comercial proteccionista con el objetivo de tener un equilibrio en la balanza de pagos o cuando estos sienten que está causando una amenaza grave a la economía de ese Estado. Por lo general se aplican medidas arancelarias, no arancelarias, cuotas de importación, antidumping a los productos importados. (Salvatore, 2005, p. 312)

### **2.1.4 Balanza Comercial del Ecuador.**

En el tercer trimestre del 2014, la balanza comercial del país registró un saldo negativo de US\$ 259.48 millones, debido que las exportaciones FOB que fueron de USD 2,030.33 millones menor a las importaciones FOB que registraron USD 2,289.81.

La balanza comercial no petrolera tuvo un saldo negativo de USD 615.54 millones y la y la balanza comercial petrolera registro un saldo positivo de USD 356.06 millones.

### **2.1.5 Restricciones arancelarias y no arancelarias.**

#### **Arancel.**

Es un impuesto que grava un producto cuando cruza las fronteras de una nación. El arancel más difundido es el arancel a las importaciones, que grava a un producto importado; un arancel menos común es el arancel a las exportaciones, que grava a un producto exportado. (Carbough, 2009, p. 111)

#### **Salvaguardias.**

Un miembro de la OMC puede aplicar medidas de salvaguardias con el fin proteger a una rama de producción nacional por efecto de un posible aumento de las importaciones de productos que cause o amenace causar daño a esa rama de la producción. (OMC, 2016)

#### **Antecedente.**

En 1997 miembros del General Agreement on Tariffs and Trade (GATT) las salvaguardas que se regían únicamente por el artículo XIX; fue la Ronda de Uruguay la que estableció el acuerdo de salvaguardias, que aporta claridad. En el acuerdo se pactó en gran parte, por lo que los asociados contratantes del GATT venían aplicando cada vez más medidas de las llamadas Zona Gris, que son las limitaciones voluntarias bilaterales de las exportaciones, para limitar las importaciones de determinados productos. (OMC, 2016).

#### **Condiciones para la aplicación de las Salvaguardas.**

En el artículo 2 especifica que una de las principales condiciones para que un país pueda aplicar las salvaguardas, es que este se vea afectado por (a) un aumento en las importaciones, (b) un daño grave o (c) amenaza de daño grave causado. (OMC, 2016)

A) A causa del aumento en las importaciones de una nación, el estado tiene el derecho de restringir las mismas con medidas proteccionistas como las salvaguardas, las cuales pueden realizarse en términos absolutos o en relación a la producción nacional. (OMC, 2016)

B) Daño grave, las autoridades pertinentes son las encargadas de indagar cada uno de los factores que puedan tener relación alguna con la rama de producción a la que se desee proteger por el incremento de las importaciones. Los

factores a analizar son la cuantía a las importaciones y el ritmo de las mismas, en términos absolutos y relativos. (OMC, 2016)

C) Amenaza de Daño Grave, en esta etapa las autoridades se basan específicamente en hechos, y no en alegaciones, conjeturas o posibilidades remotas, pero si no se determina que existiera un daño grave pero los resultados de la investigación indican que hay una amenaza de daño grave, si se puede aplicar la medida de salvaguardas. (OMC, 2016)

Las salvaguardas deberán ser temporales; solo podrán imponerse cuando se determiné que las importaciones causen o amenazan causar daño a una rama de la producción nacional.

Cabe recalcar que la OMC, (2016) dispuso que toda medida de proteccionismo debe cumplir con un periodo por más de un año y esta debería liberalizarse progresivamente. No deberán imponer salvaguardas a las importaciones de productos que estuvieron sujetos a esa medida, hasta que transcurra el tiempo que estuvieron vigente en el país.

### **2.1.6 Restricción no Arancelaria.**

#### **Cuota de Importación.**

Carbaugh, (2009) argumentó que las cuotas son restricciones a las cantidades de un bien importado durante un tiempo específico.

## **2.2 Marco Referencial**

La liberación del comercio internacional ha generado que miembros de bloques comerciales y terceros países apliquen medidas de protección para la industria local y evitar de esa manera una desleal competencia comercial.

En el caso de la Unión Europea desde los años 60, ha venido implementando una política comercial proteccionista antidumping, anti subvención y cláusula de salvaguardia; medidas que se han ido adaptando a diferentes cambios a lo largo del tiempo en la normativa internacional.

En el 2002, se produjo un incremento significativo a nivel mundial en materia de salvaguardas, debido a la política comercial aplicada por los Estados Unidos y,

como réplica, otros países, incluido la UE deciden implementar dicha restricción. Por efecto de aquello provoco un declive a un gran volumen de intercambio comercial.

Desde la entrada en vigor de la OMC en 1994, la Unión Europea en septiembre del 2002, por primera vez pone en marcha una medida transitoria de salvaguarda a las importaciones de acero provenientes de Estados Unidos, debido al aumento sustancial a las importaciones de ese producto, por efecto del cierre del mercado estadounidense, a causa de implementación de salvaguardas por dicho país en el 2001.

El acuerdo comercial que mantiene Chile con España, ha permitido que la economía chilena vaya en alza en los últimos años, estando en el ranking de las economías más fuertes de América Latina, posesionándose en el puesto número cinco registrando un incremento en la economía de 2,7%.

Uno de los principales temas tratados en el acuerdo, fue sobre el proteccionismo arancelario entre los países, como consecuencia de dicho tratado se registró un crecimiento comercial entre ambos.

Es recomendable mantener acuerdos comerciales con otros bloques comerciales para generar un impulso en la economía, de tal manera que la industria local pueda aumentar su capacidad productiva y tecnológica, y de esta manera ser competitivos en el mercado internacional.

### **2.3 Marco Legal**

En las actividades económicas de un país como las exportaciones e importaciones, existen entes y leyes que permiten el control y regulación de las mismas para un desarrollo sustentable de la nación.

La política comercial del Ecuador esta normada por la ley Comercio Exterior e Inversiones LEXI, aprobado por el Congreso Nacional el 22 de mayo de 1992.

Por medio del LEXI se creó el Consejo de Comercio Exterior en Inversiones COMEXI, el cual está conformado por 5 representantes de la Cámara de Producción del País. (COMEX, 2015)

### **2.3.1 Comité de Comercio Exterior e Inversiones (COMEX).**

Es el organismo que aprueba las políticas públicas nacionales en materia de políticas comerciales.

Bajo este contexto el COMEX puede tomar medidas sustitutivas para mitigar el impacto en la Balanza comercial del Ecuador. En enero del 2015 bajo la Resolución N0-50 2015, El Pleno del Comité de Comercio Exterior se aplica la medida de salvaguardas en el país, con el objetivo proteger la industria nacional y desarrollar la matriz productiva de la Nación. (COMEX, 2015)

La Resolución No-50 considera:

Que, el Artículo 261, numeral 5 de la Constitución de la Republica dispone que, las políticas económicas. Tributarias, aduaneras, arancelarias, de comercio exterior, son competencia exclusivamente del Estado. (COMEX, 2015)

Que, el numeral 2 del Artículo 276; ibídem determina que uno de los objetivos del régimen de desarrollo del Ecuador es construir un sistema económico, justo democrático, productivo y sostenible. (COMEX , 2015).

Bajo la resolución No.011 2015 El Pleno Del Comité de Comercio Exterior, resuelve:

Artículo 1.- Establecer una sobre tasa arancelaria, de carácter temporal y no discriminatoria, con el propósito de regular el nivel general de las importaciones y de esta manera, salvaguardar el equilibrio de la balanza de pagos, conforme al porcentaje ad valorem determinado para las importaciones a consumo de subpartidas. (COMEX , 2015).

En el anexo No. 1 puntualiza todas las subpartidas, la descripción arancelaria y la sobretasa arancelaria.

### **2.3.2 Código Orgánico de la Producción Comercio e Inversión (COPCI).**

Mediante el Registro Oficial Órgano del Gobierno del Ecuador del Código Orgánico de la Producción Comercio e Inversión, (2010) libro No.1 Objetivo y Ámbito de Aplicación; art 4 estipula lo siguiente en el literal A “Transformar la Matriz Productiva, para que esta sea de mayor valor agregado, potenciadora de servicios,

basada en el conocimiento y la innovación; así como ambientalmente sostenible y eco eficiente”

COPCI, (2010) literal k “promover el desarrollo productivo del país mediante un enfoque de competitividad sistémica, con una visión integral que incluya el desarrollo territorial y que articule en forma coordinada los objetivos de carácter macroeconómico, los principios y patrones básicos del desarrollo de la sociedad; las acciones de los productores y empresas; y el entorno jurídico institucional”

COPCI, (2010), literal o describe lo siguiente fomentar las exportaciones

COPCI, (2010) literal p menciona que es una vía importante para agilizar las operaciones de comercio exterior.

Para la OMC, (2016) sobre las restricciones arancelarias, establece que las salvaguardas son medidas de tipo urgencia, en vista que las importaciones están aumentando y estén causando daño a la industria nacional.

Las siglas NMF Nación más favorecida lo que según la OMC, (2016) es un tipo de arancel no discriminatorio adherido a todas las importaciones, pero se excluye los aranceles preferenciales plasmados en los acuerdos de libre comercio entre países.

### **2.3.3 Plan Nacional del Buen Vivir.**

El actual régimen gubernamental presidido por el Economista Rafael Correa Delgado, puso en marcha un tercer Plan Nacional del Buen Vivir para los periodos 2013 2017, con el propósito de llevar a cabo un desarrollo económico, político y sociocultural en el Ecuador.

El objetivo número diez del Buen Vivir consiste en Impulsar la Transformación de la Matriz Productiva, es el antecedente a tomar en cuenta, ya que las medidas de salvaguardas es una política comercial de protección para el país con el objetivo de impulsar la industria nacional.

El Plan Nacional del Buen Vivir, (2013) consiste en la transformación de la matriz productiva he implementa cambios estructurales en las formas

tradicionales del proceso y estructura productiva, para promover una diversificación productiva hacia nuevos sectores estratégicos. (p. 7)

Dentro de la política y lineamientos concerniente al punto 10.2 del PNBV, (2013) Promover la Intensidad en la Producción Primaria, de Bienes Intermedios y Finales. El literal E describe “fomentar la sustitución selectiva de importaciones, considerando la innovación y tecnología como componentes fundamentales del proceso productivo”.

El PNBV, (2013) en el punto 10.6 Potenciar los Procesos Comerciales Diversificados en el Marco de la transformación Productiva. El literal E, especifica los procesos de negocios en los acuerdos comerciales y de protección, con el objetivo de fomentar un desarrollo sustentable para la industria nacional.

Con el propósito de promover y proteger la industria nacional, el Gobierno Ecuatoriano en marzo del 2015, implementa una política comercial de Salvaguardia Aduanera al 32% de las importaciones, con el fin de mitigar el efecto negativo en la balanza de pagos, por efecto de apreciación del dólar, baja competitividad comercial con los países miembros de la CAN y por los bajos ingresos de divisas del sector petrolero.

## **CAPÍTULO III**

### **METODOLOGÍA**

#### **3.1 Diseño de la investigación**

El diseño de la presente investigación es no experimental de modo transaccional, en el cual se analizarán los datos históricos recopilados desde el 2000 a 2016, con el fin de identificar los efectos que surgieron a partir de la aplicación de las salvaguardas aplicadas en el Ecuador. Por consiguiente, se considerará revisar las fluctuaciones en las ventas de vehículos en la provincia del Guayas y demostrar cómo puede verse afectado el sector por decisiones gubernamentales de proteccionismo para la industria ecuatoriano.

#### **3.2 Método de la Investigación**

Mediante el presente análisis descriptivo, explicativo se procura verificar la incidencia de las salvaguardas para la industria automotriz del Ecuador, debido a la reducción en las ventas de vehículos de la provincia del Guayas.

#### **3.3 Población**

El enfoque de la investigación está dirigido a la Provincia del Guayas, por ende se analizará los datos históricos extraídos de ventas por parte del sector automotriz en esta provincia.

#### **3.4 Técnica de Recogida de Datos**

Se recopilaron datos de la biblioteca del Banco Central del Ecuador y de la página web del mismo, levantamiento de información en reportes sectoriales generados por el Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones (PRO Ecuador), del Comité de Comercio Exterior (COMEX), indagación de importaciones por subpartidas en el sitio web del Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador (SENAE), y finalmente registro de datos estadísticos en la biblioteca del Instituto Nacional de Estadísticas y Censo, (INEC).

Con toda la información extraída se analizará el grado de incidencia que las salvaguardas tuvieron en el sector automotriz.

## CAPÍTULO IV

### RESULTADOS

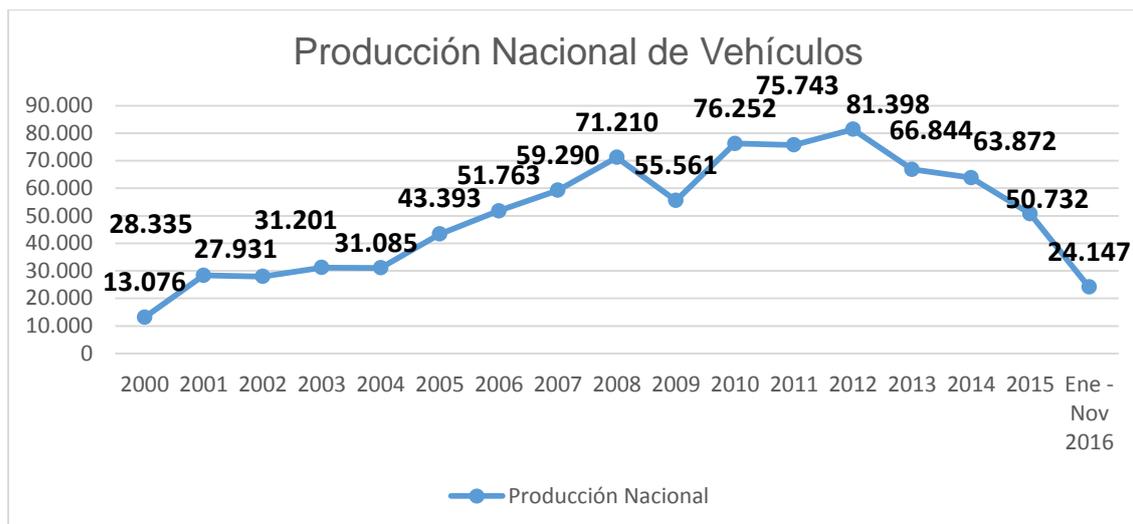
#### 4.1 Producción Nacional de Vehículos durante los Periodos 2000 al 2016

El comportamiento del sector automotriz durante los últimos seis años mantuvo variaciones tanto en las ventas vehiculares como en la producción nacional por parte de las ensambladoras, debido a las diversas intervenciones por parte del Estado Ecuatoriano, al legislar políticas comerciales que restringe las importaciones, otra de las razones que influyeron en el declive de las ventas fue la recesión en la economía ecuatoriana, el cual desacelero el crecimiento y comercialización por parte del sector.

Las principales ensambladoras del país en un principio no se vieron tan afectadas por las salvaguardas, por que aquellas se dedican al ensamblaje vehicular pero importan ítems Completely Knock Down (CKD) para la fabricación de autos, siendo los países asiáticos como Japón Tailandia y China los principales proveedores para estas compañías.

La General Motors OBB y AYMESA son las ensambladoras más representativas a nivel nacional, ambas llegaron a ensamblar en el lapso del 2014 un total de 56.698 unidades, periodo que evidenció un incremento en la producción de autos en estas compañías en comparación al periodo 2013. Durante el año 2015 AYMESA ensamblo 6.666 vehículos, mientras que la General Motors enajeno 36.580 unidades el mismo año, registrando una caída porcentual del 23,72%, en relación al periodo anterior.

Por medio de la figura No.2, que demuestra el crecimiento de la industria nacional, tomando como datos estadísticos la producción del país durante los periodos 2000 hasta Noviembre del 2016.



**Figura 2 Crecimiento de la Producción Nacional de Vehículos en el Ecuador.**

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador.

Elaborado por: Autor

La industria automotriz en el Ecuador ha mantenido un crecimiento oportuno desde 2004 hasta el 2008, en el 2009 evidencia un decrecimiento, año en que se redujo las ventas en un 22%, a nivel nacional, por efectos de la crisis económica a nivel mundial, la baja oferta crediticia por parte de la banca privada, afectaron directamente al mercado automotor.

En el año 2010 se evidencia la recuperación por parte del sector, esto debido a la alta liquidez del sistema financiero, el incremento del gasto fiscal y finalmente por la amplia oferta crediticia por parte de la banca privada, estos fueron los factores que impulsaron la recuperación de varios sectores económicos, siendo este periodo el que marcó un hito histórico en el mercado automotor ecuatoriano. (AEADE, 2016).

Las ensambladoras Omnibus BB, Aymesa y Maresa ensamblaron 75.743 vehículos en el año 2011, periodo que evidencia una reducción del 0,66% en cantidades producidas con relación al año anterior, pero en el lapso de ese tiempo los autos de fabricación nacional fueron los más comercializados, atendieron 62.053 autos que representan el 44% de la demanda local, periodo que genera un incremento del 2% porcentual por que en el 2010, tan solo representaron un 42%. (AEADE, 2016).

En el 2012, las ensambladoras produjeron 81.398 unidades, periodo que cubrió con el 46% del consumo local, es decir 56.395 autos nacionales.

Concerniente al ensamblaje nacional durante el 2012, de las 81.398 unidades producidas 34.544 fueron automóviles, 244.893 camionetas, 17.970 Sport Utility Vehicle (SUV), 2.202 van`s y 1.782 camiones. (AEADE, 2016, p.13).

Las ensambladoras Aymesa, Maresa Y Omnibuss BB fue de 65.998 autos pero en ese mismo periodo la participación de Ciauto, quienes eleboraron en ese año 846 unidades, es decir un total de 66.844 producidos en el 2013. Asi mismo ese año la producción local cubrió el 49% del consumo nacional, evidenciando un incremento de 3 puntos porcentuales en comparacion el el 2012.

Al finalizar el año 2014, el ensamblaje de autos tuvo un decrecimiento de 4,44%, en comparación con el periodo 2013, pero en ese lapso de ese tiempo la demanda de vehículos de producción nacional cubrió el 51,52% del mercado, llegando a comercializar 61.851 unidades de los 120.060 autos enajenados en el país.

En promedio de los autos fabricados en el Ecuador durante el 2014, corresponden al 45,7% automóviles, el 22% corresponde a camionetas, el 23% se concentra al ensamblaje de los tipo Suv, y el 0,3 equivale al segmento Van. (AEADE, 2016).

#### **4.2 Comportamiento de las Importaciones por Parte del Sector Automotriz del 2000 hasta Noviembre del 2016**

Las importaciones se gravaron con una recarga arancelaria del 5%, 25% y 45% dependiendo del código de las subpartidas, razón por la que refleja una reducción en la producción nacional por parte de las ensambladoras, debido que la mayoría de las piezas CKD son importadas del continente asiático y a eso se suma el incremento porcentual en los precios de los carros, afectando directamente la demanda de vehículos, causando una contracción en las ventas.

El Ministro de Comercio Exterior Cassinelli, (2015) explicó, toda salvaguarda aplicada por el Ecuador implica una recarga arancelaria del 5% para bienes de capital no esencial y materia prima, el 15% a productos de sensibilidad media, es

decir aquellos que sirven para la elaboración de un bien terminado y finalmente un 25% para neumáticos, motocicletas y piezas de televisores.

De las 2800 partidas de productos importados con sobretasas arancelarias para el sector automotriz, el más alto incremento corresponde a bandas de llantas, cerraduras de autos, entre otras, tal como puntualiza la tabla No.2.

**Tabla No. 2 Bienes CKD del mercado automotor con sobrecarga Arancelaria**

Items	Porcentaje
Neumáticos Radiales	25%
Neumáticos para autobuses y camiones	
Espejos retrovisores	
Bandas para llantas	45%
Cerraduras para autos.	
Hilos de metal para fabricación de llantas.	5%

Nota. Fuente: Comité de Comercio Exterior (COMEX).

Elaborado por: Autor

Las subpartidas que corresponden al mercado automotriz, las cuales fueron sujetas al incremento arancelario de las importaciones, revisar en el apéndice No.1, están detallados todos los ítems con la respectiva sobrecarga arancelaria.

Los vehículos con mayor salida al parque automotor del país son los automóviles seguidos de los Sport Utility Vehicle (SUV), camionetas y van`s, segmento detallado en la tabla No.3.

**Tabla No.3 Importación Anual de Autos por Segmento Durante los Periodos 2000 hasta Noviembre del 2016.**

Periodos	Autos	Camionetas	SUV`S	VAN`S	Buses	Camiones	Total
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
2015	10.846	2.948	8.107	2672	351	8.716	33.640
Ene-Nov 2016	12.950	2.240	8.086	2.168	1.276	4.164	30.874

Nota. Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador.

Elaborado por: Autor

Las 2008 importaciones por parte del sector en el 2010, presentaron una recuperación después de haber culminado en 2009 con solo 40.649 vehículos importados. El 58% de los autos comercializados en el Ecuador fueron de fabricación extranjera.

Los principales países que abastecieron al mercado ecuatoriano durante ese periodo fueron Corea, Japón, Estados Unidos, Colombia y México. (AEADE, 2016).

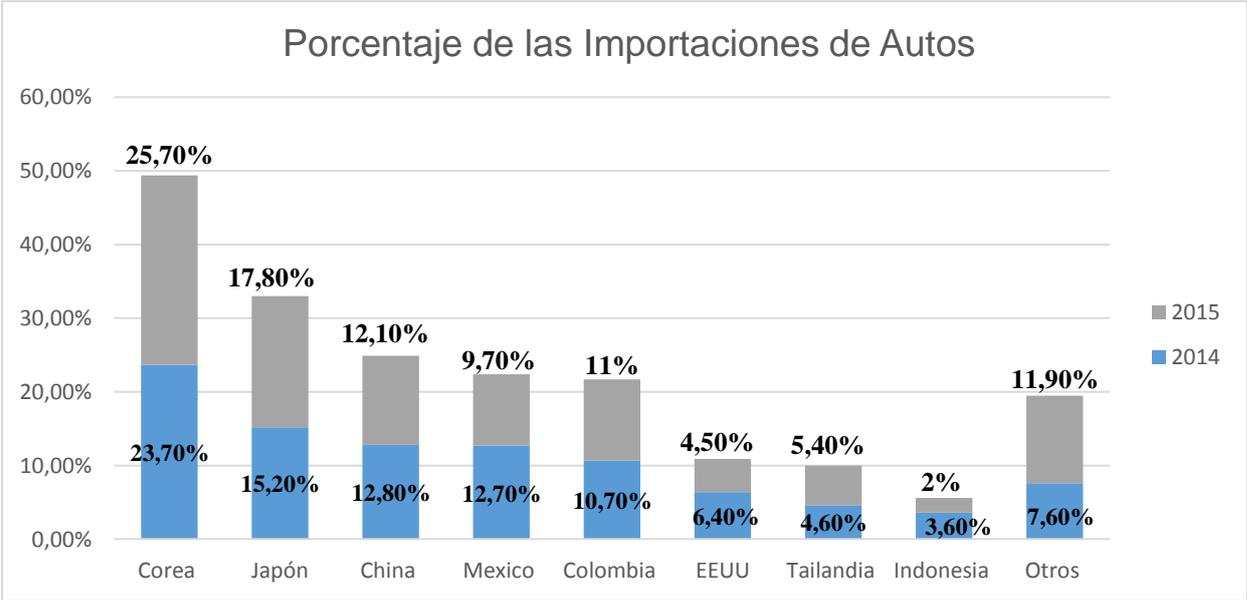
Los autos importados durante el 2011, muestra una reducción del 6% en comparación con los 79.681 vehículos adquiridos del extranjero. Los países proveedores de carros armados Completely Bill Up (CBU) para el Ecuador fueron Colombia, China, México, Colombia y Japón.

Según datos extradidos de AEADE, (2016), el 54% de autos comercializados en el país durante el 2012 fueron importados, el cual revela una disminución del 11% comparando con las 79.681 unidades importadas en el transcurso del periodo 2011.

Las importaciones de autos en el 2013, llegaron a 62.595 unidades demostrando un decrecimiento del 6,08%, en comparación con los 66.652 carros importados en el 2012.

El comportamiento de las importaciones de vehículos en el 2014, seguían disminuyendo, año en el cual tan solo importaron 57.093 autos y cubriendo con la demanda tan solo el 48,48% de carros importados vendidos en el Ecuador.

La figura No.3, puntualiza las importaciones de vehículos por país de origen durante los periodos 2014 y 2015.



**Figura No.3 Importaciones de Vehículos por País de Origen durante los Periodos 2015.**

Fuente: Banco Central del Ecuador

Elaborado por: Autor

Las transacciones comerciales que se realizaron durante el 2015, revela que países del continente asiático son los mayores proveedores para el Ecuador, siendo Korea, el país que mayor cobertura en el mercado ecuatoriano con un 25,7%, seguido de Japón con un 18,7%, China con 12,10%, también se observa que el 2% de las importaciones provienen de Indonesia, razón por la que los últimos años marcas de autos como la Great Wall, SsangYong están incrementando sus ventas dentro del país.

Por medio de la tabla No.4 se detalla los principales importadores de vehículos en el país, el total de unidades importadas que las ensambladoras mencionadas han realizado en los últimos tres años y su respectivo valor FOB en millones de USD.

**Tabla No.4 Empresas Importadoras de bienes CKD en el Ecuador.**

RUC	Importador	Dólares FOB		Unidades	
		CKD	CKD Chasis	CKD	CKD Chasis
1790023931001	AYMESA S.A	47,931.719,32		6.948	
1790233979001	OMNIBUS TRANSPORTES S.A	BB	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	3937	2.403

Nota. Fuente: Comité de Comercio Exterior COMEX

Elaborado por: Autor

Las ensambladoras con mayor volumen de importación de bienes CKD en el país son General Motors OBB Transporte S.A que lidera el mercado ecuatoriano, seguido de AYMESA, que entre las dos representan el 80% del total de la producción nacional de autos en el Ecuador.

Las principales subpartidas importadas por parte de estas empresas se encuentran detalladas en el apéndice No.2, donde especifica las cantidades en TM, y valores en miles de USD FOB y CIB durante los periodos 2013 al 2016.

#### 4.3 Comportamiento del Mercado Automotor durante los años 2000 al 2016

La enajenación de autos importados en comparación con los ensamblados en el país se evidencia que a pesar de la disminución en volumen de autos vendidos entre el 2012 al 2016, la demanda de autos fabricados en el Ecuador supero la de los importados.

Esto se dio, por las varias intervenciones del Estado ecuatoriano con la finalidad de generar un equilibrio en el demanda de los productos de fabricación nacional.

Datos detallados en la tabla No. 5 y en la figura No. 4, sobre las fluctuaciones generadas en las ventas por parte del mercado, es decir la comercialización de vehículos ensamblados e importados en los periodos 2000 al 2016.

**Tabla No.5 Comercio de Vehículos Importados y Ensamblados durante los Periodos 2000 al 2016.**

Años	<i>Venta de Vehículos Ensamblados.</i>		<i>Venta de Vehículos importados.</i>		<i>Total</i>
	<i>Unidades</i>	<i>%</i>	<i>Unidades</i>	<i>%</i>	
2000	10.441	55%	8.542	45%	18.983
2001	20.316	35,67%	36.634	64,33%	56.950
2002	21.047	30,34%	48.325	69,66%	69.372
2003	22.768	39,19%	35.327	60,81%	58.095

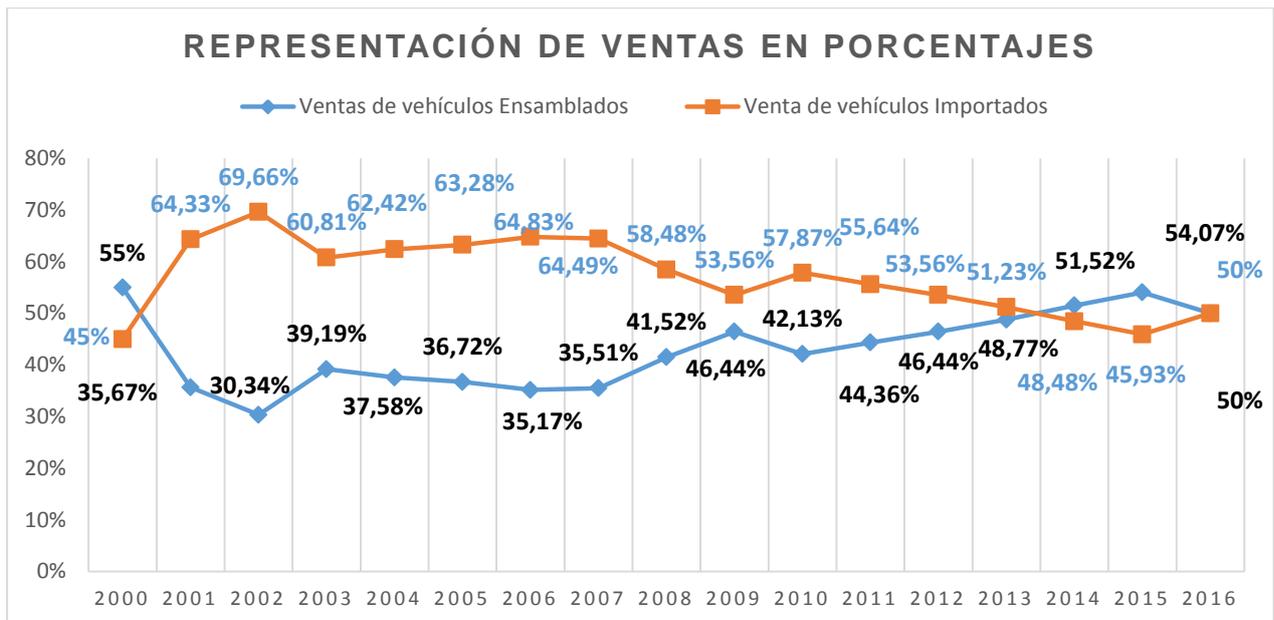
2004	22.230	37,58%	36.921	62,42%	59.151
2005	29.528	36,72%	50.882	63,28%	80.410
2006	31.496	35,17%	58.062	64,83%	89.558
2007	32.591	35,51%	59.187	64,49%	91.778
2008	46.782	41,52%	65.902	58,48%	112.684
2009	43.077	46,44%	49.687	53,56%	92.764
2010	55.683	42,13%	76.489	57,87%	132.172
2011	62.053	44,36%	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	61.851	51,52%	58.205	48,48%	120.060
2015	43.962	54,07%	37.347	45,93%	81.309
2016	31.775	50%	31.780	50%	63.555

Nota. Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador

Elaborado por: Autor

A nivel nacional se vendieron 43.962 unidades ensambladas en el país durante el 2015, mientras que en el mismo periodo se comercializaron 37.347 autos importados, es decir que las medidas de restricción para las importaciones, aplicadas desde 2011 si favorecieron a la industria automotriz, por lo que anualmente se iba cortando esa gran diferencia que existía entre las vetas de vehículos ensamblados con respectos a la comercialización de carros importados.

Al finalizar el año 2016, la comercialización de autos llegó a un total de 63.555 unidades siendo el periodo que registró una reducción de casi el 22% en comparación al 2015. Esto evidenció que el país tuvo la mayor caída de ventas durante la última década.



**Figura No.4 Porcentaje de Ventas de Vehículos Ensambladas en Comparación con los Importados durante los Periodos 2000 al 2016.**

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador

Elaborado por: Autor

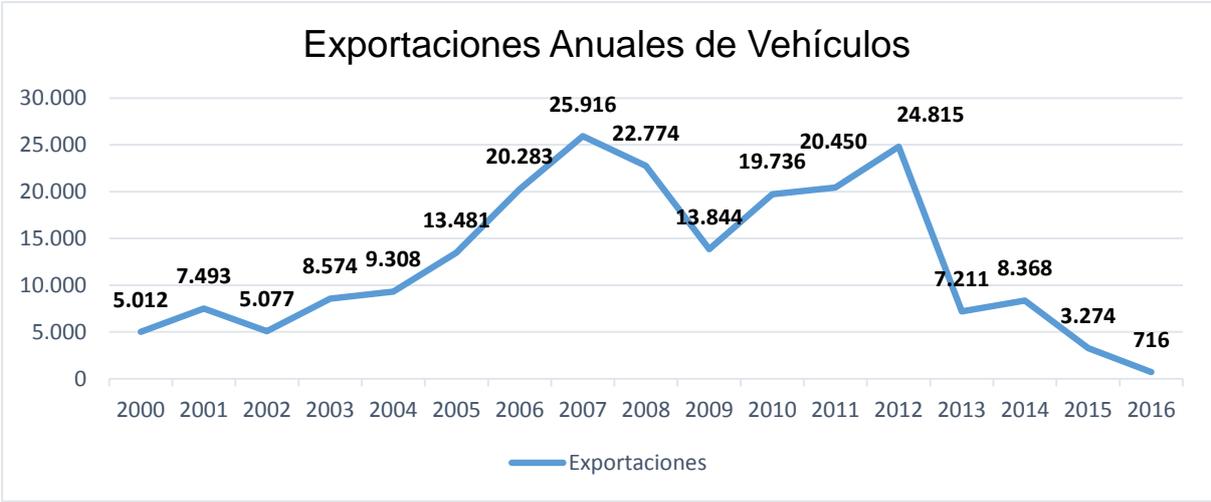
Como resultado de las medidas proteccionistas aplicadas para el desarrollo de la producción nacional, el efecto fue positivo para la industria automotriz, ya que como se evidencio, que en transcurso de los últimos tres años la comercialización de autos ensamblados en el país tuvieron mayor participación en volumen de ventas en comparación con los importados, pero su efecto comenzó a evidenciarse desde el 2011, periodo en el cual se empezó a reducir el déficit que se mantenía con la enajenación de autos extranjeros en el Ecuador.

Pese a que en los periodos 2015 y 2016 las ventas fueron relativamente bajas en comparación con los años anteriores, las ensambladoras tuvieron mayor participación en el mercado, tal como se lo evidencio en la figura No.4, es decir que si ha generado un eficaz resultado desde que se aplicaron las salvaguardas.

#### **4.4 Comportamiento de las Exportaciones de vehículos en el transcurso de los años 2000 al 2016**

Países como Venezuela, Costa Rica, Colombia y República Dominicana fueron los principales mercados a los cuales iban dirigido los vehículos fabricados en el Ecuador.

Figura No. 5, representa el porcentaje de las exportaciones de vehículos en el transcurso de los años 2000 al 2015.



**Figura No.5 Exportación Anual de Vehículos.**

Fuente: Comité de Comercio Exterior e Inversiones COMEX.  
 Elaborado por: Autor

El comportamiento de las exportaciones de autos a partir del 2003, tenía un crecimiento anualmente, pero por efectos anteriormente mencionados causaron variaciones en las cantidades de vehículos exportados. En el 2009 decayeron las exportaciones en un 39,21%, en comparación con el periodo 2008, ya en el 2010 se incrementan las exportaciones en un 42,56% en relación al año anterior.

En el 2013 se reducen las exportaciones a causa de que los autos ensamblados en el país no pueden competir en el mercado internacional por los altos precios que tienen estos, en comparación con los de ofertados en Perú, Argentina, Brasil y Chile, países donde resulta más económico adquirir un vehículo por los bajos precios, un escenario desfavorable para el Ecuador, por efecto de tipo de cambio y por los altos costos que se generan al producir un ejemplar de ellos en el Ecuador.

Otro de los factores que influyeron que el mercado automotor decaiga en sus exportaciones fue por la apertura comercial de la economía colombiana, materializado a través de la suscripción de Tratados de Libre Comercio con México y Corea, incidiendo de forma negativa en la demanda de vehículos ecuatorianos que

registraron una reducción del 57% en comparación con el volumen exportado al mercado Colombiano en el 2012. (AEDE,2016).

Consecuentemente las exportaciones de vehículos al mercado Venezolano registró también una caída del 87% en comparación con el año anterior, esto debido a las demoras en los procesos de pago a los exportadores a través de la Comisión de Administración de Divisas afectando las exportaciones de vehículos ecuatorianos a Venezuela. AEADE, (2016).

Las ensambladoras Aymesa y Omnibuss BB durante el 2014, exportaron 8.368, registrando un incremento del 16% en comparación con las 7.213 autos exportados durante el 2013. El 100% los autos exportados en el Ecuador fueron dirigidos al mercado colombiano.

Al comparar los precios de venta al público de autos sedan 1,6 de transmisión manual con los países vecinos de la región durante el periodo 2015, se evidencia que en el Ecuador los precios son relativamente altos para poder adquirir un ejemplar de esos, mientras que en los otros países los costos son bajos en comparación con el Ecuador, así como se detalla en la tabla No. 6

**Tabla No.6 Índice de Precios al Consumidor de Autos Sedan 1,6 en los Países de Sudamérica 2015.**

Países	Precios en USD
Argentina	14.139
Brasil	15.376
Chile	11.177
Colombia	16.317
Ecuador	22.550
Perú	15.120

Nota. Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador  
Elaborado por: Autor

A lo largo del 2015, las ensambladoras Omnibus BB, Aymesa exportaron un total de 3.274 unidades, siendo los carros tipo automóviles los más exportados. Por medio de la tabla No.7 determina el segmento de autos comercializados al exterior durante los periodos 2014 al 2015.

**Tabla No.7 Exportaciones de Autos por Ensambladora y por Modelo en el Lapso de los Años 2014, 2015.**

Ensambladoras	Autos		Camionetas		Suv's		Van's		Total	
	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015
Omnibus BB	0	0	2.368	2.144	0	0	0	0	2.368	2.144
Aymesa	3720	1.130	0	0	2.080	200	0	0	6000	1.13
Total	3.720	1.130	0	0	2.080	200	0	0	8.358	3.274

*Nota. Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador.*

*Elaborado por: Autor*

El total de las exportaciones por parte de las ensambladoras durante el 2014 fueron de 8.358 vehículos con un aumento del 16% en comparación con los 7.213 autos exportados en el 2013. Durante el periodo 2014 el destino del 100% de los autos nacionales fue el mercado colombiano. (AEADE, 2016)

En el 2015, las principales marcas vendidas en el exterior fueron Chevrolet con un 64%, mientras que Kia comercializo el 36%.

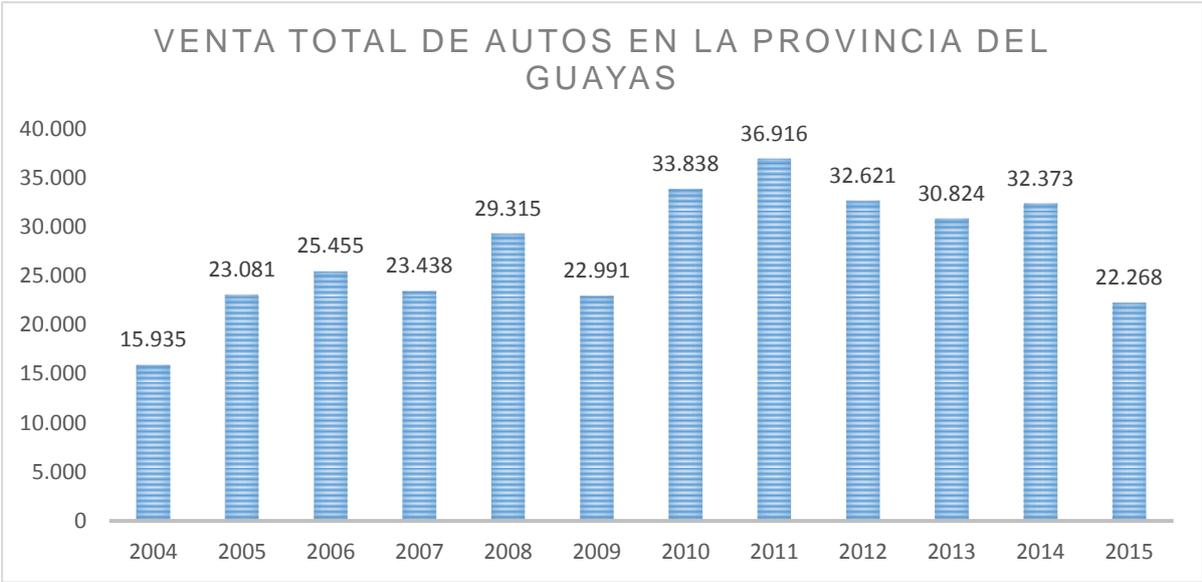
Chevrolet es la marca más representativa a nivel de exportaciones, de enero a noviembre del 2016, comercializo en el exterior 671 unidades.

#### **4.5 Comportamiento en las Ventas del Sector Automotriz dentro Provincia del Guayas en los años 2004 al 2016.**

Con todos los datos obtenidos se analizara el mercado automotor de la Provincia del Guayas, la cual comercializo el 27,39% del total de las ventas a nivel nacional al finalizar el 2015, por debajo de la provincia de Pichincha, quien posee

una cobertura de mercado del 40,45%, esto debido a, que la mayoría de las ensambladoras se encuentran constituidas en esa región del país.

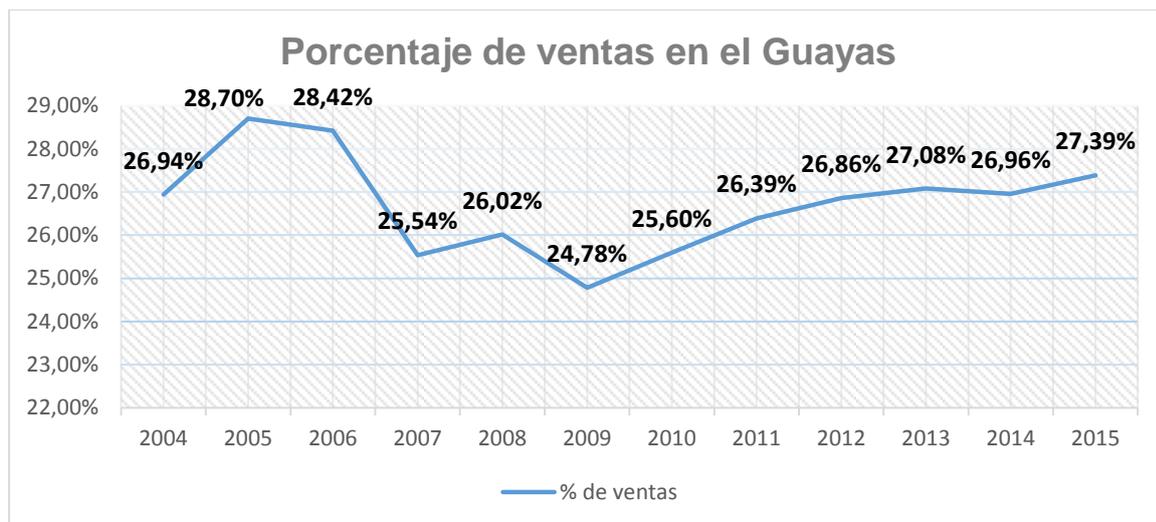
Por medio de la figura No. 6 se identifica las fluctuaciones en los porcentajes de vehículos vendidos en los periodos 2004 al 2015 dentro de la Provincia del Guayas; donde una vez más se observa que en el 2009 y 2015, se produjo la mayor reducción de ventas de autos.



**Figura No.6 Ventas Anuales de Vehículos dentro de la Provincia con su respectivo Porcentaje de Participación en el Ámbito Nacional.**

Fuente: Banco Central del Ecuador

Elaborado por: Autor



**Figura No.7 Nivel de Crecimiento Porcentual de la Provincia del Guayas en las Ventas Nacionales por Parte del Sector.**

Fuente: Banco Central del Ecuador

Elaborado por: Autor

El mercado automotor en la provincia del Guayas al culminar el 2012, presento una reducción del 11,63% en comparación con las ventas registradas el año anterior. Este decrecimiento se produjo después que el Gobierno Ecuatoriano implementó un tipo de licencias para controlar las importaciones de vehículos, también por la entrada en vigencia de la medida restrictiva bajo Resolución del COMEX No.66, la asignación de cuotas y cupos de importación vehículos armados (CBU).

Para el cupo asignado a los importadores, se consideraron los montos totales en unidades y USD FOB importados por las empresas del sector en el año 2010, con una reducción del 30%, y la medida restrictiva se aplicó a todas las subpartidas de automóviles, camionetas, SUV's y camiones ultralivianos de hasta 4,5T de peso bruto vehicular. (AEADE, 2016)

Otras de las razones por las cuales se redujeron las ventas en este periodo, fue por el aumento del impuestos a las salidas de divisas ISD del 2% al 5% , aplicada en noviembre del 2011 y finalmente por la entrada en vigencia en junio del 2012 la Regulación de Créditos de vivienda y vehículos.

Este tipo de leyes incidieron negativamente, causando una reducción en las ventas del sector automotriz. También se evidencio una limitación en la oferta de

varios modelos tipo automóviles, SUV`s, camionetas y mini van`s, y finalmente la dificultad para el acceso a financiamiento por parte del usuario para la adquisición de un ejemplar. (AEADE, 2016).

Los cupos asignados a cada importador fueron los mismos para los años 2012, 2013 y 2014, generando que algunas de las empresas se queden sin stock para cubrir con la demanda del mercado.

Según datos extraídos de AEADE, (2015) los principales modelos de la marca Chevrolet vendidos en la provincia de Guayas en el 2015, fueron:

- AVEO 4.025 unidades
- SAIL 1.610 unidades
- DMAX 760 unidades
- GRAN VITARA 2.0L 704 unidades
- GRAN VITARA SZ 677 unidades

Los principales tipos de vehículos comercializados en la provincia son los automóviles, camionetas, SUV`S y VANS, tal como se detalla en la tabla No.8

**Tabla No.8 Ventas de Autos en la Provincia del Guayas por Segmento durante los Periodos 2009 al 2015.**

Tipo	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Automóviles	10.280	16.461	18.959	17.118	15.742	15.495	9.662
Camionetas	3.820	5.514	5.314	4.503	4.165	4.404	3.141
Suv`s	5.945	7.884	7.586	6.352	6.490	7.338	5.304
Van`s	524	1.227	1.957	1.471	1.589	2.180	1.896
Camiones	2.279	2.526	2.779	2.761	2.609	2.823	2.046
Buses	143	226	321	416	229	133	219
Total	22.991	33.838	36.916	32.621	30.824	32.373	22.268

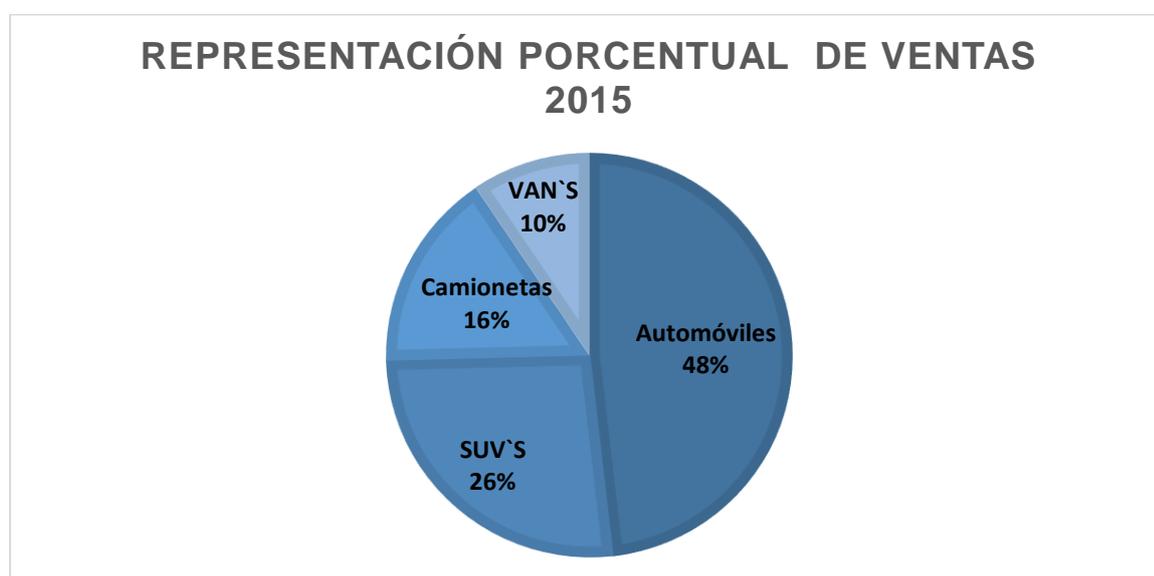
Nota. Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador.

Elaborado por: Autor

En el año 2014 se comercializaron 120.060 autos nuevos, de los cuales el 27% se distribuyeron geográficamente en la Provincia del Guayas, que en comparación con el periodo 2013 se ha mantenido similar.

En ese periodo la mayor demanda de vehículos por segmento fueron los automóviles con el 47,86% pero evidencia una reducción en comparación con el año 2013, en el cual ese modelo de autos representaron el 51,07% lo que nos demuestra un decrecimiento porcentual de 3,21%.

En cambio las ventas de los tipo camionetas, suv, van y camiones incrementaron en relación al año anterior.



**Figura No.8 Participación Porcentual de las Ventas de Vehículos en la Provincia del Guayas, según su Tipo durante el Año 2015.**

Fuente: Banco Central del Ecuador.

Elaborado por: Autor

Según lo expuesto en el Servicios de Rentas Internas, (2017), en el Ecuador se conoce como PYMES al conjunto de pequeña y mediana empresa por su volumen de ventas, cantidad de trabajadores, capital social, y por el nivel de producción.

Por lo general en el Ecuador este tipo de empresas se caracterizan por realizar diferentes tipos de actividades económicas como (a) comercio al por mayor y menos, (b) agricultura, silvicultura y pesca, (c) industrias manufactureras, (d)

construcción, (d) transportes almacenamiento y comunicaciones, (e) bienes inmuebles y servicios prestados. SRI, (2017)

El PYMES en el Ecuador es de gran importancia por lo que se encuentran la producción de bienes y servicios, por ende son la base del desarrollo social del país tanto produciendo, demandando y comprando productos o añadiendo valor agregado, constituyendo un factor primordial en la generación de empleo y riqueza. (SRI, 2017).

Tal como detalla SRI, (2017) “ para fines tributarios las PYMES de acuerdo al tipo de ruc, se las dividen en personas naturales y sociedades”.

Por medio de la tabla No.9, se detalla el total de ventas por parte del mercado automotor en el Guayas, según tamaño de la empresa durante los periodos 2012 al 2015.

**Tabla No.9 Ventas Anuales del Sector Automotriz en miles USD, según Tamaño de la Empresa en la Provincia del Guayas**

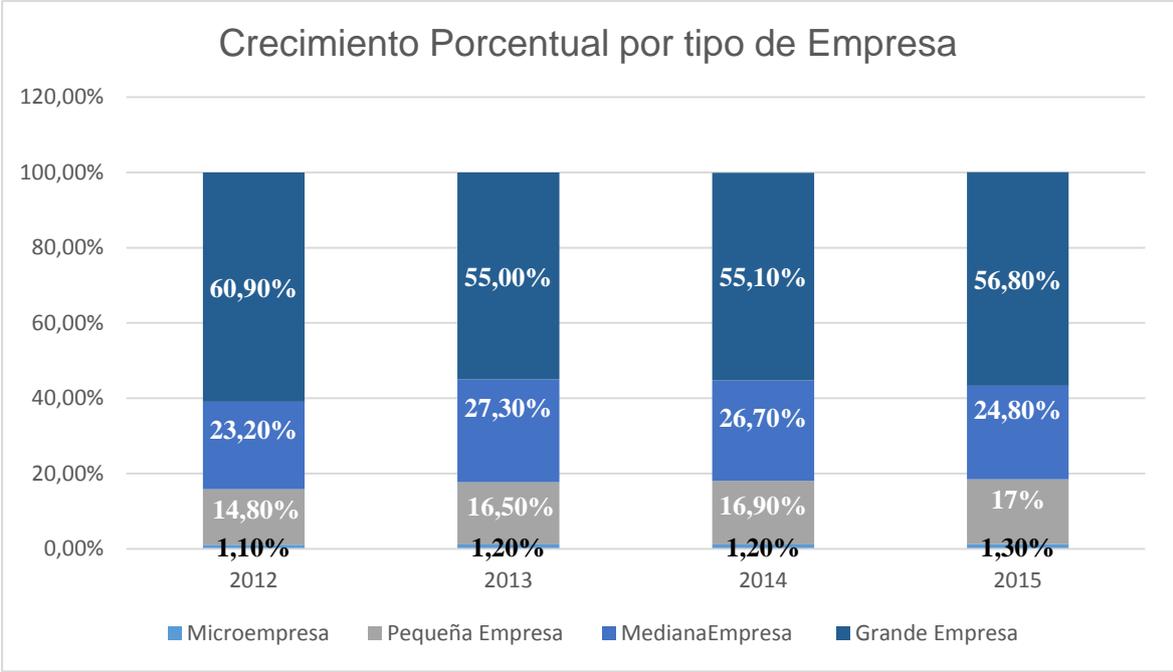
Tipo de Empresa	2012	2013	2014	2015
Microempresa	15.514.997	17.030.551	18.725.743	19.846.953
Pequeña Empresa	206.775.555	227.156.891	262.297.446	268.814.194
Mediana Empresa	323.790.731	376.313.497	413.855.457	338.003.575
Grande Empresa	851.683.353	758.706.042	853.825736	889.575.271
Ventas totales	1`397.764.636	1`379.206.042	1`548.704.382	1`566.239.993

Nota. Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas y Censo 2016

Elaborado por: Autor

Las compañías del mercado automotriz tuvieron un crecimiento en las ventas durante los últimos 4 años tal como se evidencia en la tabla No. 9, siendo la micro, pequeña y grande empresa, quienes mantienen un desarrollo sustentable anualmente, no obstante la mediana empresa que evidencia una recesión en las ventas durante el 2015, estas compañías son las que se dedican a comercializar autos seminuevos, esa es una de las razones por el cual este segmento de empresas mantuvo en ese periodo un bajo índice en las ventas.

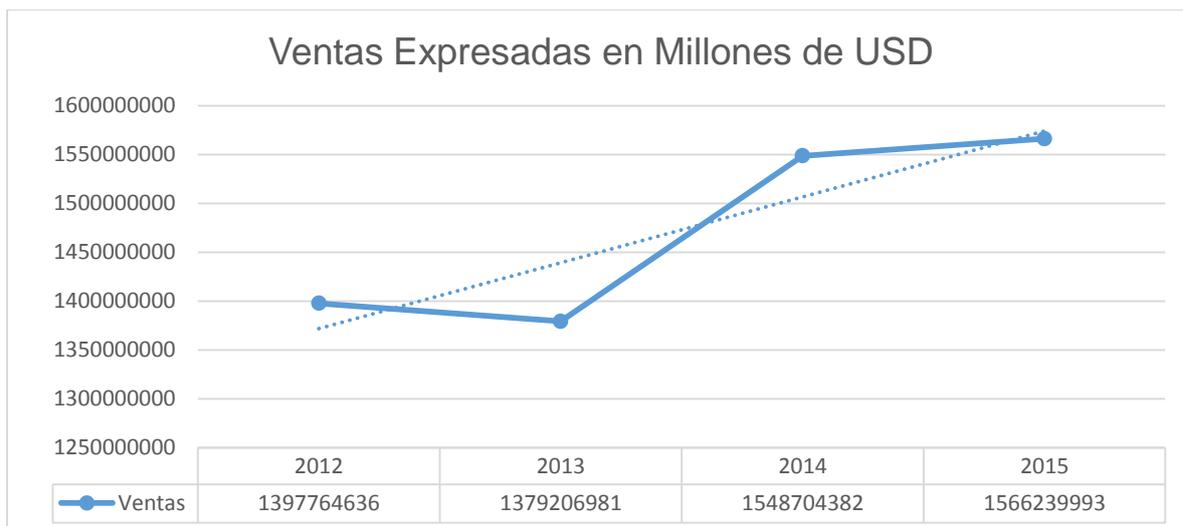
El porcentaje anual de crecimiento según tipo de empresa se expresa en la figura No. 9



**Figura No.9 Evolución Porcentual de las Ventas por Tamaño de Empresa.**

Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas y Censo

Elaborado por: Autor



**Figura No.10 Evolución de ventas por parte de las compañías del sector automotriz, durante los periodos 2012 al 2015.**

Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas y Censo

Elaborado por: Autor

Como se ha evidenciado un incremento en las ventas y producción por parte del sector, también ha tenido un gran aporte para la ciudadanía, ya que ha generado una amplia oferta laboral en la Provincia.

Durante los últimos cuatro años, el personal contratado por la microempresa ha ido en aumento, en el 2012 este tipo de compañías tuvieron 11.668 empleados, de los cuales el 19,83% eran mujeres y el 80,16% fueron hombres. Durante el periodo 2013 fueron 13.856 y en el 2014 emplearon a 15.793, en el 2015 la oferta laboral por estas instituciones tuvo una reducción del 1,81%, es decir 286 asalariados menos en comparación con el año anterior. (INEC, 2016).

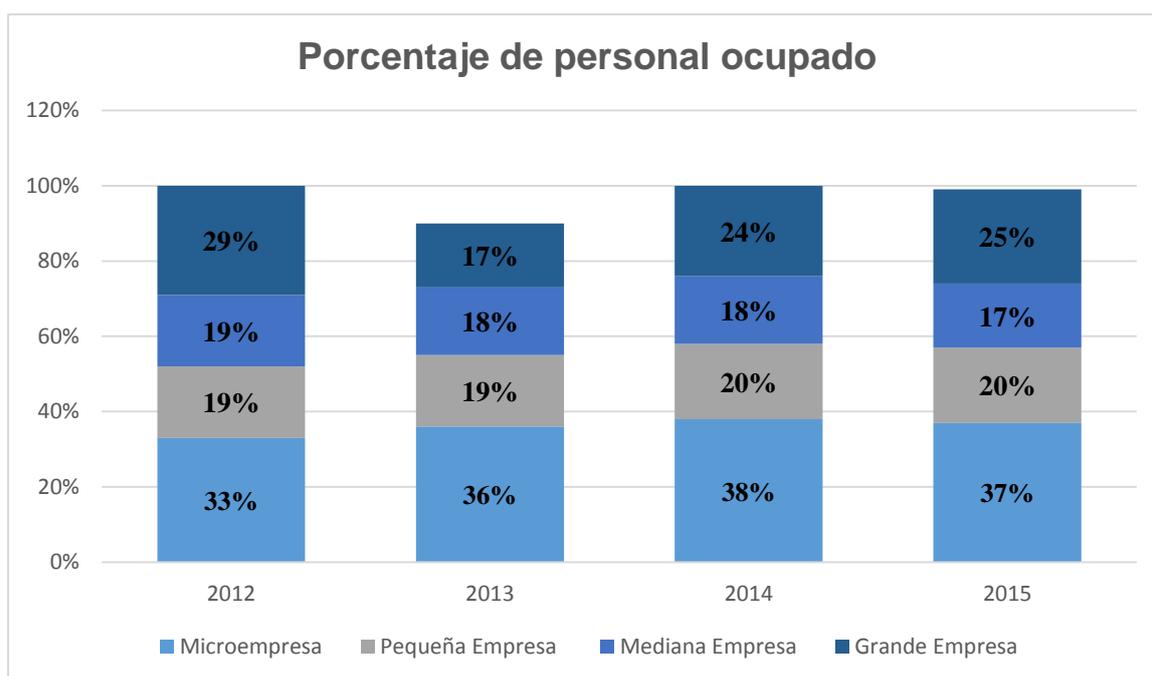
El escenario para la pequeña y mediana empresa fue distinto, durante el lapso del 2012 ambas compañías ocuparon un total de 13.409 personas, así mismo en el 2013 las cifras subieron a 14.739 personal contratado, posteriormente en el 2014 incrementaron las cifras en un 2,20%, así mismo como en la micro empresa al finalizar el 2015 la oferta laboral por parte de estas empresas disminuyó, llegaron a tener en sus previos un total de 15.434 personas laborando, es decir un 1,80% menos que el año anterior. (INEC, 2016).

**Tabla No.10 Oferta Laboral por Parte de las Instituciones del Mercado Automotriz según su Género y Tipo de Empresa.**

Años	Microempresa		Pequeña Empresa		Mediana Empresa		Grande empresa		Total Empleados
	Hombres	Mujeres	H	M	H	M	H	M	
2012	9.354	2.314	4.982	1.849	5.076	1.502	8.491	1.801	35.369
2013	10.949	2.907	5.200	2.017	5.490	1.672	8.833	1.805	38.873
2014	12.361	3.432	5.984	2.225	5.598	1.911	8.202	1.782	41.495
2015	12.161	3.346	5.977	2.327	5.496	1.634	8.518	2.035	41.494

Nota. Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Censo

Elaborado por: Autor



**Figura No.11 Proporción de Personal Ocupado por Segmento.**

Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas y Censo

Elaborado por: Autor

#### **4.6 Efectos de las Salvaguardas en el Lapso de los Periodos 2015 a 2016**

A lo largo del 2015, se observa un declive tanto en las ventas como en la producción de autos, un decrecimiento generado por efecto de la implementación de las salvaguardas de balanza de pagos, aplicadas en enero de ese periodo.

Al finalizar el año, la producción de vehículos decreció pasando de las 63.872 unidades ensambladas en el 2014 a 50.732, es decir un 20,57% debido que las partes y piezas que se utilizan para el respectivo ensamblaje de los autos, tuvieron una sobrecarga arancelaria por efectos de las salvaguardas, por ende las unidades producidas disminuyeron.

Según datos extraídos de AEADE (2017), en volumen de producción nacional de las principales marcas ensambladas en el Ecuador durante el 2015 fueron la Chevrolet con un total de 37.344 unidades, que represento el 79% de la producción a nivel nacional, mientras que la ensambladora AYMESA fabricó 6.254 vehículos KIA, es decir tuvo una participación del 13% de autos ensamblados en el país, finalmente Maresa quienes elaboraron 3.708 autos Mazda durante ese periodo, es decir tan solo el 8% del global de autos elaborados en mercado automotor del país.

De enero a noviembre del 2016, el número de autos ensamblados evidencia una reducción representativa del 41,21% en comparación con el mismo periodo del 2015.

Durante el 2016, las ensambladoras con mayor cantidad de vehículos producidos en el Ecuador fueron las Omnibus BB, en la cual ensamblaron 19.956 carros, mientras que Aymesa tan solo fabrico 4.191 unidades. AEADE (2017).

El efecto generado en las importaciones por parte del mercado automotor, también evidencia un declive por la medida de protección para la industria nacional, impuestas por el Régimen Gubernamental del Ecuador. El 2015 el año que declinaron casi en un 58% el volumen de vehículos importados, también en partes CKD en comparación con el año anterior, lo que evidencia que las salvaguardas están minimizando las importaciones vehiculares y a su vez causando un incremento en los precios de los mismos, generando un descenso en las ventas a nivel nacional.

Al finalizar el 2016, los vehículos importados tipo autos representaron el 41,94% del total de los carros importados, las SUV's tuvo un porcentaje de importación del 26,19%, siendo los más comercializados en el país, mientras que la adquisición de buses tan solo represento el 0,04%.

El comportamiento de la demanda de vehículos de fabricación nacional aumentaron en comparación con venta de los autos importados, durante el 2015 la comercialización de carros ensamblados fueron 43.962 unidades, con una participación porcentual del 54,07% que en comparación con los importados tan solo representaron 45.93%, por ende estos resultados demuestran que las ensambladoras locales tuvieron mayor participación en ese periodo.

En el 2016 pese que las ventas disminuyeron se equilibró el comportamiento del mercado es decir que las ventas de autos ensamblados fueron de 31.775 unidades y los importados fueron 31.780 vehículos tan solo con una diferencia del 5 carros.

El comportamiento de las exportaciones en el 2015, fue el periodo donde decayeron las ventas vehiculares al mercado extranjero llegaron a cifras tan bajas después de casi 12 años de mantener un crecimiento promedio de 22% anual, es decir tan solo comercializaron 3.274 unidades, mientras que el 2016 de enero a noviembre solo fueron 716 carros enajenados. Cabe recalcar que en el 2013 no se exportaron vehículos de fabricación nacional sino ítems CKD.

El comportamiento del mercado dentro de la provincia del Guayas durante el 2015, las ventas tuvieron un declive de las 32.373 unidades comercializadas en el 2014 pasaron a 22.268, es decir un declive porcentual del 31,21% en comparación con el años anterior.

Durante ese año el segmento de autos nuevos con mayor demanda fueron los automóviles que representaron el 43,4% del total autos vendidos dentro de la provincia, por otra parte la comercialización de los tipo SUV's tuvieron un 23,8%, la enajenación de camionetas fue de un 14,1% de participación, seguido de los camiones con un 9.2 %, los tipo van's con el 8,5% y finalmente los buses que tan solo fueron el 1% pero son los únicos que tuvieron un ligero incremento de 86 unidades vendidas en comparación con el año 2014.

## CONCLUSIONES

En consecuencia de la aplicación de las salvaguardas aplicadas en enero del 2015, generaron un efecto decreciente en las importaciones realizadas por el sector automotriz, estas empresas ya tenían limitaciones con cupos para los vehículos importados, el cual el sector ya visualizaba un decrecimiento en esa época, por lo tanto una vez aplicada la medida restrictiva disminuyeron significativamente.

Como resultado de las salvaguardas en el país la demanda de autos de fabricación nacional aumentó en comparación con los importados, debido que, las compañías dedicadas al ensamblaje de autos tenían en stock unidades para cubrir el mercado, lo que ocasionó que en el Ecuador las principales ensambladoras tuvieran mayor participación, a pesar de la disminución en las unidades vendidas en ese periodo que también reflejaron un decrecimiento en las ventas del 2016.

Lo que concierne a las limitaciones del mercado automotor por las restricciones a las importaciones, generaron un decrecimiento en la oferta vehicular por parte de estas empresas dedicadas a la importación de autos CBU, las ensambladoras optaron por reinvertir en tecnología, infraestructura industrial y en la adquisición de maquinaria de alta calidad para respectivo ensamblaje, de esa manera incrementar la capacidad productiva de estas compañías y cubrir con la demanda del mercado.

Como resultado del incremento en los precios de los vehículos, el comportamiento del consumidor vario en la preferencia de marcas ya que estas compañías tenían un alto precios por efectos antes mencionados, causando que autos provenientes del continente asiático como la Great Wall que en los últimos años aumentaron las ventas de esta marca, seguidos Lifan y los Chery tuvieran más participación en el mercado.

En definitiva las ventas de autos en la provincia del Guayas si decrecieron, por efectos de las salvaguardas, en cambio lo que concierne en porcentaje de participación a nivel nacional si mantuvo un crecimiento, serrando el 2016 con un

promedio del 27% por debajo de Pichincha, en la cual comercializan mayor número de vehículos en el país.

En conclusión para el mercado automotriz el 2017, prevé una perspectiva de crecimiento esto debido que a inicio de año se eliminaron los cupos de importación de vehículos, términos realizados dentro del marco de compromiso previo a firmar el acuerdo con la Unión Europea y a esto se suma el levantamiento de las salvaguardas al culminar el primer semestre de este año, ya que en esa fecha el periodo de vigencia culmina.

## **RECOMENDACIONES**

Las salvaguardas deberán ser temporales; es una de las condiciones impuestas por la OMC, una vez aplicadas deben estar vigentes por un lapso de 15 meses, por ende si ya habían restricciones a las importaciones por parte del mercado automotriz no fue tan alentador aplicar a este sector la medida restrictiva, causando un decrecimiento en las ventas por parte de estas compañías pese a que la comercialización de autos ensamblados a nivel nacional tuvo mayor participación en el mercado.

En definitiva las dificultades que las salvaguardas generaron en la comercialización de autos tienen efectos tanto en la generación de plaza de trabajos, que a pesar de la disminución de las ventas dentro de la provincia del Guayas aumentaron el número de personas contratadas tanto en la pequeña como en la mediana empresa, pero no así en otras actividades como la venta de accesorios, repuestos, también ocasionó una disminución en contribución al fisco, por lo que en estos años de vigencia de las salvaguardas tan solo contribuyeron USD 700 millones al año.

La eliminación de los cupos de importaciones de vehículos en este año genera para las empresas automotrices la capacidad de previsibilidad para obtener costos más eficientes que genere estabilidad en el sector automotriz.

Estos resultados permiten que las empresas ensambladoras cubran con la demanda nacional, y tener la capacidad de aumentar el volumen de autos exportados por parte de estas compañías, otras de las recomendaciones es buscar

otras alternativas para no depender de las importaciones de los bienes CKD y fomentar la producción de estos ítems para incrementar la capacidad productiva del mercado automotor.

Con la eliminación de las salvaguardas previsto al finalizar el primer semestre del año en curso, el volumen de ventas aumentara, ya que los costos de producción disminuirán por ende en los concesionarios de autos se podrá equilibrar los precios en el mercado y ser más atractivos para el consumidor.

En conclusión para el 2017, las perspectivas de crecimiento por parte del sector son altas por razones anteriormente detalladas, a eso se suma que la banca privada ha aumentado desde mediados del 2016 los créditos de consumo lo que genera que el consumidor tenga más opciones a financiamiento para adquirir un vehículo nuevo.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador . (2016). Obtenido de <http://aeade.net/wp-content/uploads/2016/11/ANUARIO-2010.pdf>
- Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. (2015). *AEADE*, p.41.
- Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. (2016). *Anuario 2012 AEADE*. Obtenido de <http://aeade.net/wp-content/uploads/2016/11/ANUARIO-2012.pdf>
- Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. (2016). *Anuario 2013 AEADE*. Obtenido de <http://aeade.net/wp-content/uploads/2016/11/ANUARIO-2013.pdf>
- Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. (2016). *Anuario 2014 AEADE*. Obtenido de <http://aeade.net/wp-content/uploads/2016/11/ANUARIO-2014.pdf>. (p.20)
- Asociacion de Empresas Automotrices del Ecuador. (Enero de 2017). *AEADE*. Obtenido de [http://www.aeade.net/wp-content/uploads/2017/01/Sector-en-cifras-4\\_enero-2017-1.pdf](http://www.aeade.net/wp-content/uploads/2017/01/Sector-en-cifras-4_enero-2017-1.pdf). (p.7)
- Banco Central del Ecuador . (6 de Enero de 2017). Obtenido de <http://sintesis.bce.ec:8080/BOE/portal/1602171408/InfoView/listing/main.do?service=/common/appService.do&appKind=InfoView&isNewWindow=true&newUrl=../%2FOpenDocument%2Fopendoc%2FOpenDocument.faces%3Fbtoken%3Dnull%26appKind%3DInfoView%26service%3D%2FInfo>
- Banco Central del Ecuador . (6 de Enero de 2017). Obtenido de <https://www.bce.fin.ec/index.php/c-externior>
- Carbough, R. (2009). *Economía Internacional*. Estados Unidos: Cengage Learning.
- Cassinelli, J. (13 de Marzo de 2015). Diario El Comercio. *Ecuador Comunicó a la Comunidad Andina de Naciones la aplicacion de Salvagadia Comercial*, pág. 25.
- Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversión. (29 de Diciembre de 2010). Obtenido de <http://www.wipo.int/edocs/lexdocs/laws/es/ec/ec050es.pdf>
- Comité de Comercio Exterior . (5 de enero de 2015). Obtenido de <http://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/2015/01/resolucion-Nro-050.pdf>
- Comité de Comercio Exterior. (11 de junio de 2012). Obtenido de <http://www.produccion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/09/RESOLUCION-66.pdf>

- Espinoza, N. (2015). Efectos de las Salvaguardas en los Diferentes Sectores. *Revista Gestión*, p.20.
- Ing. Diego Luna. (2009). Salvaguardia Artificio que Limita el Comercio. p.7.
- Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones. (2013). *PRO Ecuador*.  
Obtenido de [http://www.proecuador.gob.ec/wp-content/uploads/2013/07/PROEC\\_AS2013\\_AUTOMOTRIZ1.pdf](http://www.proecuador.gob.ec/wp-content/uploads/2013/07/PROEC_AS2013_AUTOMOTRIZ1.pdf)
- Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones. (2016). *Boletín Mensual de Comercio Exterior*. Guayaquil: Pro Ecuador.
- Instituto Nacional de Estadísticas y Censo . (14 de enero de 2016). Obtenido de [http://produccion.ecuadorencifras.gob.ec/QvAJAXZfc/opendoc.htm?document=empresas\\_test.qvw&host=QVS%40virtualqv&anonymous=true](http://produccion.ecuadorencifras.gob.ec/QvAJAXZfc/opendoc.htm?document=empresas_test.qvw&host=QVS%40virtualqv&anonymous=true)
- Instituto Nacional de Estadísticas y Censo. (15 de enero de 2016). Obtenido de [http://produccion.ecuadorencifras.gob.ec/QvAJAXZfc/opendoc.htm?document=empresas\\_test.qvw&host=QVS%40virtualqv&anonymous=true](http://produccion.ecuadorencifras.gob.ec/QvAJAXZfc/opendoc.htm?document=empresas_test.qvw&host=QVS%40virtualqv&anonymous=true)
- Krugman , P., & Obstfeld, M. (2006). *Economía Internacional Teoría y Política*. Madrid: Addison Wesley.
- Luna, D. (2015). Efectos de las Salvaguardas en los Diferentes Sectores. *Revista Gestión*, p.20.
- Mankiw, G. (s.f.). Principios de la Economía. Mexico DF: Sexta Edicion.
- Ministerio de Comercio Exterior . (2016). Obtenido de <http://www.comercioexterior.gob.ec/comex/>
- Ministerio de Comercio Exterior. (16 de Agosto de 2015). *COMEX*. Obtenido de <http://www.comercioexterior.gob.ec/ecuador-aplica-salvaguardia-cambiaria-en-favor-de-la-economia-nacional/#>
- OMC. (2016). *Organización Mundial del Comercio*. Obtenido de [https://www.wto.org/spanish/tratop\\_s/safeg\\_s/safeg\\_info\\_s.htm](https://www.wto.org/spanish/tratop_s/safeg_s/safeg_info_s.htm)
- OMC. (2016). *Organización Mundial del Comercio*. Obtenido de [https://www.wto.org/spanish/tratop\\_s/safeg\\_s/safeg\\_s.htm](https://www.wto.org/spanish/tratop_s/safeg_s/safeg_s.htm)
- Organización Mundial del Comercio. (2016). Obtenido de [https://www.wto.org/spanish/thewto\\_s/glossary\\_s/mfn\\_tariff\\_s.htm](https://www.wto.org/spanish/thewto_s/glossary_s/mfn_tariff_s.htm)
- Plan Nacional del Buen Vivir. (2013). Obtenido de <http://www.buenvivir.gob.ec/objetivo-10.-impulsar-la-transformacion-de-la-matriz-productiva#tabs2>

- Plan Nacional del Buen Vivir. (2013). Obtenido de <http://www.buenvivir.gob.ec/objetivo-10.-impulsar-la-transformacion-de-la-matriz-productiva#tabs1.pdf>
- Revista Información Comercial Española. (7 de Noviembre de 2003). *Actividades de Defensa Comercial de la Comunidad Europea durante el año 2002*. Obtenido de [http://www.revistasice.info/cachepdf/BICE\\_2788\\_13-22\\_\\_B853DEE481D076E7F70BDFF806D215E1.pdf](http://www.revistasice.info/cachepdf/BICE_2788_13-22__B853DEE481D076E7F70BDFF806D215E1.pdf)
- Ricardo, D. (1985). *Principios de la Economía, Política y Tributación*. Barcelona.
- Salvatore, D. (2005). *Economía Internacional*. Mexico: Mc Graw Hill.
- Samuelson , P., & Nordhaus , W. (2013). *Economía*. Nueva York: Mc Graw Hill.
- Servicios de Rentas Internas. (07 de febrero de 2017). Obtenido de <http://www.sri.gob.ec/de/32>
- Smith, A. (1973). *Repositorio Ducional Gredos* . Obtenido de <http://gredos.usal.es/jspui/bitstream/10366/46250/1/BG~214.pdf>
- Universidad Católica de Santiago de Guayaquil. (2015). Economía, Finanzas y Empresas. *Instituto de Investigaciones Economicas y Sociales INFOCSI*, p. 23.
- Vela, M. (2015). Salvaguardia Artificio que Limita el Comercio. *Revista Gestión*, p.15.

## ANEXOS

### Anexo No. 1 Resolución No. 001 - 2015 Sobretasas Arancelarias del Sector Automotriz.

Subpartida	Descripción Arancelaria	Sobretasa Arancelaria	Observaciones a las sobre tasas arancelarias
8701200090	-- Los demás	45%	
8701300000	- Tractores de orugas	15%	
8702101090	--- Los demás	45%	
8702109080	--- En CKD	15%	
8702109090	--- Los demás	45%	
8702909190	---- Los demás	45%	
8702909999	---- - Los demás	45%	
8703100000	- Vehículos especialmente concebidos para desplazarse sobre nieve; vehículos especiales para transporte de personas en campos de golf y vehículos similares	45%	
8703210091	---- Vehículo de tres ruedas	45%	
8703210099	---- Los demás	45%	
8704100090	-- Los demás	45%	
8704219090	---- Los demás	45%	
8704221080	---- En CKD	15%	
8704221090	---- Los demás	45%	
8704222080	---- En CKD	15%	
8704222090	---- Los demás	45%	
8704229090	---- Los demás	45%	
8704230090	--- Los demás	45%	
8704319090	---- Los demás	45%	
8704321090	---- Los demás	45%	
8704322090	---- Los demás	45%	
8704329090	---- Los demás	45%	
8705100000	- Camiones grúa	45%	
8705200000	- Camiones automóbiles para sondeo o perforación	45%	
8705300000	- Camiones de bomberos	45%	
8705400000	- Camiones hormigonera	45%	
8705901100	--- Coches barredera	45%	
8705901900	--- Los demás	45%	

SUBPARTIDA	DESCRIPCIÓN ARANCELARIA	SOBRETASA ARANCELARIA	OBSERVACIONES A LA SOBRETASA ARANCELARIA
8705909000	-- Los demás	45%	
8706001080	-- En CKD	15%	
8706001090	-- Los demás	15%	
8706002180	--- En CKD	15%	
8706009290	--- Los demás	5%	
8707100000	- De vehículos de la partida 87.03	45%	
8707901000	-- De vehículos de la partida 87.02	45%	
8707909000	-- Las demás	45%	
8709190000	-- Las demás	15%	
8711100010	-- En CKD	25%	
8711100090	-- Los demás	45%	
8711200010	-- En CKD	25%	
8711200090	Los demas	45%	
8711200091	--- Vehículo de tres ruedas	45%	
8711200099	--- Los demás	45%	
8711300010	-- En CKD	25%	
8711300090	Los demas	45%	
8711300091	--- Vehículo de tres ruedas	45%	
8711300099	--- Los demás	45%	
8711400010	-- En CKD	25%	
8711400090	Los demás	45%	
8711400091	--- Vehículo de tres ruedas	45%	
8711400099	--- Los demás	45%	
8711500010	-- En CKD	25%	
8711500090	Los demas	45%	
8711500091	--- Vehículo de tres ruedas	45%	
8711500099	--- Los demás	45%	

**Anexo No.2 Importaciones Correspondientes al Sector Automotriz con Valores CIF y FOB, Según País de Origen durante los Periodos 2013 al 2016.**

Años	Código Subpartida	Subpartida	País de Origen	PESO NETO (TM)	FOB	CIF	
2013	8702101090	Los demás	China	2,4	20,2	22,5	
			Japón	55,5	617,8	676,9	
			Corea del Sur	2.614,90	17.129,20	18.802,10	
Total				2.672,80	17.767,20	19.501,40	
2014				China	1,8	12,5	13,5
			Japón	13,4	151,6	165	
			Corea del Sur	2.958,20	20.344,50	22.192,90	
Total				2.973,40	20.508,60	22.371,50	
2015				China	-	-	-
			Japón	1.147,90	7.606,60	8.271,50	
Total		Corea del Sur	1.147,90	7.606,60	8.271,50		
2016		China	3,7	22,8	23,2		
	Japón	157,3	1.071,40	1.156,50			
Total		Corea del Sur	161	1.094,20	1.179,70		
2013	8703221090	CKD	China	-	-	-	
			Japón	6	61,2	66,6	
Total			China	6	61,2	66,6	

2014				-	-	-
				7,1	70,7	76,7
Total			China	7,1	70,7	76,7
			Japón			
2015				79,1	303,8	344
				11,9	93,3	102,8
Total			China	91,1	397,1	446,8
			Japón			
2016				167,7	781,6	863,8
				-	-	-
Total			China	167,7	781,6	863,8
			Japón			
2013	8702109090	Los demás		10,1	141	155,8
				2.616,50	35.938,20	37.053,10
			Argentina	2.427,60	18.297,80	20.032,60
			Brasil	-	-	-
			China	500	5.612,30	6.004,90
			Colombia	-	-	-
			Alemania	-	-	-
			España	49,9	464,8	512,9
			Francia	487,2	4.242,80	4.578,50
			Japón	-	-	-
			Corea del Sur	18,6	172,2	173,2
Total			México	6.109,70	64.869,10	68.511,00
			Perú			
2014				43,8	611	675,4
				172,5	2.619,50	2.711,20
				2.113,50	17.756,30	19.323,90
			Argentina	27,8	413,1	417,9
			Brasil	534,6	5.800,00	6.295,80
			China			

Total 2015			Colombia	13,5	216,4	219,2
			Alemania	-	-	-
			España	53,7	475,9	529,6
			Francia	665,3	6.185,30	6.646,50
			Japón	-	-	-
			Corea del Sur	13,9	192,5	194,6
			México	3.638,60	34.270,00	37.014,00
			Perú	16,9	235	259,7
				1.466,60	21.069,70	21.384,80
				1.959,00	15.450,50	16.751,90
			Argentina	13,9	182,7	183,1
			Brasil	488	5.426,10	5.837,50
			China	13,5	218,4	221
	Total 2016			Colombia	6,2	67,4
			Alemania	103,5	793,4	899,4
			España	471,2	4.455,10	4.802,10
			Francia	17,8	150,4	159,7
			Japón	-	-	-
			Corea del Sur	4.556,60	48.048,60	50.572,00
			México	-	-	-
			Perú	-	-	-
				1.532,20	20.396,50	20.762,90
				1.295,00	9.444,00	10.074,80
			Argentina	1.854,00	32.918,90	33.393,30
			Brasil	238,1	2.388,60	2.558,00
			China	-	-	-
			Colombia	-	-	-
		Alemania	19,2	162,1	179,7	
		España	207,9	1.977,30	2.098,00	

			Francia	-	-	-
			Japón	263,4	3.822,90	3.840,30
Total			Corea del Sur	5.409,60	71.110,20	72.907,10
2013	8702901090	Los demás	México	321,2	2.728,00	2.933,00
Total			Perú	321,2	2.728,00	2.933,00
2014				29,1	275,4	294,9
Total			China	29,1	275,4	294,9
2015				154,9	1.621,30	1.746,50
Total			China	154,9	1.621,30	1.746,50
2016				-	-	-
Total			China	-	-	-
2013	8702909190	Los demás		1.265,40	4.594,00	5.463,70
Total			China	-	-	-
				1.265,40	4.594,00	5.463,70
2014			China	1.534,90	6.030,70	7.107,10
Total			Corea del Sur	-	-	-
				1.534,90	6.030,70	7.107,10
2015			China	636,1	2.455,40	2.901,40
Total			Corea del Sur	2,1	16	17,3
				638,2	2.471,40	2.918,80
2016				-	-	-
Total			China	-	-	-
			Corea del Sur	-	-	-

2013	8703231090	Los demás		-	-	-
			China	1,5	10,9	11,9
			Corea del Sur	41,5	571,1	575,2
				2,2	28,8	30,2
				157,6	2.585,70	2.665,50
				34,7	705,2	733,7
			Bélgica	-	-	-
			China	270,8	2.429,80	2.713,00
			Colombia	1.418,10	13.943,90	15.275,40
			Rep Checa	47,4	448,3	475,4
			Alemania	37,3	552,3	575,3
			Reino Unido	2.570,90	22.478,70	25.469,80
			Hungría	-	-	-
			Indonesia	217,2	2.989,80	3.063,30
			Japón	4.799,20	46.744,40	51.588,80
			Corea del Sur			
Total						
2014			México	-	-	-
			Tailandia	3,7	24,7	26,8
			Uruguay	98,9	1.364,80	1.389,90
			Usa	-	-	-
				440,8	5.821,20	6.048,90
				66,5	1.367,20	1.415,70
			Bélgica	1,6	40,8	42
			China	3.111,20	28.164,80	31.449,70
			Colombia	293,4	3.373,40	3.619,40
			Rep Checa	96,1	923,6	978,3
			Alemania	30,9	478,6	495,9
			Reino Unido	1,9	16,2	18,3
			Hungría	-	-	-

Total 2015			Indonesia	197,1	3.571,90	3.645,00
			Japón	4.342,00	45.147,10	49.130,10
			Corea del Sur	1,9	37,3	38,5
			México	2,3	23	24,3
			Tailandia	58,5	797,1	810,8
			Uruguay	-	-	-
			Usa	165,7	2.905,60	2.998,90
				114,6	1.893,20	1.955,40
				3,2	81,7	83,7
			Bélgica	1.201,90	10.765,70	12.016,90
			China	540,9	5.980,70	6.449,40
			Colombia	63,2	622,3	658,8
			Rep Checa	9,5	158,8	161,6
			Alemania	-	-	-
Total 2016			Reino Unido	3,8	82,7	87,5
			Hungría	129,9	2.339,20	2.388,00
			Indonesia	2.295,30	25.687,30	27.673,90
			Japón			
			Corea del Sur	12,6	240,9	248,2
			México	13,7	60,9	68,9
			Tailandia	47,6	611,8	622,6
			Uruguay	-	-	-
			Usa	224,5	3.923,90	4.028,00
				106,6	1.532,00	1.585,50
				3,2	82,8	85,7
			Bélgica	1.602,90	14.257,10	15.936,70
			China	319,2	3.675,60	3.876,80
			Colombia	15,8	173,3	181,3
		Rep Checa	38,3	612	625,1	

Total	2013	8703241090	Los demás	Alemania	-	-	-
				Reino Unido	-	-	-
				Hungría	101,6	1.861,50	1.897,90
				Indonesia	2.485,90	27.031,80	29.157,00
				Japón			
				Corea del Sur	-	-	2,1
				México	47,5	893,5	927,5
				Tailandia	7,7	193,5	198,1
				Uruguay	25,2	279,2	305,5
				USA	727,3	9.848,50	10.433,80
Total	2014				26,7	320,8	336,3
				Canadá	-	-	-
				Rép Checa	249,4	2.702,70	2.981,40
				Alemania	1.520,30	17.786,80	18.393,80
				Reino Unido	2.604,10	32.024,90	33.576,40
				Indonesia			
				Japón	41,5	45,5	7,5
				Corea del Sur	2,9	14,4	15,1
				México	100,5	1.498,30	1.547,60
				Suecia	9,5	300,9	310,9
Total				Tailandia	408,3	4.553,50	4.984,20
				USA	1.141,40	15.784,10	16.674,70
					68,6	931,3	972
					-	-	-
				Canadá	2,2	39,4	40,6
				Rép Checa	-	-	-
				Alemania	2.668,80	31.151,30	32.044,10
				Reino Unido	4.402,30	54.273,20	56.589,20

2015			Indonesia			
			Japón	147,4	153	-
			Corea del Sur	-	-	-
			México	30,4	616,6	637,8
			Suecia	2,4	31,8	33,8
			Tailandia	15,5	175,9	192,5
			USA	472,6	6.912,00	7.273,30
				35,5	434,8	455,5
				-	-	-
				-	-	-
Total			Canadá	-	-	-
			Rép Checa	-	-	-
			Alemania	1.468,70	18.316,40	18.796,80
			Reino Unido	2.027,10	26.529,00	27.435,10
2016			Indonesia	-	-	-
			Japón	-	-	-
			Corea del Sur	11,2	297,4	304,3
			México	2,5	90,5	91,4
			Suecia	53,4	621,3	676,1
			Tailandia	361,5	5.512,70	5.795,60
			USA	5,4	67,2	70,4
				1,5	24,5	25,9
				-	-	-
				-	-	-
Total			Canadá	-	-	-
			Rép Checa	1.229,30	16.963,90	17.298,10
			Alemania	1.672,30	23.724,80	24.414,90
			Reino Unido			
2013	8703249090	Los demás	Indonesia	1.035,90	11.156,10	11.528,40
			Japón	15,3	434,9	450,8
			Corea del Sur	-	-	-

Total			México	246,1	2.475,20	2.624,30
			Suecia	76,8	966,4	995,2
			Tailandia	548	6.173,90	6.402,30
			USA	1.925,40	21.251,50	22.048,80
2014				791,4	8.930,20	9.207,20
			Canadá	35	1.106,60	1.140,30
			Alemania	1,6	27	28,3
			Japón	145,	1.335,60	1.423,70
Total			Corea del Sur	31,7	396,3	406
			México	302,5	3.767,80	3.881,00
			USA	1.307,80	15.563,50	16.086,50
				37,4	410,7	423
2015				7,7	358,5	365,2
			Canadá	-	-	-
			Alemania	1,	32,5	33,6
			Japón	16,8	215,2	221,3
Total			Corea del Sur	53,8	744,9	772,3
			México	117,7	1.761,90	1.815,30
			USA			
				305	3.903,50	3.985,90
2016				5,7	215,8	220,5
			Canadá	1,7	26	27,4
			Alemania	214,1	1.878,10	1.917,40
			Japón	-	-	-
Total			Corea del Sur	91,1	1.382,80	1.418,60
			México	617,6	7.406,20	7.569,90
			USA			
				-	-	-
2013	8703329090	Los demás	USA	-	-	-

				553	20.623,20	21.360,50
			Canadá	14,3	528,8	547,7
			Alemania	-	-	-
			Japón	97,4	1.113,30	1.173,70
			Corea del Sur	-	-	-
			México	3,2	20	21,8
			USA	-	-	-
Total				667,8	22.285,30	23.103,70
2014						
			Brasil	11,7	133,9	141,4
			China	1,6	15,9	17,1
			Alemania	-	-	-
			España	-	-	-
			Francia	138,2	1.326,60	1.415,20
			India	-	-	-
			Corea del Sur	-	-	-
Total			Eslovenia	151,5	1.476,40	1.573,70
2015						
				29,3	336	360,2
			Brasil	-	-	-
			China	-	-	-
			Alemania	-	-	-
			España	156,3	1.528,20	1.624,60
			Francia	-	-	-
			India	31,5	327	344,2
			Corea del Sur	-	-	-
Total			Eslovenia	217,2	2.191,20	2.329,00
2016						
				-	-	-

			Brasil	-	-	-
			China	-	-	-
			Alemania	5,5	49,4	53,1
			España	91	836,8	896,
			Francia	10,3	67,3	4
			India	156	1.666,00	72,9
			Corea del Sur	20,1	194,7	1.750,80
Total			Eslovenia	282,9	2.814,00	208
						2.981,10
2013	8703339090	CKD	Brasil	3	37,5	40
			China	-	-	-
Total			Alemania	3	37,5	40
			España	-	-	-
2014			Francia	-	-	-
			India	15	447,3	460
Total			Corea del Sur	15	447,3	460
2015			Eslovenia	-	-	-
				-	-	-
Total				-	-	-
2016			China	-	-	-
			USA	3,3	51,8	56,1
Total				3,3	51,8	56,1
2013	8704211080	Los demás	China	9.209,20	87.975,50	93.652,60
			USA	1.699,90	15.864,90	16.897,30
Total				10.909,10	103.840,30	110.549,90

2014			China	14.084,90	128.020,70	137.382,80
			USA	1.577,30	14.717,20	15.754,20
Total				15.662,20	142.737,80	153.137,00
2015				9.659,70	87.594,10	93.535,30
			China	984,6	8.475,40	9.010,30
Total			USA	10.644,30	96.069,50	102.545,50
2016				4.864,20	42.402,00	45.160,20
			Tailandia	-	-	-
Total			Japón	4.864,20	42.402,00	45.160,20
2013	8704219090	Los demás		1.142,80	4.929,20	5.430,20
			Tailandia	912,1	10.912,20	11.292,20
			Japón	241,7	2.228,40	2.421,60
				2.112,90	14.751,70	16.450,80
			Tailandia	44,6	790,8	855,2
Total			Japón	4.454,00	33.612,20	36.450,00
2014				1.371,60	6.624,40	7.256,10
			Tailandia	1.021,70	11.343,50	11.745,80
			Japón	272,9	2.558,90	2.787,30
				2.395,90	15.420,50	17.349,10
				-	-	-
Total			China	5.062,10	35.947,20	39.138,30
			Colombia			
2015			Francia	957,9	4.785,30	5.252,50
			Japón	729,4	7.343,20	7.630,10
			USA	76,8	641,4	700,9
				2.653,60	15.297,50	17.003,30
				-	-	-

Total			China	4.417,70	28.067,40	30.586,80
2016			Colombia			
			Francia	233	893,8	994,4
			Japón	247,4	2.397,70	2.502,70
			USA	-	-	-
				108,5	752,3	902,5
				-	-	-
Total			China	588,9	4.043,90	4.399,60
			Colombia			
			Francia			
2013	8704211080	CKD	Japón	9.209,20	87.975,50	93.652,60
			USA	1.699,90	15.864,90	16.897,30
Total				10.909,10	103.840,30	110.549,90
			China			
2014			Colombia	14.084,90	128.020,70	137.382,80
			Francia	1.577,30	14.717,20	15.754,20
Total			Japón	15.662,20	142.737,80	153.137,00
			USA			
2015				9.659,70	87.594,10	93.535,30
				984,6	8.475,40	9.010,30
Total				10.644,30	96.069,50	102.545,50
			Tailandia			
2016			Japón	4.864,20	42.402,00	45.160,20
				-	-	-
Total				4.864,20	42.402,00	45.160,20
			Tailandia			
2013	8704221090	Los demás	Japón	901,2	3.462,40	3.891,70
				278	3.052,00	3.151,40

				800,5	5.510,30	6.148,70
			Tailandia	392	1.853,50	2.078,40
			Japón	15	282	291
Total				2.386,70	14.160,10	15.561,30
2014			Tailandia	994,6	4.182,00	4.553,50
			Japón	673	7.203,20	7.431,30
				1.080,50	6.854,70	7.722,80
				911,2	5.268,90	5.801,20
Total				58,7	880,1	930,4
2015			China	3.718,20	24.388,90	26.439,20
			Colombia			
			Japón	850,8	3.760,40	4.110,60
			Corea del Sur	202,9	2.127,00	2.195,00
			USA	601,9	3.429,70	3.855,00
				1.772,80	10.237,30	11.261,50
Total				-	-	-
2016			China	3.428,40	19.554,40	21.422,10
			Colombia			
			Japón	224,9	831,3	878
			Corea del Sur	121,9	1.193,80	1.238,40
			USA	2,1	18,1	19,5
Total				1.471,60	8.260,60	9.061,20
2013	8704222080	CKD	China	-	-	-
Total			Colombia	445,3	3.563,90	3.744,00
2014			Japón	445,3	3.563,90	3.744,00
			Corea del Sur			
			USA	526,9	4.155,20	4.379,10

Total					526,9	4.155,20	4.379,10
2015			China		1.189,50	9.348,80	9.848,10
Total			Colombia		1.189,50	9.348,80	9.848,10
			Japón				
2016			Corea del Sur	del	127,8	1.041,20	1.096,20
Total			USA		127,8	1.041,20	1.096,20
			Corea del Sur	del			
			Corea del Sur	del			
			Corea del Sur	del			
			Corea del Sur	del			

Nota. Fuente: Banco Central del Ecuador.

Elaborado por: Autor

## DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Yo, **Martínez Rodas, Jorge Luis**, con C.C: # **0925684573** autor del **componente práctico del examen complejo: Salvaguardas y sus Efectos en las Ventas del Sector Automotriz de la Provincia del Guayas durante los Periodos 2015 a 2016** previo a la obtención del título de **Ingeniero en Gestión Empresarial Internacional** 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, **20 de marzo del 2017**

f. 

**Martínez Rodas, Jorge Luis**

**C.C: 0925684573**

## **REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA**

### **FICHA DE REGISTRO DE TESIS/TRABAJO DE TITULACIÓN**

<b>TÍTULO Y SUBTÍTULO:</b>	<b>Salvaguadas y sus Efectos en las Ventas del Sector Automotriz de la Provincia del Guayas durante los Periodos 2015 a 2016</b>		
<b>AUTOR</b>	Jorge Luis, Martínez Rodas		
<b>REVISOR/TUTOR</b>	Ing. Cynthia Lizbeth, Román Bermeo		
<b>INSTITUCIÓN:</b>	Universidad Católica de Santiago de Guayaquil		
<b>FACULTAD:</b>	Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas		
<b>CARRERA:</b>	Gestión Empresarial Internacional		
<b>TITULO OBTENIDO:</b>	Ingeniero en Gestión Empresarial Internacional		
<b>FECHA DE PUBLICACIÓN:</b>	20 de marzo del 2017	<b>No. DE PÁGINAS:</b>	17-85
<b>ÁREAS TEMÁTICAS:</b>	Comercio Exterior, Política Comercial, Sector Automotriz		
<b>PALABRAS CLAVES/ KEYWORDS:</b>	Salvaguadas, Balanza Comercial, Sector Automotriz, Importaciones, Ventas, Política Comercial.		
<p><b>RESUMEN/ABSTRACT</b> (150-250 palabras): El presente trabajo de titulación es sobre los efectos de las salvaguadas en las ventas del sector automotriz en la provincia del Guayas durante los periodos 2015 al 2016, esta medida restrictiva a las importaciones impuesta por el gobierno ecuatoriano con la finalidad de equilibrar la balanza comercial del Ecuador, mitigar el posible incremento de las importaciones para evitar la excesiva salida de divisas que estas pudiesen ocasionar y otra de las principales razones que se aplicó esta política comercial fue para fomentar el crecimiento de la industria nacional y aumentar la matriz productiva del país. Mediante el presente estudio descriptivo, explicativo se identificaron las incidencias que tuvieron las salvaguadas en la industria automotriz donde en esos periodos decayeron las ventas de vehículos en la provincia, así mismo en dichos periodos también se evidencio que a nivel nacional la enajenación de vehículos ensamblados en el país tuvieron mayor participación que los adquiridos en el mercado exterior, en cuanto a las importaciones por parte del sector decrecieron en esos años siendo los países del continente asiático los principales proveedores de bines CKD para la industria ensambladora de autos en Ecuador.</p>			
<b>ADJUNTO PDF:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	
<b>CONTACTO CON AUTOR/ES:</b>	Teléfono: +593-9-89236032	E-mail: jorge.martinez-rodas@hotmail.com	
<b>CONTACTO CON LA INSTITUCIÓN (COORDINADOR DEL PROCESO UTE)::</b>	<b>Nombre:</b> Román Bermeo, Cynthia Lizbeth		
	<b>Teléfono:</b> +593-9-84228698		
	<b>E-mail:</b> cynthia.roman@cu.ucsg.edu.ec		
<b>SECCIÓN PARA USO DE BIBLIOTECA</b>			
<b>Nº. DE REGISTRO (en base a datos):</b>			
<b>Nº. DE CLASIFICACIÓN:</b>			
<b>DIRECCIÓN URL (tesis en la web):</b>			