



UNIVERSIDAD DEL AZUAY

FACULTAD DE CIENCIAS DE LA ADMINISTRACIÓN

ESCUELA DE ECONOMÍA

IMPACTO DE LAS POLÍTICAS TRIBUTARIAS Y DE COMERCIO
EXTERIOR EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ EN LA PROVINCIA
DEL AZUAY EN EL PERIODO 2008 - 2016

TRABAJO DE GRADUACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL
TÍTULO DE
ECONOMISTA MENCIÓN ECONOMÍA EMPRESARIAL

AUTOR: PATRICIA DEL PILAR VIVAR VIDAL

DIRECTORA: ECON. MARÍA GABRIELA FAJARDO MONROY

CUENCA, ECUADOR

2018

Dedicatoria

La presente tesis, dedico a mis padres, que con su constante apoyo hicieron posible la culminación de mi carrera universitaria.

Agradecimientos

Dejo constancia de mi imperecedera gratitud a la Economista Gabriela Fajardo Monroy, profesora y directora de tesis; quién con sus valiosos conocimientos supo guiarme en la elaboración y culminación de esta investigación.

Hago extensivo este reconocimiento al personal docente y administrativo de la Facultad de Ciencias de la Administración de la Universidad del Azuay que han contribuido en mi formación profesional.

Contenido

Dedicatoria	II
Agradecimientos	III
Contenido	IV
Índice de Ilustraciones	V
Índice de Cuadros	V
Resumen	VI
Abstract	VII
Introducción.....	1
Capítulo I	2
1. Aspectos Teóricos.....	2
1.1. Economía Internacional	2
1.1.1 Proteccionismo.....	2
1.1.2 Libre Comercio y Apertura Comercial.....	7
1.2. Análisis de la Balanza Comercial Ecuatoriana. Periodo 2008 – 2016.....	8
1.3. Análisis del Sector Automotriz Ecuatoriano (2008 – 2016)	11
Capítulo II	19
2. Sector Automotriz Ecuatoriano	19
2.1. Antecedentes	19
2.2. Crecimiento	20
2.3. Cadena de Valor	22
2.4. Políticas tributarias y de comercio exterior aplicadas en el sector automotriz	27
Capítulo III.....	31
3. Efecto de las políticas tributarias y de comercio exterior en el sector automotriz en la provincia del Azuay.	31
3.1. Importadores	31
3.2. Comercializadores	34
3.3. Reacciones del Sector Automotriz	40
Conclusiones.....	43
Bibliografía	45

Índice de Ilustraciones

Ilustración 1. Balanza Comercial 2008 - 2016	9
Ilustración 2. Balanza Comercial de Vehículos. Periodo 2008 - 2016.....	18
Ilustración 3. Cadena de Valor del Sector Automotriz	25
Ilustración 4. Importaciones en Unidades de Vehículos	32
Ilustración 5. Importaciones en USD de Vehículos	32
Ilustración 6. Vehículos de Producción Nacional.....	33
Ilustración 7. Ventas Nacionales en Unidades de Vehículos	34
Ilustración 8. Ventas Nacionales en USD de Vehículos	35
Ilustración 9. Ventas en Unidades de Vehículos en el Azuay	36
Ilustración 10. Ventas en USD de Vehículos en el Azuay	36
Ilustración 11. Ventas por Tipo de Vehículos	37
Ilustración 12. Ventas por Marcas de Vehículos.....	39

Índice de Cuadros

Cuadro 1. Balanza Comercial Ecuatoriana.....	8
Cuadro 2. Subpartidas Arancelarias de Vehículos	13
Cuadro 3. Exportaciones Vehículos.....	16
Cuadro 4. Importaciones Vehículos.....	17
Cuadro 5. Balanza Comercial Vehículos	18
Cuadro 6. Importaciones de Vehículos a Nivel Nacional.....	31
Cuadro 7. Producción Nacional	33
Cuadro 8. Ventas de Vehículos a Nivel Nacional	34
Cuadro 9. Ventas de Vehículos en el Azuay	35
Cuadro 10. Ventas por Tipo de Vehículos	37
Cuadro 11. Ventas por Marcas de Vehículos	38

Resumen

El sector automotriz es una de las fuentes más importantes de ingresos dentro de las economías de los países, ya que, los vehículos son uno de los bienes más demandados por la sociedad a nivel mundial, y los productos y servicios que implica su comercialización provocan movimientos de capital y mano de obra; lo que mantiene activas las relaciones comerciales a través de las exportaciones e importaciones.

La siguiente investigación abarca las diferentes políticas que adoptan los gobiernos con el fin de proteger y motivar el desarrollo de la industria nacional. En el caso de Ecuador, se analiza el impacto que tuvieron las medidas tributarias y de comercio exterior implementadas por el gobierno en el periodo 2008 – 2016 en el sector automotriz.

ABSTRACT

The automotive sector was one of the most important sources of income within the economies of the countries, since vehicles were one of the most demanded goods by society worldwide. The products and services that involved its commercialization provoked movements of capital and labor, which kept the commercial relations active through exports and imports. The following research covered the different policies adopted by governments in order to protect and motivate the development of the national industry. In the case of Ecuador, the impact of the tax and foreign trade measures implemented by the government in the 2008-2016 period in the automotive sector was analyzed.

A handwritten signature in blue ink is located in the bottom right corner, above the text "Translated by".

Translated by

Ing. Paul Arpi

Introducción

Los vehículos como medio de transporte satisfacen la necesidad de movilización de las personas en cuanto a obligaciones y tiempo de ocio, lo que ha hecho que se conviertan en uno de los bienes más apetecidos a nivel mundial; por su tecnología, diseños, innovación, seguridad y marcas que se han creado y desarrollado a lo largo de los tiempos. Ecuador no posee la capacidad de brindar todas estas características a sus habitantes en cuanto a la producción de vehículos, por lo que depende de la importación de los mismos. En los últimos años, han existido nuevas políticas de gobierno con el objetivo de mejorar la matriz productiva del país, lo que implicó medidas de proteccionismo a las importaciones de bienes, en donde el sector automotriz se vio afectado.

Esta investigación está basada en la descripción de las diversas políticas de comercio exterior junto con sus objetivos y aportes a la economía de los países, al igual que la descripción de la evolución del sector automotriz y finalmente el análisis de los resultados de la implementación de políticas tributarias y de comercio exterior en el mismo.

De acuerdo con las características de esta investigación, se utilizarán los métodos descriptivo y bibliográfico. En la primera parte de la investigación, se utilizó el método bibliográfico, ya que se expone los aspectos teóricos que fundamentan la investigación para llegar al caso particular de este estudio. En la segunda parte, se empleó el método descriptivo debido a que se determinará antecedentes, comportamientos y evolución del sector automotriz ecuatoriano, además de la interpretación de estadísticas referentes al comercio exterior, en el sector. Y en la tercera fase, se aplicará el método descriptivo, en base a datos históricos; además se realizará entrevistas a los gerentes y ejecutivos de ventas de las distintas concesionarias de la provincia del Azuay.

Capítulo I

1. Aspectos Teóricos

1.1. Economía Internacional

Las relaciones económicas a través de los diferentes movimientos de índole comercial, financiero, tecnológico, social o político, que realiza un país con el resto del mundo denota la importancia de las relaciones entre los diferentes países. El pilar fundamental para el comercio y sus beneficios son examinados por las políticas de comercio internacional, en las cuales se da lugar a las fuerzas de la ventaja absoluta y ventaja comparativa, expuestas por Smith y Ricardo respectivamente.

La ventaja absoluta es la que posee un país al producir bienes con una capacidad de fabricación más eficiente en comparación a otros países; y la ventaja comparativa, afirma que un país puede obtener un comercio beneficioso al intercambiar parte de la producción de bienes en la que tiene una desventaja absoluta (Salvatore, 1998). Gracias a la ventaja absoluta que un país posee, logra ser experto en la producción de algún tipo de bien; y es ahí donde se da la dependencia por parte del país que tiene una desventaja absoluta por carencia de experticia, dando lugar al intercambio de bienes.

Las economías adoptan políticas de comercio internacional con el objetivo de generar ganancias sin analizar el beneficio o perjuicio a la economía extranjera, lo que lleva a direccionar dos tendencias, el proteccionismo, que implica resguardarse a situaciones de competencia y comercio exterior; y la apertura comercial que permite la libre compra y venta de productos entre países.

1.1.1 Proteccionismo

Para proteger la producción interna de un país se adoptan políticas proteccionistas a través de aranceles o barreras no arancelarias. Los aranceles, son impuestos aplicados al momento de realizar una importación. Otras medidas de proteccionismo son las cuotas de importación, que son limitaciones a la cantidad importada de bienes, y, por último; las restricciones a la exportación, que normalmente son impuestas por el país exportador a solicitud del país importador. (Carbaugh, 2009)

Aranceles

Un arancel es un impuesto o derecho de aduana que grava un producto al momento que atraviesa los límites geográficos de una nación, existen dos tipos de aranceles, el más difundido que es el arancel a la importación, y otro menos común que es un arancel a la exportación. Un arancel proteccionista reduce la cantidad de importaciones que ingresan al país, con la finalidad de resguardar a los productores fomentando la producción nacional y es también un mecanismo recaudatorio con el fin de generar ingresos fiscales (Carbaugh, 2009).

Arancel específico:

Es una cantidad fija exigida por cada unidad de bien importado, por ejemplo, \$3 por barril de petróleo. Este tipo de arancel es fácil de aplicar y administrar en cuanto a productos básicos y estandarizados donde su valor gravable no se observa con facilidad, además, protegen de forma progresiva a los productores nacionales, en contra de los competidores extranjeros que reducen sus precios para ganar mercado, lo que a la final, proporciona a los fabricantes nacionales más protección durante una recesión económica, cuando se adquieren productos más baratos (Krugman, 2002).

El grado de protección de un arancel específico a los productores nacionales, varía en sentido inverso a los cambios en los precios de las importaciones, es decir, mientras menor es el precio el efecto proteccionista del arancel, es mayor; y cuando se presentan aumentos en los precios de los productos a importar, este arancel pierde parte de su efecto proteccionista; ya que el deseo de importar disminuye.

Arancel *Ad valorem*

Este tipo de arancel, es un porcentaje sobre el valor de los bienes importados, luego de cumplir todo el proceso de importación que incluye: costos de la mercadería a importar, junto con los costos de transporte (seguro y flete). Por ejemplo, el 25% del valor de los camiones importados a EEUU. Este tipo de arancel tiende a mantener un grado constante de protección para los fabricantes nacionales durante periodos de precios cambiantes y producen ingresos fiscales en proporción al valor de los bienes (Krugman, 2002).

	Precio FOB	Valor facturado de la mercadería
+	Flete	Valor del transporte internacional
	Seguro	Valor de la prima de seguro
	Valor CIF	

En el Ecuador la base imponible del arancel *ad valorem* es el valor CIF (Costo-Seguro-Flete) del bien importado, es decir, la suma del valor FOB de la importación, que es el valor facturado por el exportador; el valor del flete internacional y el valor de la prima de seguro de la mercadería importada (Aduana del Ecuador SEANE).

Arancel compuesto:

Es una combinación de aranceles específicos y *ad valorem*, por ejemplo, a un importador estadounidense de televisores se le podría requerir pagar un impuesto de 20 dólares por cada televisor importado más el 5% del valor del televisor. Al utilizar un arancel compuesto como medida proteccionista, la función de la porción específica del gravamen es neutralizar la desventaja de costos de las materias primas de los fabricantes nacionales, y la porción *ad valorem* es otorgar protección a la industria de productos terminados. (Carbaugh, 2009)

Barreras no arancelarias

Son políticas distintas a los aranceles que restringen el comercio internacional, algunas con leves consecuencias comerciales como son los requisitos de etiquetas y empaquetamientos y otras con impactos significativos en los patrones comerciales, como las cuotas de importación, las restricciones voluntarias a la exportación, los subsidios y requerimientos de contenido nacional. Estas barreras tienen la intención de reducir las importaciones y así beneficiar a los productores nacionales.

Cuotas de importación

Es una restricción que se aplica a la cantidad de productos que pueden importarse durante un periodo específico, este tipo de barrera se vuelve difícil de manejar por la prisa que tienen los importadores y los exportadores por embarcar sus productos antes de que esta cuota sea cubierta, entonces, los que importan al principio del periodo fijado obtienen tranquilamente su mercadería, pero los que realizan los

trámites de importación tarde, se arriesgan a quedarse sin mercadería, lo que ocasiona que las empresas nacionales suban sus precios. (Carbaugh, 2009)

Restricciones voluntarias a la exportación

Su propósito principal es moderar la competencia internacional, lo que permite a los productores nacionales menos eficientes; participar en mercados que de otra forma se perderían con productores del extranjero que venden un producto superior en calidad a un menor precio. Estas restricciones por lo general son impuestas por el país exportador a solicitud del país importador.

Subsidios

Son otorgados por los gobiernos de cada país a los productores nacionales, de manera que mejoren su posición en el mercado comercializando sus productos a precios competitivos. Los subsidios pueden aplicarse de diferentes formas como: desembolsos de efectivo, concesiones fiscales y préstamos a bajas tasas de interés.

Se pueden distinguir dos tipos de subsidios dentro de la política comercial:

- Subsidio a la producción nacional: subsidio que en ocasiones se otorga a los fabricantes de productos que compiten con las importaciones (Carbaugh 550).
- Subsidio a la exportación: pago realizado a una empresa o individuo que vende un bien en el extranjero (Paul Krugman, Maurice Obstfeld 200).

Modelo de Sustitución de Importaciones

El modelo de sustitución de importaciones comprende un conjunto de barreras comerciales, cuya finalidad es proteger las industrias nacionales de la competencia extranjera (Carbaugh 250).

Muchos países en desarrollo han protegido tradicionalmente un amplio conjunto de manufacturas en una política conocida como industrialización por sustitución de importaciones, y su estrategia está orientada hacia el crecimiento económico interno para favorecer la industria nacional por encima de la de exportación. Esto se justifica debido a que muchos países no tienen la capacidad de exportar sus productos ya

que no están en condiciones de competir con empresas establecidas en los países industrializados; entonces a través de barreras comerciales se restringe las importaciones y el mercado nacional queda para los productos fabricados dentro del país.

La política de sustitución de importaciones se basa en tres pilares fundamentales: una política industrial que subsidia y dirige la producción de bienes sustitutos, barreras arancelarias a las importaciones y una política monetaria que mantenga el tipo de cambio elevado.

Entre las ventajas de un modelo de desarrollo a través de la sustitución de importaciones están:

- Baja probabilidad de fracaso de la industria nacional, ya que existe un mercado para el nuevo producto manufacturado interiormente.
- Es más fácil eliminar la competencia dentro del país que ir a competir fuera de él.
- Los países industrializados para evitar las barreras arancelarias tienen un incentivo de montar una planta de manufactura en el país generando puestos de trabajo.

Existen también desventajas del modelo de sustitución de importaciones:

- El proteccionismo no representa un incentivo para incrementar la eficiencia de la industria nacional, por lo que la imposición de barreras arancelarias podría permitir la supervivencia a un sector manufacturero ineficiente.
- Cuando los mercados son pequeños, los fabricantes no pueden aprovechar las economías de escala.

“Los mercados protegidos no solamente fragmentan la producción internacional, sino que, al reducir la competencia y aumentar los beneficios, también atraen a demasiadas empresas a la industria protegida. Con la proliferación de empresas en mercados

nacionales estrechos, la escala de producción de cada empresa se hace ineficiente” (Parkin 223).

- El contrabando, que se desencadena debido a las barreras de entrada de algunos productos extranjeros.
- Se deja de lado sectores que tienen potencial de exportación por concentrarse en proteger a una industria naciente.
- Luego de haber impuesto barreras comerciales para proteger a un sector, es difícil quitarlas; pues el sector siempre reclamará protección por parte del estado. Por otro lado, si la gestión pública decide proteger una determinada industria porque supone que esta es capaz de permitir ganancias suficientes, por qué no desarrollan dicha industria los inversores privados sin ayuda del estado.

Durante los años 50 y 60, la Comisión Económica para América Latina (CEPAL) insistía en que debía fomentarse el desarrollo de los países de América Latina a través de la sustitución de importaciones, cuyo objetivo era el impulsar al sector productor de manufacturas que permite la suficiente acumulación de capital para emprender un proceso de desarrollo económico (FitzGerald).

El economista argentino Raúl Prebisch fue el promotor de este modelo de desarrollo económico, y consideraba que el desarrollo tecnológico desigual había dividido al mundo en países industriales y países concentrados en la producción de materias primas.

1.1.2 Libre Comercio y Apertura Comercial

El libre comercio es la capacidad de transar bienes y servicios con el resto del mundo. En un sistema de mercados abiertos entre países, las naciones concentran su producción en artículos que pueden fabricar de forma más barata, con todos los beneficios consecuentes de la división del trabajo y la apertura comercial (Días).

Una economía abierta es aquella que participa en el comercio internacional de bienes y servicios con otros países, dependiendo de las ventajas económicas que esta posea, como la ventaja comparativa; conocida como la capacidad de una persona,

empresa o país para producir un bien utilizando relativamente menos recursos que otro. Esta es uno de los fundamentos básicos del comercio entre países, asumiendo como decisivos los costes relativos de producción y no los absolutos. La ventaja competitiva está relacionada con lo que caracteriza a ese país y a su economía frente a otras industrias competidoras, es decir, lo que le hace diferente y le permite atraer más consumidores.

1.2. Análisis de la Balanza Comercial Ecuatoriana. Periodo 2008 – 2016

La Balanza Comercial de un país registra la diferencia entre exportaciones e importaciones en un periodo de tiempo. En el caso ecuatoriano está dividida en productos petroleros y sus derivados; y no petroleros como: manufactura de cuero, plástico y caucho, banano y plátano, camarón, cacao y elaborados, atún y pescado, café y elaborados, enlatados de pescado, flores naturales, vehículos, otras manufacturas de metal, extractos y aceites vegetales, jugos y conservas de frutas.

Los países a los cuales se vende los productos petroleros son: EEUU, Panamá, Chile, Perú, Guatemala, El Salvador, China, Honduras, Nicaragua y Colombia; por otro lado, los países con los que se comercian los productos no petroleros son: EEUU, Colombia, Rusia, Italia, Venezuela, Alemania, España, Holanda, Perú, y Bélgica, dando a lo largo de este periodo los siguientes resultados tanto en importaciones como exportaciones, y por ende el saldo de la balanza comercial obtenida en cada uno de los años (BCE, 2009).

Cuadro 1. Balanza Comercial Ecuatoriana

BALANZA COMERCIAL ECUATORIANA			
MILES DE DÓLARES FOB			
Año	Exportaciones	Importaciones	Balanza Comercial
2008	18.489.786,00	17.608.649,00	881.137,00
2009	13.762.289,00	14.072.176,00	-309.887,00
2010	17.369.236,00	18.668.825,00	-1.299.589,00
2011	22.292.246,00	22.945.797,00	-653.551,00
2012	23.898.700,00	23.991.080,00	-92.380,00
2013	24.957.600,00	25.746.200,00	-788.600,00
2014	25.732.300,00	26.433.200,00	-700.900,00
2015	18.365.900,00	20.431.000,00	-2.065.100,00
2016	16.797.700,00	15.545.200,00	1.252.500,00

Fuente: Banco Central del Ecuador

Elaborado por: El autor

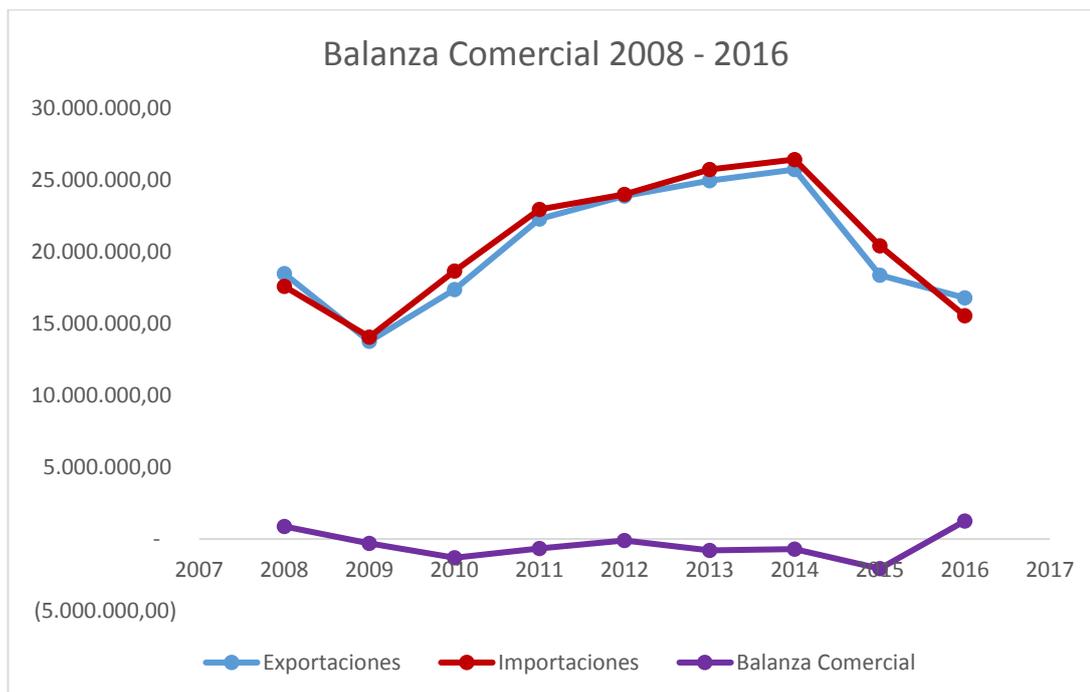


Ilustración 1. Balanza Comercial 2008 - 2016

Fuente: Banco Central del Ecuador
Elaborado por: El autor

A diciembre del 2008, la balanza comercial fue positiva y registró un saldo de US\$ 881,13 millones, explicado en parte al superávit de la balanza comercial petrolera debido al alto precio del crudo cuyo valor más alto registrado fue de US\$ 82,99 por barril. Las exportaciones totales al mes de diciembre, alcanzaron un valor FOB de US\$ 18.489,78 millones, lo que significó un aumento anual en dólares del 29,11%, en volumen de 0,68% y en precio de 28,23% en comparación al año anterior.

Al final del año 2009 se registró un déficit en la balanza comercial de US\$ 309,88 millones, dado por una disminución en las exportaciones del 25,57%, lo que fue mayor a la disminución de las importaciones, aunque estas se redujeron en un 20,08%, ya que en este año hubo una disminución de los precios de los productos importados como de los Combustibles y Lubricantes cuyos precios se redujeron en un 43,39% y el de Materias Primas en 15,08%.

En el año 2010 la balanza comercial cerró con un déficit de US\$ 1.299,58 millones, debido a un incremento de las importaciones de 32,66% con respecto al año anterior; las importaciones de bienes de consumo se incrementaron en un 34%, las de bienes de capital en un 30% y las de materias primas en un 26%, opacando el incremento de las exportaciones que fue de un 26,21%.

Al final del año 2011, se registró un déficit de balanza comercial de US\$ 653.55 millones, ya que las exportaciones aumentaron en un 28,34%, y las importaciones aumentaron en un 22,91%, con respecto al año anterior, lo que significó una leve recuperación de la balanza comercial en un 50% aproximadamente, debido al saldo positivo en la balanza comercial petrolera ocasionado por el incremento del precio de barril de petróleo mas no en el volumen de exportación que disminuyó en 1,1% con respecto al año anterior. El motivo de la variación de las importaciones fue por incremento en los precios de los bienes importados ya que en volumen solo se incrementó en 5,5%. Los rubros que tuvieron incrementos significativos fueron las materias primas, los bienes de consumo y los bienes de capital.

Año 2012, en este año se registró un déficit de balanza comercial de US\$ 92,38 millones, ya que las exportaciones aumentaron en un 7,21%, pero las importaciones aumentaron en un 4,56%, con respecto al año anterior, este año fue denominado como el mejor cuarto creciente en sus primeros meses, ya que los resultados del control de la inversión y el consumo por parte de los hogares fue muy notable, por mostrar una inversión elevada y consumos altos, es decir la reducción de pobreza y desigualdad se asimilaba a la realidad.

Al final del año 2013, se registró un déficit de balanza comercial de US\$ 788,60 millones, ya que las exportaciones aumentaron en un 4,43%, pero las importaciones aumentaron en un 7,32%, con respecto al año anterior, si bien el crudo fue el principal rubro de exportación, cuyas ventas aumentaron 6,6% en este año, productos como el banano, el café y el cacao tuvieron un aumento de ventas de 6,7%, mientras que el envío de flores al mercado internacional creció un 17,1%.

A finales del año 2014, se registró un déficit de balanza comercial de US\$ 700,9 millones, ya que las exportaciones aumentaron en un 3,10%, pero las importaciones aumentaron en un 2,67%, con respecto al año anterior, esto puede deberse al precio del crudo, el cual aumentó a \$67,38, nuevamente se ve una recuperación de la balanza comercial, pero el déficit sigue presente, mucho más que en el año 2012, donde la recuperación fue notoria.

En el año 2015 la balanza comercial cerró con un déficit de US\$ 2.065,10 millones, dado por una disminución de las exportaciones en 28,63%, y las importaciones también disminuyeron en un 22,71% con respecto al año anterior, el precio del crudo llegó a \$84,10; pero el incremento del déficit seguía presenta, además hubo una

apreciación del dólar respecto a otras monedas, lo que repercutió sobre la competitividad de los productos ecuatorianos de exportación, lo que hizo encarecer los productos más destacados del país como el café, cacao, banano, flores y camarón.

Al final del año 2016, se registró un superávit de balanza comercial de US\$ 1.255,50 millones, aunque las exportaciones disminuyeron en un 8,54%; las importaciones sufrieron una disminución mayor del 23,91%, con respecto al año anterior, en donde finalmente se obtuvo una recuperación del déficit (Banco Central del Ecuador, 2017)

1.3. Análisis del Sector Automotriz Ecuatoriano (2008 – 2016)

Las partidas arancelarias del sector automotriz, es decir, cada una de las codificaciones numéricas con las que se registran las mercaderías al momento de venderlas o comprarlas internacionalmente, es una forma de organización de datos y conceptos. Para esta investigación solo se tomará en cuenta los vehículos de cuatro ruedas y que exclusivamente sirvan para transporte, ya sea de personas, animales o mercadería.

La estructura del sistema armonizado de las partidas arancelarias, consta de 97 capítulos, en donde el sector automotriz se detalla a partir del capítulo 87 denominado: VEHICULOS AUTOMOVILES, TRACTORES, VELOCIPEDOS Y DEMAS VEHICULOS TERRESTRES; SUS PARTES Y ACCESORIOS, detallando algunas notas explicativas como:

1.- Este Capítulo no comprende los vehículos concebidos para circular solamente sobre carriles (rieles).

2.- En este Capítulo, se entiende por tractores los vehículos con motor esencialmente concebidos para tirar o empujar otros aparatos, vehículos o cargas, incluso si tienen ciertos acondicionamientos accesorios en relación con su utilización principal, que permitan el transporte de herramientas, semillas, abonos, etc. Las máquinas e instrumentos de trabajo concebidos para equipar los tractores de la partida 87.01 como material intercambiable siguen su propio régimen, aunque se presenten con el tractor, incluso si están montados sobre éste.

3.- Los chasis con cabina incorporada para vehículos automóviles se clasificarán en las partidas 87.02 a 87.04 y no en la partida 87.06.

4.- La partida 87.12 comprende todas las bicicletas para niños. Los demás velocípedos para niños se clasificarán en la partida 95.03 (COMUNIDAD ANDINA, 2007)

A continuación, se detallan las partidas arancelarias del sector automotriz, en las que se basa esta investigación:

Cuadro 2. Subpartidas Arancelarias de Vehículos

87.02	VEHÍCULOS AUTOMÓVILES PARA TRANSPORTE DE DIEZ O MÁS PERSONAS, INCLUIDO EL CONDUCTOR
87.02.10	CON MOTOR DE ÉMBOLO (PISTÓN) DE ENCENDIDO POR COMPRESIÓN (DIESEL O SEMI-DIESEL)
8702.10.10.90	FURGONETA, CAMIONETA, VEHICULOS CHASIS MOTOR
8702.10.90.90	BUS, MINIBUS, OMNIBUS, BUSETA, AMBULANCIA, VEHICULO KOMBI
87.02.90	LOS DEMÁS
8702.90.10.90	BUS VOLKSWAGEN, CON CARROCERIA Y CHASIS
8702.90.91.90	MINI-BUS
8702.90.99.91	VEHICULO HIBRIDO-JEEP (SW)
87.03	AUTOMÓVILES DE TURISMO Y DEMÁS VEHÍCULOS AUTOMÓVILES CONCEBIDOS PRINCIPALMENTE PARA TRANSPORTE DE PERSONAS (EXCEPTO LOS DE LA PARTIDA 8702), INCLUIDOS LOS DEL TIPO FAMILIAR (BREAK O STATION WAGON) Y LOS DE CARRERAS
87.03.22	DE CILINDRADA SUPERIOR A 1 000 CM ³ PERO INFERIOR O IGUAL A 1 500 CM ³
8703.22.90.90	AUTOMOVIL, VEHICULO, JEEP
87.03.23	DE CILINDRADA SUPERIOR A 1 500 CM ³ PERO INFERIOR O IGUAL A 3 000 CM ³
8703.23.10.90	AUTOMOVIL, VEHICULO, JEEP
8703.23.90.90	AUTOMOVIL, VEHICULO, JEEP
87.03.24	DE CILINDRADA SUPERIOR A 3 000 CM ³
8703.24.10.90	CAMIONETA, FURGONETA, JEEP, VEHICULO
8703.24.90.90	AUTOMOVIL, FURGONETA, JEEP
87.03.32	DE CILINDRADA SUPERIOR A 1 500 CM ³ PERO INFERIOR O IGUAL A 2 500 CM ³
8703.32.10.90	JEEP
8703.32.90.90	JEEP
87.03.33	DE CILINDRADA SUPERIOR A 2 500 CM ³
8703.33.10.90	JEEP, MONTERO, VEHICULO
8703.33.90.90	VEHICULO
87.03.90	LOS DEMÁS
8703.90.00.91	VEHICULO HIBRIDO
87.04	VEHÍCULOS AUTOMÓVILES PARA TRANSPORTE DE MERCANCÍAS
87.04.10	VOLQUETES AUTOMOTORES CONCEBIDOS PARA UTILIZARLOS FUERA DE LA RED DE CARRETERAS
8704.10.00.90	CAMION, VOLQUETAS

87.04.21	LOS DEMÁS, CON MOTOR DE ÉMBOLO (PISTÓN) DE ENCENDIDO POR COMPRESIÓN (DIESEL O SEMI-DIESEL), DE PESO TOTAL CON CARGA MÁXIMA INFERIOR O IGUAL A 5 T
8704.21.10.90	CAMION, CAMIONETA, VEHICULO
8704.21.90.90	CAMION, VEHICULO DE CARGA
87.04.22	DE PESO TOTAL CON CARGA MÁXIMA SUPERIOR A 5 T PERO INFERIOR O IGUAL A 20 T
8704.22.10.90	CAMION
8704.22.20.90	CAMION, VEHICULO, VEHICULO DE CARGA
8704.22.90.90	CAMION, RECOLECTOR DE BASURA
87.04.23	DE PESO TOTAL CON CARGA MÁXIMA SUPERIOR A 20 T
8704.23.00.90	CAMION, VEHICULO, VOLQUETA.
87.04.31	LOS DEMÁS, CON MOTOR DE ÉMBOLO (PISTÓN) DE ENCENDIDO POR CHISPA, DE PESO TOTAL CON CARGA MÁXIMA INFERIOR O IGUAL A 5 T
8704.31.10.90	CAMIONETA, VEHICULO
8704.31.90.90	FIAT FIORINO
87.04.32	DE PESO TOTAL CON CARGA MÁXIMA SUPERIOR A 5 T
8704.32.10.90	VEHICULO
8704.32.90.90	VOLQUETA
87.05	VEHÍCULOS AUTOMÓVILES PARA USOS ESPECIALES (EXCEPTO LOS CONCEBIDOS PRINCIPALMENTE PARA TRANSPORTE DE PERSONAS O MERCANCÍAS) [POR EJEMPLO: COCHES PARA REPARACIONES (AUXILIO MECÁNICO), CAMIONES GRÚA, CAMIONES DE BOMBEROS, CAMIONES HORMIGONERA, COCHES BARRE.
8705.10.00.00	CAMION GRUA
8705.20.00.00	CAMION ESPECIAL
8705.30.00.00	CAMION DE BOMBEROS
8705.40.00.00	CAMION, MEZCLADORA
87.05.90	LOS DEMÁS
8705.90.11.00	BARREDORA
8705.90.19.00	CAMION ESPECIAL, VOLQUETA
8705.90.90.00	CAMION, DISTRIBUIDOR, ESPARCIDORA, TANQUERO, VEHICULO AMBULANCIA, VEHICULO DE RESCATE

Fuente: Comunidad Andina

Elaborado por: El autor

Durante el periodo de análisis se ha presentado año a año déficit de balanza comercial del sector automotriz en el país, siendo el año 2013 el año con un mayor déficit de balanza comercial registrando un valor de US\$515,22 millones. Esto se debe a que el Ecuador carece de capacidad tecnológica, maquinaria y equipo para la fabricación de automóviles nacionales, y esa es la razón de la dependencia de la importación de los mismos.

Se puede ver que durante el periodo analizado, en promedio las subpartidas más importadas fueron: 8703.23.90.90, 8704.22.90.90, 8704.23.00.90, correspondientes a automóviles, vehículos y jeeps de cilindra entre 1.500cm³ y 3.000cm³; camiones con carga máxima entre cinco y veinte toneladas como los recolectores de basura, y camiones con carga máxima superior a las veinte toneladas como las volquetas, respectivamente.

Entre los menos importados están las subpartidas: 8702.90.99.91, 8704.31.90.90, 8704.32.10.90, correspondientes a vehículos híbridos con capacidad de transporte de diez o más personas; el Fiat Fiorino como automóvil para transporte de mercancía con carga máxima igual o inferior a cinco toneladas, y con carga máxima superior a las cinco toneladas, respectivamente.

Las subpartidas más exportadas en promedio durante el periodo de análisis fueron: 8704.21.10.90, 8703.23.90.90, 8703.22.90.90, correspondientes a camiones, camionetas y vehículos para transporte de mercancía con carga máxima inferior o igual a cinco toneladas; automóviles, vehículos y jeeps de cilindra entre a 1.500cm³ y 3.000cm³; y automóviles, vehículos y jeeps de cilindra entre a 1.000cm³ y 1.500cm³, respectivamente.

Las subpartidas de vehículos menos exportados fueron: 8704.32.90.90, 8703.32.10.90, 8703.90.00.91, correspondientes a vehículos para transporte de mercancía con carga máxima superior a las cinco toneladas; jeeps de cilindra entre 1.500cm³ y 2.500cm³; y vehículos híbridos, respectivamente.

Las importaciones de vehículos, así como de partes y accesorios (CKD) se realizan de diversos países como Alemania, Argentina, Bélgica, Brasil, Canadá, China, Colombia, Corea, Estados Unidos, España, Francia, Holanda, India, Indonesia, Inglaterra, Japón, México, República Checa, Suecia, Tailandia y Venezuela; a través de estas se abastece al mercado de productos terminados (vehículos) así como de partes y accesorios (CKD).

Cuadro 3. Exportaciones Vehículos

EXPORTACIONES									
SUBPARTIDAS	AÑOS								
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
8702.10.10.90	-	18.344,00	2.750,00	67.202,81	21.264.640,00	-	26.103,00	-	-
8702.10.90.90	63.862.110,00	19.061.125,89	21.466.026,00	28.054.620,00	29.098.648,00	3.797.486,55	3.675.759,00	73.900,00	1.706.155,00
8702.90.10.90	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8702.90.91.90	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8702.90.99.91	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8703.22.90.90	36.334.000,00	27.933.260,00	67.454.080,17	38.712.765,15	84.885.681,90	11.979.083,00	29.992.567,44	10.234.921,89	76.362,15
8703.23.10.90	57.659.810,00	52.625.350,71	48.628.531,51	34.557.685,00	15.594.163,00	3.972.048,02	10.000,00	224.041,09	115.007,37
8703.23.90.90	24.117.150,00	38.230.639,00	76.468.121,50	61.993.936,94	97.707.810,89	-	46.358.632,37	24.201.041,04	747.377,33
8703.24.10.90	70.280,00	51.624,75	5.000,00	25.500,00	-	36.996,56	-	2.354.670,00	73.792,34
8703.24.90.90	82.110,00	129.028,70	27.113,10	-	-	109.207,40	-	-	31.981,00
8703.32.10.90	-	17.321,38	15.758,00	11.663,00	-	-	-	-	-
8703.32.90.90	189.050,00	14.914,24	-	-	-	-	-	-	-
8703.33.10.90	-	-	-	-	25.200,00	26.736,00	52.340,00	-	10.000,00
8703.33.90.90	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8703.90.00.91	-	-	52.398,00	-	-	-	-	-	-
8704.10.00.90	270.000,00	270.000,00	-	-	1.310.509,38	148.000,00	-	-	-
8704.21.10.90	121.340.380,00	92.993.595,00	110.522.121,00	156.467.535,80	117.955.302,00	2.439.337,00	-	-	-
8704.21.90.90	-	-	-	-	2.024.748,00	25.142,51	-	-	-
8704.22.10.90	31.730,00	53.393,00	59.000,00	-	117.941,00	360.500,00	-	-	164.360,00
8704.22.20.90	19.040,00	46.827,40	42.400,00	25.005,40	23.272.915,00	18.456.668,00	158.242,95	-	1.311.310,30
8704.22.90.90	-	356.497,60	24.640,55	-	531.131,43	-	-	202.021,39	2.882.276,00
8704.23.00.90	-	33.050,00	-	997.000,00	663.229,16	-	1.338.179,13	86.900,12	7.279.643,17
8704.31.10.90	100.289.170,00	1.737.030,00	30.934.847,00	32.314.441,00	102.273.381,44	26.203.590,00	-	73.397,34	-
8704.31.90.90	-	-	-	-	-	-	2.715,60	959.095,44	-
8704.32.10.90	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8704.32.90.90	-	-	-	-	-	15.000,00	-	-	-
8705.10.00.00	675.230,00	471.000,00	27.936,81	89.773,93	1.265.685,21	-	25.462,89	1.845.128,07	268.634,91
8705.20.00.00	53.390,00	36.000,00	230.506,06	-	1.440.835,02	30.000,00	16.243,63	3.000,00	2.482.183,67
8705.30.00.00	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8705.40.00.00	-	48.138,81	273.000,00	682.700,00	549.390,81	803.467,98	37.270,90	-	488.938,98
8705.90.11.00	-	-	50.000,00	36.000,00	-	-	-	-	70.024,00
8705.90.19.00	16.000,00	16.000,00	-	634,15	367.956,09	-	-	-	345.789,84
8705.90.90.00	37.690,00	577.847,98	840.005,83	456.225,53	3.181.228,23	2.337.498,33	560.203,02	-	-
TOTAL	405.047.140,00	234.720.988,46	357.124.235,53	354.492.688,71	503.530.396,56	70.740.761,35	82.253.719,93	40.258.116,38	18.053.836,06

Fuente: Cobus Group: Commercial Business

Elaborado por: El autor

Cuadro 4. Importaciones Vehículos

IMPORTACIONES									
SUBPARTIDAS	AÑOS								
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
8702.10.10.90	11.021.530,00	13.047.740,67	32.918.282,53	45.682.702,72	24.877.631,06	26.673.035,20	34.825.154,42	15.084.232,12	2.462.967,00
8702.10.90.90	22.853.080,00	22.995.462,20	10.280.605,41	42.762.134,22	53.618.031,53	84.241.324,12	57.957.961,48	98.123.232,82	90.679.797,12
8702.90.10.90	13.000,00	113.453,00	495.510,00	330.700,00	1.886.468,00	5.332.000,00	275.410,00	1.746.430,00	-
8702.90.91.90	250.920,00	70.732,21	322.490,42	197.180,00	12.020,00	7.707.157,50	8.447.873,50	3.066.135,00	-
8702.90.99.91	-	46.500,00	78.918,00	-	-	-	-	-	-
8703.22.90.90	60.586.190,00	16.181.189,78	23.244.808,03	21.885.377,49	16.045.619,08	23.577.417,95	21.587.608,00	25.768.701,60	30.714.701,59
8703.23.10.90	40.659.370,00	9.320.599,91	11.793.715,35	7.053.304,66	5.821.972,95	14.476.440,50	17.665.149,05	14.488.926,04	13.428.227,20
8703.23.90.90	232.877.810,00	69.681.449,73	46.681.110,21	82.074.446,88	86.129.027,13	79.019.475,00	96.035.178,35	90.996.177,52	83.988.646,06
8703.24.10.90	23.778.040,00	9.872.554,40	5.396.965,53	3.807.302,12	3.826.708,93	9.277.441,76	21.923.874,83	21.225.326,02	19.492.186,75
8703.24.90.90	15.023.380,00	7.061.388,18	3.262.702,78	2.237.201,45	1.680.184,36	7.627.088,77	5.172.321,60	1.999.678,63	4.694.884,61
8703.32.10.90	3.919.710,00	2.225.622,56	345.577,84	293.399,37	-	33.277,00	-	275.231,00	119.576,00
8703.32.90.90	7.644.550,00	9.442.657,53	4.186.908,00	700.712,10	572.320,00	584.369,00	507.686,25	333.467,35	2.189.548,58
8703.33.10.90	2.734.230,00	1.403.375,00	745.804,65	72.808,00	931.643,30	960.893,00	635.137,00	422.676,00	333.666,00
8703.33.90.90	1.583.920,00	100.270,98	186.826,95	90.870,00	-	-	-	-	51.799,60
8703.90.00.91	469.500,00	3.625.990,58	63.689.137,73	4.763.832,29	3.448.045,58	6.451.630,67	1.113.249,99	7.609.165,17	-
8704.10.00.90	9.593.890,00	6.750.397,29	1.400.649,56	2.578.903,09	3.927.549,93	12.092.068,36	3.118.686,98	-	-
8704.21.10.90	62.267.330,00	35.550.765,72	43.724.448,82	62.943.152,76	21.066.928,29	9.331.227,49	-	-	-
8704.21.90.90	6.491.640,00	3.098.539,85	933.294,44	7.863.822,33	13.546.182,58	26.424.166,43	27.489.542,81	27.490.201,25	5.776.774,60
8704.22.10.90	24.670.450,00	12.775.636,49	13.755.393,62	-	20.577.997,19	12.583.817,55	20.537.303,76	30.083.253,30	12.981.487,62
8704.22.20.90	48.161.110,00	17.043.298,64	25.902.414,85	27.247.818,99	30.304.577,62	32.132.818,12	33.494.442,22	40.050.132,06	28.728.493,69
8704.22.90.90	85.443.790,00	47.165.090,79	56.490.257,00	69.371.134,38	67.904.241,26	58.473.672,16	73.207.710,84	65.953.980,07	32.547.456,49
8704.23.00.90	82.202.670,00	32.199.969,87	32.159.413,89	36.490.907,69	55.358.596,80	89.314.153,69	85.352.064,73	60.437.974,93	30.920.140,47
8704.31.10.90	65.183.310,00	51.867.421,36	70.817.532,03	39.742.023,72	65.056.822,56	27.801.361,81	-	-	-
8704.31.90.90	27.200,00	114.903,00	77.800,00	-	-	37.822,20	-	-	-
8704.32.10.90	107.840,00	83.463,00	96.678,00	-	-	-	-	-	-
8704.32.90.90	-	168.000,00	-	-	267.400,00	407.930,00	-	-	-
8705.10.00.00	166.240,00	1.650.838,71	1.387.940,75	3.260.043,81	6.919.059,07	5.390.395,06	2.039.692,92	1.752.858,78	723.518,63
8705.20.00.00	-	2.687.769,59	1.650.892,74	1.084.915,22	3.894.650,51	2.847.901,15	907.474,88	-	138.050,00
8705.30.00.00	107.650,00	3.282.107,95	1.835.908,87	5.463.205,64	8.551.073,88	2.845.010,94	1.778.813,19	6.386.548,70	1.943.949,66
8705.40.00.00	8.367.420,00	7.525.013,11	3.995.181,49	9.284.402,08	23.042.431,97	23.346.144,93	16.634.258,37	6.255.795,24	2.164.771,52
8705.90.11.00	102.480,00	1.085.764,34	716.354,85	939.654,72	552.213,00	1.117.276,12	686.541,06	593.369,82	496.730,23
8705.90.19.00	2.436.380,00	2.574.059,92	1.020.059,24	1.803.900,00	28.250,00	174.145,18	1.067.081,19	1.259.494,02	987.608,48
8705.90.90.00	5.235.450,00	7.916.544,85	8.900.775,08	28.564.172,08	20.977.472,62	15.682.009,43	7.147.483,84	-	-
TOTAL	823.980.080,00	398.728.571,21	468.494.358,66	508.590.027,81	540.825.119,20	585.963.471,09	539.607.701,26	521.402.987,44	365.564.981,90

Fuente: Cobus Group: Commercial Business

Elaborado por: El autor

Cuadro 5. Balanza Comercial Vehículos

BALANZA COMERCIAL									
(X) - (M)	AÑOS								
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
	-418.932.940,00	-164.007.582,75	-111.370.123,13	-154.097.339,10	-37.294.722,64	-515.222.709,74	-457.353.981,33	-481.144.871,06	-347.511.145,84

Fuente: Cobus Group: Commercial Business

Elaborado por: El autor

BALANZA COMERCIAL AUTOMOVILES			
DÓLARES FOB			
Año	Exportaciones	Importaciones	Balanza Comercial
2008	405.047.140,00	823.980.080,00	-418.932.940,00
2009	234.720.988,46	398.728.571,21	-164.007.582,75
2010	357.124.235,53	468.494.358,66	-111.370.123,13
2011	354.492.688,71	508.590.027,81	-154.097.339,10
2012	503.530.396,56	540.825.119,20	-37.294.722,64
2013	70.740.761,35	585.963.471,09	-515.222.709,74
2014	82.253.719,93	539.607.701,26	-457.353.981,33
2015	40.258.116,38	521.402.987,44	-481.144.871,06
2016	18.053.836,06	365.564.981,90	-347.511.145,84

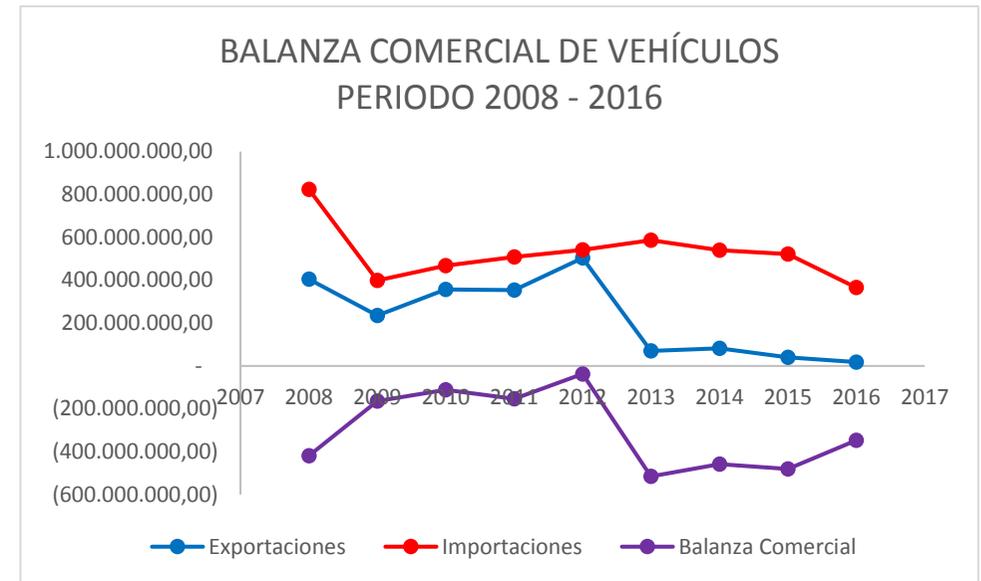


Ilustración 2. Balanza Comercial de Vehículos. Periodo 2008 - 2016

Capítulo II

2. Sector Automotriz Ecuatoriano

En el Ecuador la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE), desde 1946 es la encargada del cumplimiento de normas legales, diálogos e innovación constante para alcanzar una sostenibilidad, apoyando su esfuerzo en el desarrollo y mejoramiento; además de promover el ingreso de nuevas y mejores tecnologías automotrices, así como la oferta de servicios y productos que satisfacen a las necesidades de movilización de la sociedad que aportan al desarrollo del sector y del país.

2.1. Antecedentes

Previo a la existencia de la AEADE, en Ecuador ya se daba movimientos de capitales basados en los alquileres de vehículos, dado que este medio de transporte llegó a ser una gran novedad en el país a partir de la llegada del primer vehículo a la ciudad de Guayaquil en 1901, este auto se podía conducir a una velocidad de 20 o 30 kilómetros por hora y era de fabricación francesa. En el mismo año el Sr. Carlos Álvarez Gangotena asistió a una feria de autos en París y por el estrecho de Magallanes trajo un vehículo a Quito de la marca De Dion Bouton.

Con el paso de los años fueron llegando más vehículos al país, en 1908 el General Eloy Alfaro en su segunda presidencia, utilizó un auto francés de marca Dietrich Lorraine y fue el primer presidente que para su movilización usó un vehículo. En 1910 aumenta el interés por los vehículos, por lo que en la plaza de San Francisco en Guayaquil se comenzó a ofrecer vehículos en alquiler. En la década de 1920 apareció E. Maulme, el primer concesionario del país y para entonces había más de 200 autos en alquiler y 250 autos particulares rodando en la capital. En 1930 llega el primer bus que realizaba recorridos por las calles tradicionales de la capital.

A inicios de los años 50 el sector automotriz se fue consolidando, cuando empresas metalmecánicas y textiles comenzaron la fabricación de carrocerías, asientos para buses, algunas partes y piezas metálicas, como repuestos para cubrir la demanda de siniestros posibles en esa época de los medios de transporte ya existentes.

2.2. Crecimiento

En 1946 un grupo de comerciantes capitalinos, conformado por miembros del sector automotriz de Quito, Ambato y Riobamba, constituyó la Asociación Ecuatoriana Automotriz del Interior (AEADI) y en el año 2002 cambió su nombre a la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE), nombre que mantiene en la actualidad. Durante todos estos años el sector automotriz ha mostrado un importante crecimiento, el cual se analiza por décadas.

1946-1956

La industria del automóvil, adquirió una dimensión gigantesca, ya que, tener auto era clave para la vida del siglo XX. Luego de la segunda guerra mundial existió un desarrollo innovador para el sector automotriz, como todas las industrias del automóvil participaron en la guerra, empezaron las primeras indagaciones para la fabricación de autos más veloces, resistentes y novedosos, y por ende construcciones de carreteras en donde estos puedan transitar. Entonces, cuando la paz llegó al mundo todos estaban preocupados por la reparación, preparación y reconversión de todos los equipos, y los vehículos fueron una prioridad.

En Ecuador, esta preocupación estimuló a la exportación y producción de materia prima, como caucho y balsa, utilizados para sustentar el esfuerzo dado durante y después de la guerra, y como todo lo que pasaba en Europa se llegaba a conocer en el resto del mundo, el estado ecuatoriano participó en la concesión de créditos asistencia técnica y construcción de carreteras.

1957-1967

En esta década se acelera la industrialización, se ampliaron los medios de comunicación el parque automotor y las carreteras en el Ecuador, todo esto debido al crecimiento poblacional dado en los años 50, ya que en 1900 Ecuador contaba con 1 millón de habitantes y para 1950 ya tenía 2'288.825, lo que demandaba una urbanización en las dos ciudades más importantes Quito y Guayaquil. Esto influyó para la existencia de más vehículos, vías y modernas edificaciones para los años 60 en adelante.

En 1958, Cesar Álvarez Barba de la marca BMW buscó la forma de distribuir vehículos en el país y en 1959 se fundó Quito Motors, concesionaria que consiguió la franquicia de Ford Motor Company, además aparece Casabaca, comercializadora

de la marca Toyota. A nivel mundial las empresas automotrices existentes al retomar sus labores y apostar a nuevos mercados, motivan a la creación de nuevas compañías con modelos novedosos, además los vehículos llegan a ser promocionados de forma masiva en televisión.

1968-1978

En 1970, en Ecuador se da el boom petrolero y el PIB muestra altos crecimientos donde la industria automotriz tuvo un gran peso y se inició con la fabricación de vehículos a finales de los 60 y principios de los 70 donde la producción superó las 5.000 unidades, para entonces los presidentes de la república utilizaban autos que les brindaban seguridad y la tecnología proporcionaba mayores comodidades, en esta época el papamóvil se convertía en una sensación.

1979-1989

Durante este periodo, el país obtuvo obras viales en Quito y Guayaquil, en la capital se concluyó la construcción de 11 pasos a desnivel y 3 túneles: de San Juan, San Roque y San Diego, además se consolidaron nuevas avenidas. En Guayaquil la vía perimetral fue ejecutada, además se adjudicaron contratos para la construcción de carreteras que conecten la Sierra con la Amazonía. En mayo de 1980, se fabrica el Blazer, primer vehículo liviano del Ecuador, un 4x4 con motor V8 de alta potencia. Además, en el país aparece en 1987 el San Remo y el Chevrolet Trooper.

1990-2000

Los años 90 cambiaron la realidad automotriz, ya que se dieron tres factores importantes para el desarrollo del sector, en 1992, en el gobierno de Rodrigo Borja se liberó la importación de vehículos al Ecuador, que por varios años estuvo seriamente limitada, en ese mismo año asumió el poder Sixto Durán Ballén, quien con el modelo aperturista y de modernización estatal sentó las bases de la liberación económica, y finalmente en este año se dio el Pacto Andino, en donde Venezuela, Colombia, Ecuador, Perú y Bolivia crearon una zona de libre mercado e integración comercial que entró a regir en 1993 y que incentivó el mercado de los vehículos.

Gracias a la libre competencia, importadores y ensambladores podían mejorar sus negocios e industrias bajo el ritmo que marcaba la demanda de los consumidores por adquirir un nuevo auto. De esta manera los precios se ajustarían según las reglas de

mercado, el mercado publicitario también creció y todos los servicios de postventa estaban listos para modernizar toda la gama de atención y cuidados del vehículo. Los primeros autos importados llegaron en julio de 1992, y para 1996 y 1997 el parque automotor ecuatoriano tenía cerca de 700.000 unidades, que se vendían alrededor de 14 y 20 millones de sucres.

2001-2016

Luego de la crisis por la dolarización, en el 2005 se llegó a un récord de ventas marcado por más de 69.000 unidades, y en 2006 se impusieron nuevos tributos que afectaban al sector con los que se obtuvo una recaudación fiscal de \$69'564.821. A finales del año 2008, el gobierno implementó medidas de restricción a las importaciones tributarias y de comercio exterior como Impuesto a la salida de divisas (ISD), Impuesto a los consumos especiales (ICE), aranceles, Impuesto a la Contaminación Vehicular y cupos de importación. Para el 2011 los vehículos de fabricación nacional atendieron el 44%, 62.053 unidades de la demanda local en ese año. En el 2009 llega a Ecuador el primer vehículo híbrido, el Toyota Prius que innovó el sector automotriz con sus características de ahorro de combustible y reducción de emisiones, esto provocó que otras marcas internacionalmente reconocidas también oferten autos con las mismas características lo que provocó que el mercado se siga moviendo a pesar de las políticas implementadas.

2.3. Cadena de Valor

Según Porter, el valor es la suma de los beneficios percibidos que el cliente recibe menos los costos percibidos por él al adquirir y usar un producto o servicio. La cadena de valor es esencialmente una forma de análisis de la actividad empresarial mediante la cual se descompone una empresa en sus partes constitutivas, buscando identificar fuentes de ventaja competitiva en aquellas actividades generadoras de valor. Esa ventaja competitiva se logra cuando la empresa desarrolla e integra las actividades de su cadena de valor de forma menos costosa y mejor diferenciada que sus rivales, por consiguiente, la cadena de valor de una empresa está conformada por todas sus actividades generadoras de valor agregado y por los márgenes que éstas aportan.

La cadena de valor está constituida por tres elementos, actividades primarias, actividades de soporte y un margen. Las actividades primarias son actividades que

tienen que ver con el desarrollo, producción, logística, comercialización y servicios de post venta del producto; las actividades de soporte se basan en la administración de recursos humanos, compras, desarrollo tecnológico y de procesos más la infraestructura empresarial; y el margen es la diferencia entre el valor total y los costos totales incurridos por la empresa para desempeñar las actividades generadoras de valor.

La cadena de valor engloba actividades principales y de apoyo relacionadas al proceso de generación de un bien o servicio, además, permite identificar costos en los que se incurre durante los procesos, lo que ayuda a una correcta estructuración y organización en cuanto a costos y estrategias, de esta manera refleja la evolución, operaciones internas, enfoques y estilos de ejecución que maneja la empresa, grupo de empresas o sector industrial. El valor diferencial que se mide a través de la cadena de valor proporciona una ventaja competitiva respecto a otras empresas o sectores competidores, este valor lo hace ser único teniendo una ventaja competitiva sostenible en el tiempo, lo cual es aplicable a varias situaciones de mercado, rentable para la empresa y costeable para el cliente (Quintero & Sánchez, 2006).

El sector automotriz es definido como un sector clave para el desarrollo económico de una región por dos razones, es de consumo intermedio elevado y, abastece la demanda final. Desde el año 2015 existe una fuerte concentración de trece firmas que abarcan más del 87% de la fabricación mundial de automóviles lo que sobrepasa 63 millones de unidades anuales producidas en casas matrices ubicadas en países como Estados Unidos, Francia y Alemania, es difícil de creer que con toda esta gran producción, únicamente cuarenta países cuentan con plantas propias, lo cual define la fuerte integración que mantiene la cadena de valor de este sector (Beyrne & Legasa, 2015).

La comercialización internacional de vehículos en sus inicios se daba gracias a la exportación de los mismos, pero sus transacciones implicaban costos elevados, además debido a políticas proteccionistas se buscaron nuevas formas de comercializar el producto en países extranjeros, y es ahí donde nacen las plantas ensambladoras, las cuales eran montadas por las casas matrices en los países donde buscaban expandirse generando sub-mercados, es por esto que ciertas regiones buscaron en qué especializarse en cuanto a autopartes, componentes y manufacturas, es decir, este sector tiene el potencial de impulsar al resto a través de

las interdependencias de actividades, lo que a largo plazo dio como frutos la obtención de nuevos diseños y productos alternativos.

El sector automotriz ha cumplido con la combinación que engloba una cadena de valor, que es la implementación de nuevos diseños, impulsores de tecnología, de insumos materiales y de mano de obra para el ensamblado, y finalmente las estrategias para su posterior distribución, lo cual explica la extensa integración vertical que maneja, lo que da lugar a nuevos puestos de trabajo, transferencias de conocimientos tecnológicos y motivación de superación al resto de industrias, gracias a la creciente flexibilización tanto en los procesos como en la organización y modelos justo a tiempo y calidad total, en donde, cabe recalcar los dos grandes momentos de innovación y desarrollo que ha presentado, primero las plantas ensambladoras y luego la producción de vehículos híbridos. (Carbajal Suárez, 2010)

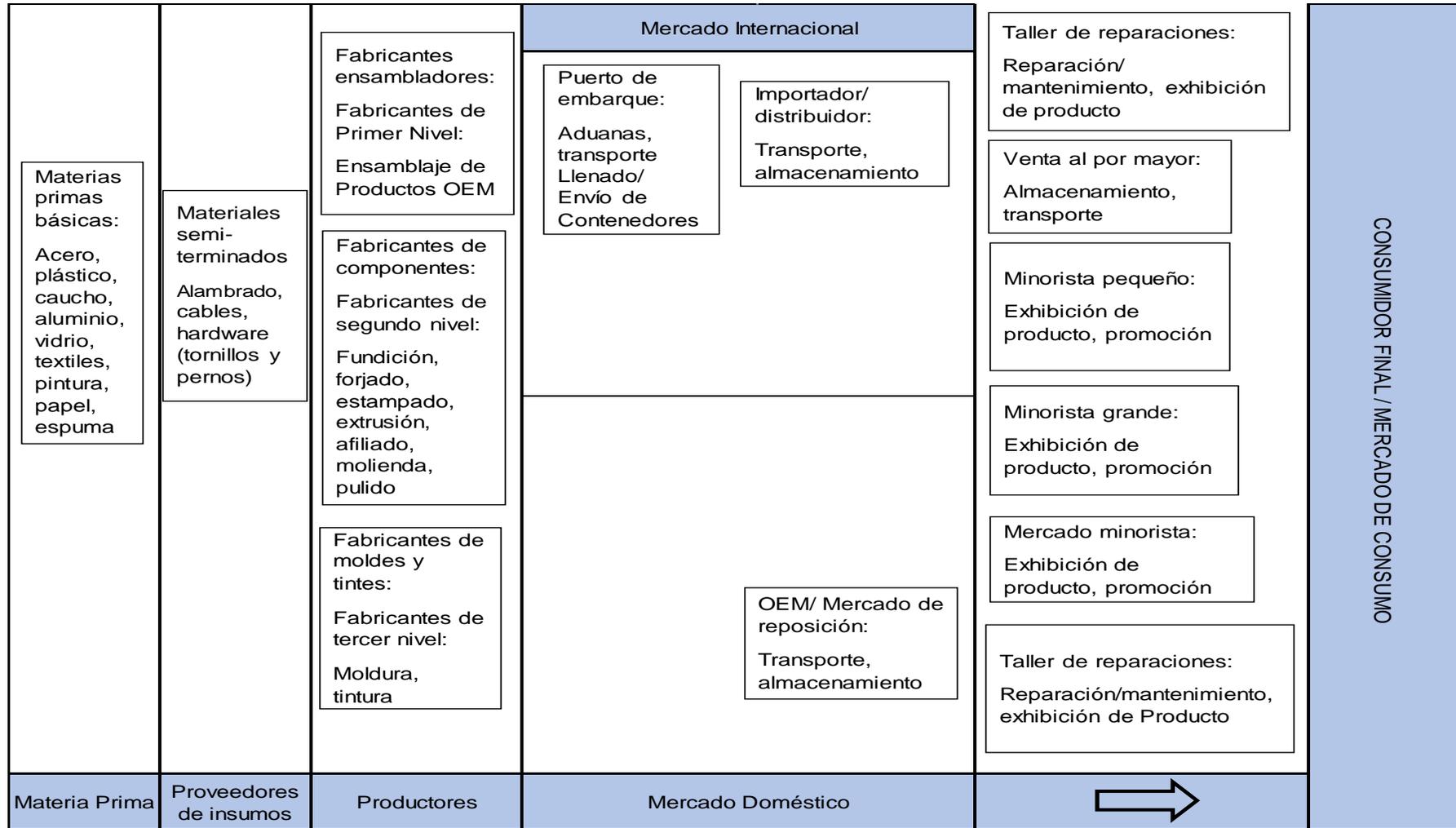


Ilustración 3. Cadena de Valor del Sector Automotriz
Fuente: Senada Technical Coordinators (Layton & Rustandie, 2007)

La cadena de valor del sector automotriz cuenta con dos actores principales, fabricantes de equipo original (OEM) y proveedores de componentes, en donde los OEM son las grandes firmas de marcas a nivel mundial encargadas de la manufactura inicial y comercialización de vehículos, además son los últimos receptores de la cadena de suministros de la industria automotriz y satisfacen directamente al consumidor final mediante concesionarias distribuidoras.

Por otro lado, los proveedores de componentes se clasifican en:

Carrocerías y remolques: encargado de la manufactura y comercialización de partes de la carrocería, tal como chasis o estructuras de los vehículos, así también como remolques o cajas para camiones.

Motores y sus partes: encargados de la fabricación desde partes del motor como: sistemas completos, incluyendo sistemas de transmisión, marchas, filtros de aire, de aceite y de gasolina, bombas de gasolina, sistemas para el control de emisiones, turbo cargadores, sistemas de escape, colectores de escape, radiadores, carburadores, etc.; esta división se caracteriza por ser proveedores de primer nivel que cuentan con capacidad de diseño y suministran partes originales a las armadoras, principalmente sub ensambles, y proveedores de segundo y tercer nivel que cuentan con diseños suministrados por los de primer nivel, generalmente suministran productos relativamente básicos y partes individuales.

Sistemas de dirección: implica la fabricación de sistemas y componentes de dirección, tales como ejes delanteros y traseros, columnas de dirección.

Sistemas de frenado: segmento dedicado a la fabricación de sistemas de frenado y sus componentes tales como: sistemas completos de frenado, frenos de disco y de tambor, calipers, pastillas de freno, entre otros componentes. Esta división cuenta como proveedores de primer nivel.

Sistemas de suspensión: desarrolla la fabricación de resortes y amortiguadores, tanto para vehículos ligeros como pesados, así como sistemas de suspensión de aire y normales, de igual manera está dentro de la categoría proveedores de primer nivel.

Otros Componentes: Este amplio segmento se encarga de la fabricación de diversos tipos de componentes tales como exteriores/interiores (exteriores como rines, fascias

delanteras, traseras, estribos, faros; e interiores como asientos, espejos retrovisores, paneles interiores, volantes, etc.); hules plásticos y fibras (bolsas de aire, sistemas de sellado, llantas, cinturones de seguridad y alfombras); partes eléctricas (conectores, arneses, sensores, switches, controles climáticos electrónicos para los asientos, cables, entre otros).

Todo este proceso abarca una amplia gama de productos donde participan proveedores de primer, segundo y tercer nivel. Algunos suministran directamente a las ensambladoras, mientras que otros envían sus productos terminados a otros proveedores para su ensamble. Estos componentes y procesos son los que forman el valor agregado para el sector, ya que luego de pasar por cada una de las fases de fabricación que son: materia prima, proveedores de insumos, productores y mercados de exhibición que pueden ser domésticos e internacionales se llega a satisfacer las necesidades del consumidor final, con un alto nivel de diferenciación, por las características detalladas anteriormente de innovación y desarrollo. (Acebo, 2017)

2.4. Políticas tributarias y de comercio exterior aplicadas en el sector automotriz

Para motivar el desarrollo y aumentar la productividad de algunos sectores económicos del Ecuador, el gobierno implementó a fines del año 2008 medidas tributarias y de comercio exterior que provocaron una disminución del ingreso de productos importados, con el objeto de que el abastecimiento de las necesidades del mercado interno no solamente esté en manos de productores internacionales.

El sector automotriz, en especial, se vio afectado por la aplicación de políticas restrictivas, como: Impuesto a la salida de divisas (ISD), Impuesto a los consumos especiales (ICE), aumento de aranceles y cupos de importación, entre otras; con el objetivo de fortalecer la industria nacional, favorecer a la inversión y por ende al aumento de las fuentes de trabajo para los ecuatorianos.

A principios del año 2008, en el mes de enero, se aplica un Impuesto del 0,5% a la Salida de Divisas (ISD), luego de mediados del año, en el mes de agosto, se aplica Impuestos a Consumos Especiales (ICE) con incrementos graduales del 5% (escala

del 5% al 35%) en función al precio de venta al público (P.V.P.) de los vehículos, por último a finales del año, en el mes de diciembre, se incrementa el ISD al 1%.

A inicios del año 2009, en el mes de enero, se aplica una salvaguardia por balanza de pagos, lo cual restringe un 35% al valor monetario de la mercancía en relación al valor de lo importado en el 2008, a mediados del año, en junio, se da un recargo arancelario del 12% en importaciones de vehículos. En julio, se aplica una salvaguardia para vehículos provenientes de Colombia, cabe recalcar que por el Tratado de Libre Comercio (TLC) entre los países miembros de la Comunidad Andina de Naciones (CAN): Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú pueden comercializar internacionalmente entre ellos con aranceles del 0%, pero en este caso, se impuso para el caso de importación a Colombia. Finalmente en diciembre, se incrementa el ISD al 2%.

El año 2010 empieza sin nuevas imposiciones, pero después de medio año, en julio exactamente, se grava con arancel la importación de vehículos híbridos, este arancel incrementaba en rangos del 5% en función del cilindraje. Un par de meses después, en octubre, se modifica el arancel a vehículos híbridos, los que pagaban 5% pasan a 10%, los de 10% a 20%, los de 20% a 35%. Y, finalmente en diciembre, se da un incremento arancelario de cinco puntos porcentuales para vehículos completamente armados desde fábrica de origen, Completely Built Up (CBU's) de hasta 1900cc.

A partir del año 2011 entra en vigencia el registro de importadores, lo cual mediante el Ministerio de Industrias y Productividad, llevaba la cuenta del número de vehículos armados importados, lo que provocó una reducción del 20% en los mismos, en comparación al año anterior, ya que al imponer a las empresas importadoras un registro de sus movimientos fue una forma de controlar el ingreso de vehículos. En marzo, se reforma el registro de importadores, ya que para este mes, se incluye a vehículos desarmados, Completely Knock Down (CKD's), así como neumáticos y materiales de reencauche. En abril se grava con el mismo arancel escalonado aplicado para automóviles y SUV's a las camionetas híbridas. En agosto, se incorpora en la nómina de productos sujetos a controles previos a la importación a 22 subpartidas de vehículos y 9 de neumáticos, además se requieren licencias previas para importar estos productos. En septiembre, se establece un arancel escalonado (incremento anual progresivo) para importación de CKD's de automóviles, camionetas y SUV's., este arancel se aplica según el cilindraje y componente local.

Finalmente, en noviembre, se grava con Impuesto al Valor Agregado (IVA) e ICE a los vehículos híbridos con PVP mayor a \$ 35.000 y se incrementa el ISD al 5%.

En mayo del año 2012, se oficializa la Ley para la regulación de créditos de vivienda y vehículos. Se regula el crédito para la adquisición de vehículos de uso personal de hasta \$29.200. En junio, se impone restricciones a la importación de vehículos armados (CBU), este cupo se determina en relación al 70% de la cantidad de vehículos importados en 2010. Además, hubo restricción a la importación de vehículos desarmados (CKD's), este cupo asignado es de lo importado en 2011 menos el 10% en cuanto a la cantidad de CKD's que ingresen al país con vigencia hasta 31 diciembre 2014. En junio de 2012 se aplica una restricción cuantitativa anual en la importación de vehículos terminados y de CKD's., dichos cupos limitaron de forma significativa la oferta de las empresas importadoras y ensambladoras, más aún cuando en años posteriores se establecieron cupos de importación, tanto en términos monetarios como en unidades, que significaban una reducción apreciable respecto a la distribución del año inmediatamente anterior.

Para el año 2013, en el mes de mayo, hubo una modificatoria de emergencia al reglamento 034 "Elementos de seguridad en vehículos automotores", ya que se adelanta la exigencia de doble airbag frontal. Además, en julio, nace el Instructivo para la comercialización de vehículos nuevos, en la que todos los concesionarios estaban en la obligación de entregar el vehículo matriculado. Finalmente, en noviembre, se impuso como exigencia la obtención de certificado de reconocimiento, como documento de soporte a la declaración aduanera.

A principios del año 2014, se exige la obtención de un certificado de reconocimiento por cada nacionalización de vehículos. En agosto, se oficializan documentos para otorgar certeza jurídica tributaria en la comercialización de vehículos usados. En octubre, se oficializa la tercera revisión del reglamento RTE 034 "Elementos de seguridad en vehículos automotores". En diciembre, se modifica la metodología de cálculo del ICE para vehículos al incluir en precio ex aduana costos y gastos de distribución y comercialización.

En enero del 2015, se incrementa el arancel de importaciones: al 15% para CKD's de automóviles y SUV's de gasolina y vehículos híbridos, se grava con 5% a tracto camiones, con 10% a chasises en CKD de camiones, se prorroga hasta el 31 de diciembre del 2015 la restricción a las importaciones. Además, el cupo para la

importación de vehículos armados (CBU) es el 40% menos de lo importado en 2013 y para vehículos desarmados (CKD) es el 20% menos de lo importado. En marzo, se aplican salvaguardias:

- Neumáticos radiales: 25%,
- Neumáticos motos: 45%,
- Herrajes y artículos similares para automóviles: 45%,
- Camiones: 45%.

Además, en este mes se aplica una sobretasa arancelaria (entre 15% y 45% para las partidas correspondientes a vehículos), con un cronograma de desgravación cuya culminación se ha planteado para mediados de 2017

Los vehículos embarcados desde el 4 de abril de 2015 debían contar con los elementos de seguridad exigidos en RTE 034 tercera revisión y declaración del fabricante. Una ventaja este año fue que se permite la importación de vehículos eléctricos sin restricción, siempre que su valor FOB sea igual o menor a \$ 40.000. Además, se emite normas para la segmentación del crédito y sus tasas de interés. En julio, se oficializa la segunda revisión del RTE 043 INEN. "Vehículos de transporte público de pasajeros, intrarregional, interprovincial e intraprovincial". En agosto, se reforma la base de cálculo para la base imponible del ICE. En septiembre, se otorga plazo de 12 meses para presentación de certificaciones UNECE (para elementos de seguridad).

En octubre, se emite un proyecto de reglamento técnico para bujías de encendido y se emite Reglamento de Homologación Vehicular y dispositivos de medición, control y seguridad. En diciembre, se establece para 2016 un cupo global para importación de vehículos terminados (CBU) de 23.285 unidades. Y un cupo de vehículos desarmados (CKD) de 61.270 unidades.

Finalmente, para el año 2016, se impone cupos de importación de vehículos livianos, el primero de octubre de 2016 se anunció la eliminación de los cupos desde 2017. Adicionalmente, el Gobierno concedió para el último trimestre un cupo de 51 millones de unidades adicionales a las 280 previstas para el 2016. Se imponen salvaguardias a la importación de vehículos pesados y autopartes. Los vehículos con cilindraje menor a los 1000 cc se excluyen de las salvaguardias. Finalmente, el Ministerio de Industrias eliminó el sistema de cupos de importación para bienes sujetos a regulación técnica (AEADE, 2015).

Capítulo III.

3. Efecto de las políticas tributarias y de comercio exterior en el sector automotriz en la provincia del Azuay.

Las medidas tomadas por el gobierno en el periodo 2008 – 2016 respecto a políticas tributarias y de comercio exterior en el sector automotriz, tuvo impactos visibles tanto para el sector automotriz. A continuación, se detallan algunas de las consecuencias de la imposición de las medidas restrictivas.

3.1. Importadores

A nivel nacional se puede observar que las fluctuaciones de las importaciones de vehículos tienen una fuerte disminución en el año 2009 en el que se importaron 30.000 unidades aproximadamente una cifra menor a lo importado en el 2008, lo que equivale a un 52% de disminución en la salida de divisas correspondiente a la importación de vehículos. Para el 2010, se recupera el nivel de importación en unidades y finalmente para el año 2015 se aprecia una fuerte caída en lo que respecta a unidades de vehículos importados. Esto debido a las medidas restrictivas impuestas en los años 2008 y 2015.

Cuadro 6. Importaciones de Vehículos a Nivel Nacional

IMPORTACIÓN DE VEHÍCULOS A NIVEL NACIONAL				
AÑO	UNIDADES	Variación	VALOR MONETARIO (USD)	Variación
2008	70.322		823.980.080,00	
2009	40.649	-42%	398.728.571,21	-52%
2010	79.685	96%	468.494.358,66	17%
2011	75.101	-6%	508.590.027,81	9%
2012	66.652	-11%	540.825.119,20	6%
2013	62.595	-6%	585.963.471,09	8%
2014	57.093	-9%	539.607.701,26	-8%
2015	33.640	-41%	521.402.987,44	-3%
2016	31.761	-6%	365.564.981,90	-30%

Fuente: AEADE
Elaborado por: El autor

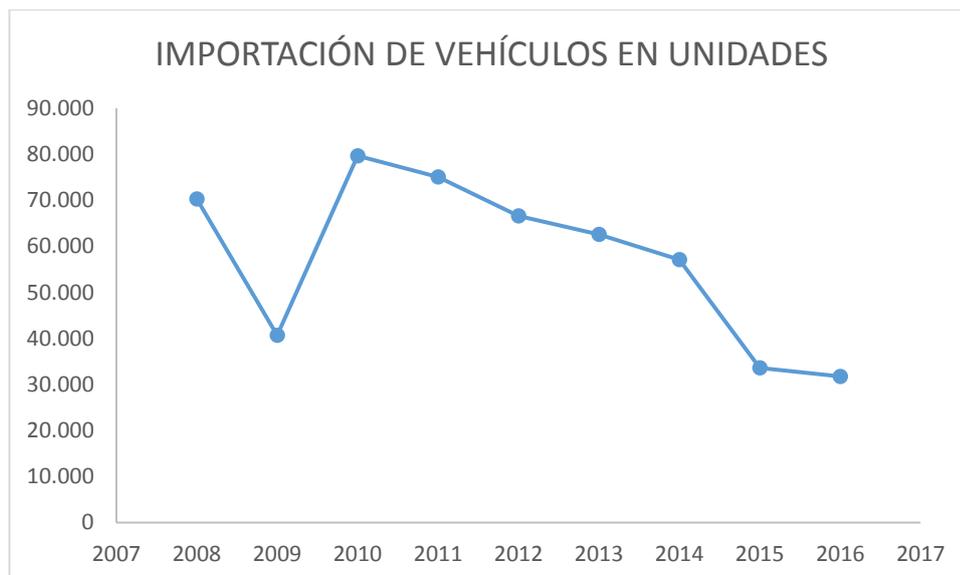


Ilustración 4. Importaciones en Unidades de Vehículos

Fuente: AEADE
Elaborado por: El autor

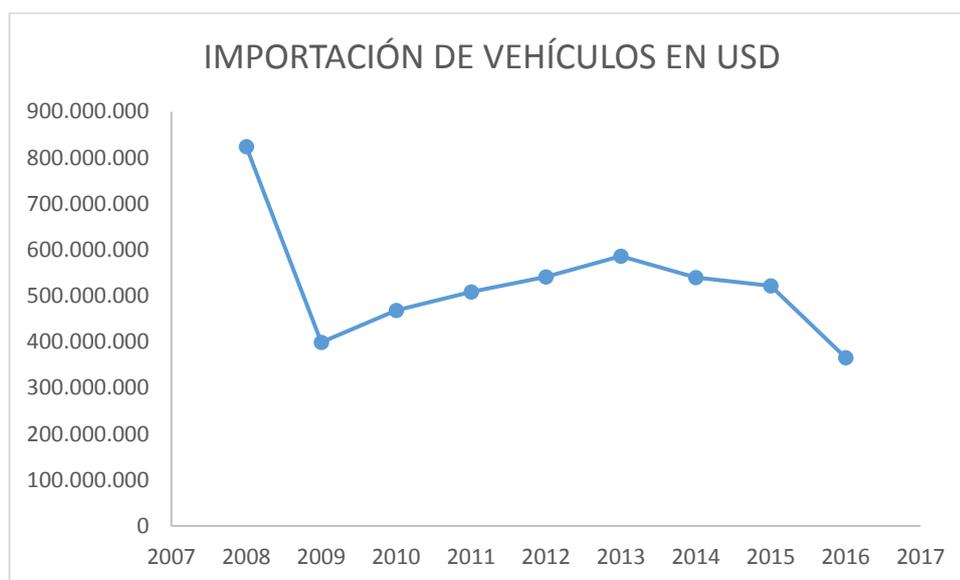


Ilustración 5. Importaciones en USD de Vehículos

Fuente: AEADE
Elaborado por: El autor

En cuanto a la producción nacional, se ve un fuerte crecimiento en el año 2010 tanto en unidades producidas como en unidades vendidas en un 37% y 29% respectivamente. Esto puede deberse a que en el año 2009 se impusieron medidas restrictivas a la importación de vehículos de manera que la demanda de automóviles debía ser cubierta por los productores nacionales.

En el año 2016 se puede ver una fuerte disminución de la producción y venta de automóviles ecuatorianos, se supone que este hecho es consecuencia de que las restricciones iban a ser liberadas para el año 2017, por lo que los productores nacionales disminuyeron su producción para evitar un incremento innecesario de inventario.

Cuadro 7. Producción Nacional

PRODUCCIÓN NACIONAL				
AÑO	UNIDADES PRODUCIDAS	Variación	UNIDADES VENDIDAS	Variación
2008	71.210		46.782	
2009	55.561	-22%	43.077	-8%
2010	76.252	37%	55.683	29%
2011	75.743	-1%	62.053	11%
2012	81.398	7%	56.395	-9%
2013	66.844	-18%	55.509	-2%
2014	63.872	-4%	61.855	11%
2015	50.732	-21%	43.962	-29%
2016	26.786	-47%	31.775	-28%

Fuente: AEADE
Elaborado por: El autor

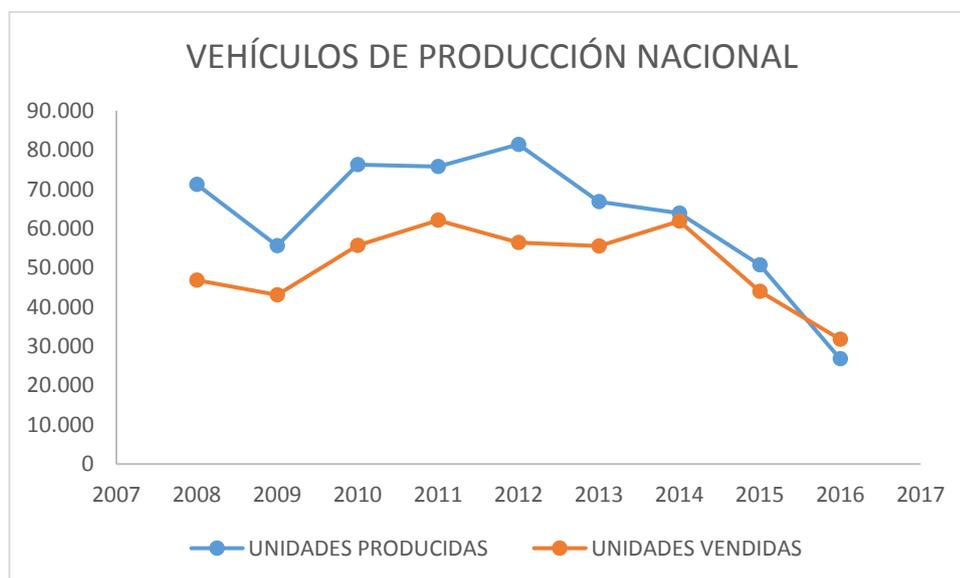


Ilustración 6. Vehículos de Producción Nacional

Fuente: AEADE
Elaborado por: El autor

3.2. Comercializadores

En cuanto a las ventas de vehículos nacionales e importados, en este periodo se puede apreciar que, para fines del año 2009, primer año en donde se aplicaron las políticas hubo una reducción en ventas en cuanto a unidades y por ende en valores monetarios, lo que equivale a una reducción del 18% respecto al año anterior. Durante los años 2010 al 2014 no se ve una fuerte variación, pero para los años 2015 y 2016 nuevamente existe un decrecimiento de las ventas del 32% y 22% en relación al año anterior, respectivamente.

Cuadro 8. Ventas de Vehículos a Nivel Nacional

VENTAS DE VEHÍCULOS A NIVEL NACIONAL				
AÑO	UNIDADES	Variación	VALOR MONETARIO (USD)	Variación
2008	112.573		2.534.924.891,75	
2009	92.527	-18%	2.209.681.057,82	-13%
2010	130.995	42%	3.057.049.886,00	38%
2011	139.445	6%	3.263.359.695,00	7%
2012	121.046	-13%	3.077.298.976,00	-6%
2013	113.940	-6%	3.095.951.298,60	1%
2014	120.024	5%	3.309.575.043,00	7%
2015	81.235	-32%	2.429.036.108,80	-27%
2016	63.555	-22%	1.887.780.539,36	-22%

Fuente: AEADE
Elaborado por: El autor

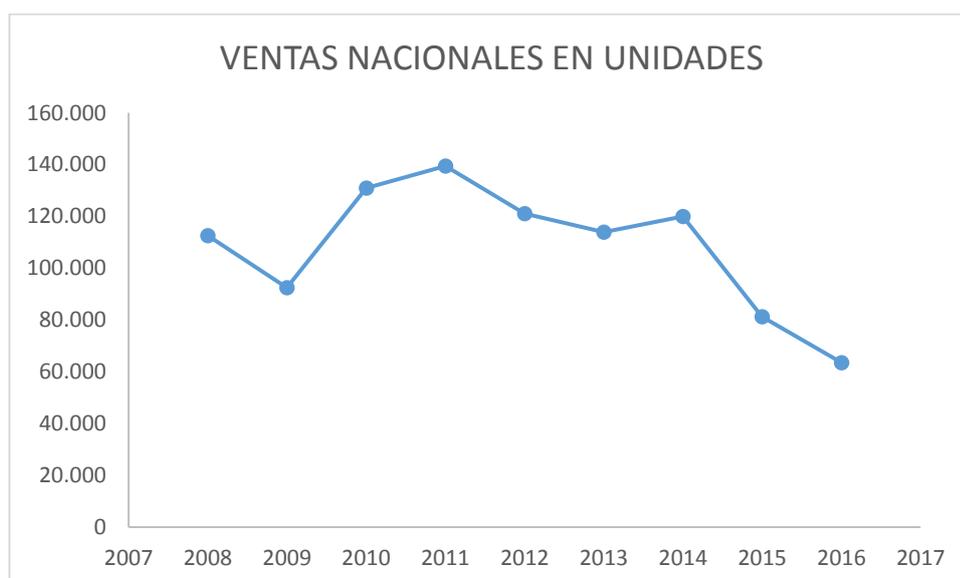


Ilustración 7. Ventas Nacionales en Unidades de Vehículos

Fuente: AEADE
Elaborado por: El autor

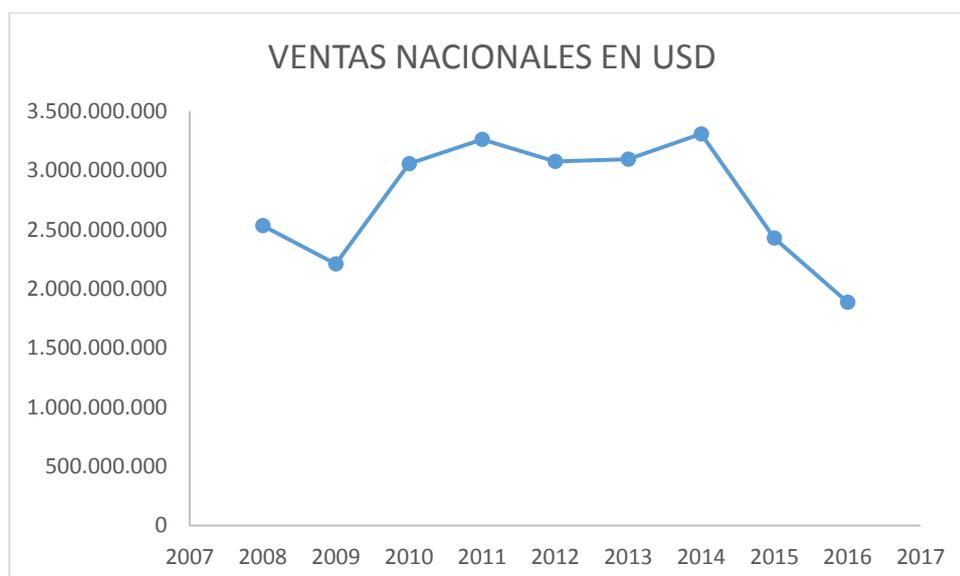


Ilustración 8. Ventas Nacionales en USD de Vehículos

Fuente: AEADE

Elaborado por: El autor

En cuanto a la provincia del Azuay se puede ver una tendencia a la baja de las ventas de vehículos a partir del año 2010. En unidades monetarias se da un decrecimiento progresivo año a año en el periodo 2011 – 2016.

Cuadro 9. Ventas de Vehículos en el Azuay

VENTAS DE VEHÍCULOS EN EL AZUAY				
AÑO	UNIDADES	Variación	VALOR MONETARIO (USD)	Variación
2008	7.430		174.038.698,03	
2009	6.381	-14%	159.461.231,02	-8%
2010	8.867	39%	222.928.897,41	40%
2011	8.802	-1%	221.390.481,33	-1%
2012	7.325	-17%	209.083.195,42	-6%
2013	6.468	-12%	192.813.717,57	-8%
2014	7.063	9%	179.136.874,48	-7%
2015	5.000	-29%	145.880.682,33	-19%
2016	4.003	-20%	116.663.983,30	-20%

Fuente: AEADE

Elaborado por: El autor

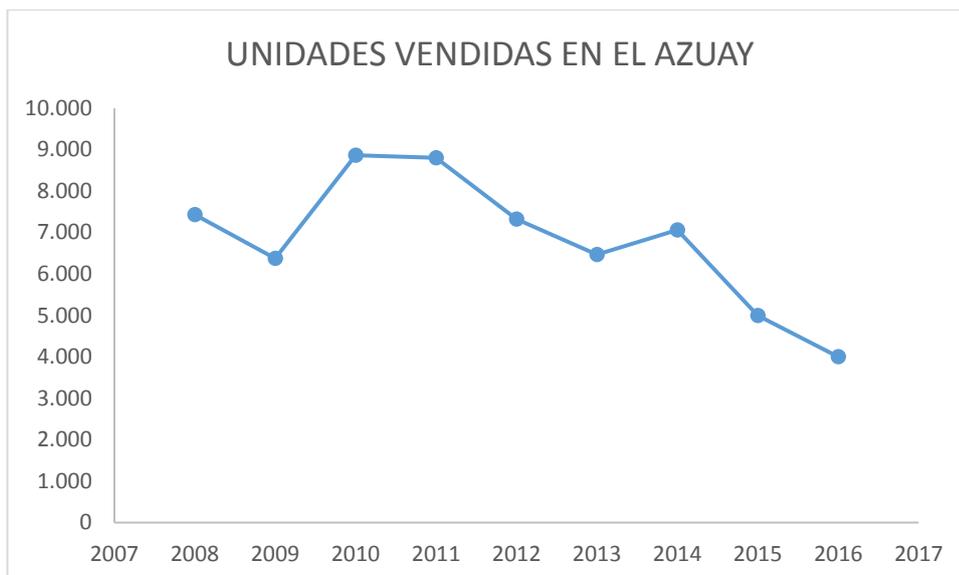


Ilustración 9. Ventas en Unidades de Vehículos en el Azuay

Fuente: AEADE

Elaborado por: El autor



Ilustración 10. Ventas en USD de Vehículos en el Azuay

Fuente: AEADE

Elaborado por: El autor

Según el tipo de vehículo, se puede observar que el automóvil es el más vendido y por esta razón es el que disminuye drásticamente sus ventas desde el año 2011 luego de que se impusieron las medidas restrictivas. En el caso de los vehículos con mayor capacidad de pasajeros no se ve una reducción en las ventas, ya que son los que menos se comercializan y el segmento al cual va dirigido está muy delimitado.

Cuadro 10. Ventas por Tipo de Vehículos

AÑO	TIPO						TOTAL
	AUTOMOVIL	BUS	CAMION	PICK UP	SUV	VAN	
2008	2.385	79	952	2.107	1.789	118	7.430
2009	1.990	157	577	1.591	1.894	172	6.381
2010	3.070	188	706	2.315	2.288	300	8.867
2011	3.269	249	1.006	2.032	1.877	369	8.802
2012	2.669	212	941	1.626	1.639	238	7.325
2013	1.968	115	862	1.618	1.641	264	6.468
2014	2.185	106	914	1.771	1.868	219	7.063
2015	1.349	88	795	1.217	1.361	190	5.000
2016	1.278	84	423	972	1.130	116	4.003

Fuente: AEADE
Elaborado por: El autor

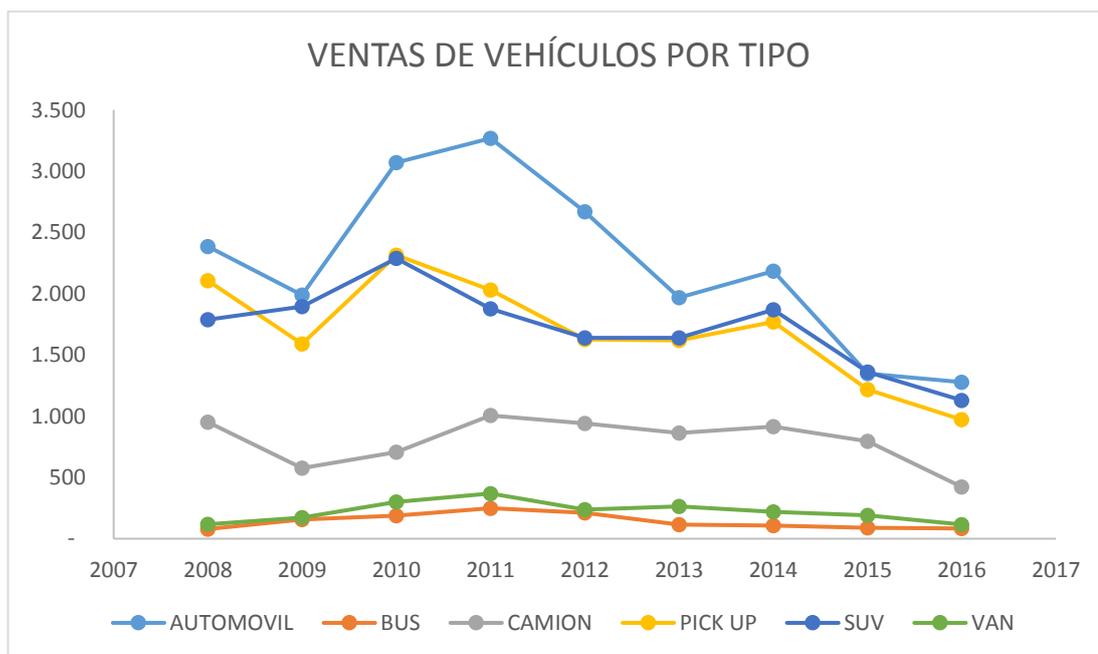


Ilustración 11. Ventas por Tipo de Vehículos

Fuente: AEADE
Elaborado por: El autor

Finalmente, se detallan las ventas de vehículos por marcas en la provincia del Azuay, donde Chevrolet es la marca más vendida ya que cuenta con producción nacional. Una de las marcas que sufrió una gran disminución en las ventas fue Volkswagen, por otro lado, algunas como Daihatsu y Peugeot no registraron ventas en algunos de los años analizados.

Cuadro 11. Ventas por Marcas de Vehículos

MARCA	AÑO								
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
CHEVROLET	2.613	2.453	3.372	3.592	3.014	2.604	2.835	2.109	1.776
HYUNDAI	1.229	1.184	1.699	1.215	944	736	887	507	410
TOYOTA	970	599	717	533	582	495	523	383	319
MAZDA	703	532	541	478	341	420	524	257	174
HINO	431	304	328	376	371	350	430	306	173
NISSAN	240	314	614	563	341	274	228	189	107
KIA	220	320	501	577	534	433	431	368	423
FORD	203	184	441	387	361	422	494	251	219
MITSUBISHI	137	-	-	105	38	50	85	114	27
RENAULT	121	98	183	171	85	93	89	41	42
DAIHATSU	74	41	1	-	1	-	1	-	-
PEUGEOT	68	36	10	13	3	-	-	-	-
VOLKSWAGEN	57	188	244	361	315	164	102	87	51
MERCEDES BENZ	25	37	86	63	61	5	12	19	17
HONDA	21	18	10	9	20	23	14	15	19
OTRAS MARCAS	318	73	120	359	314	399	408	354	246
TOTAL	7.430	6.381	8.867	8.802	7.325	6.468	7.063	5.000	4.003

Fuente: AEADE

Elaborado por: El autor

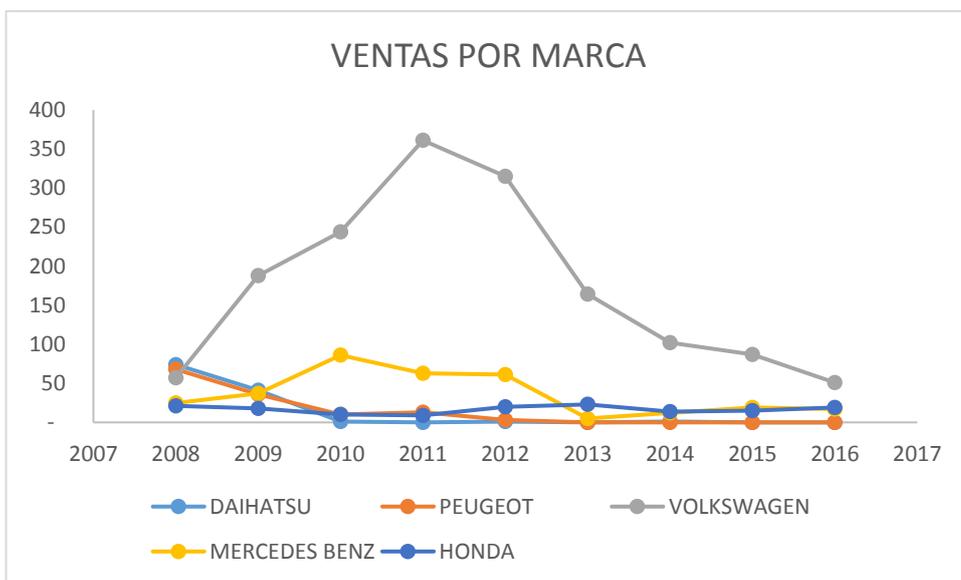
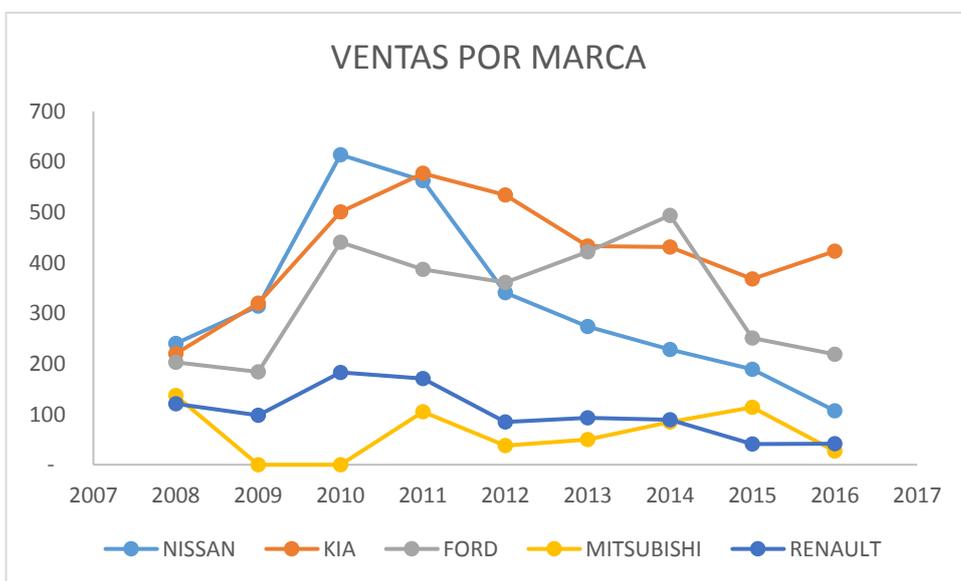
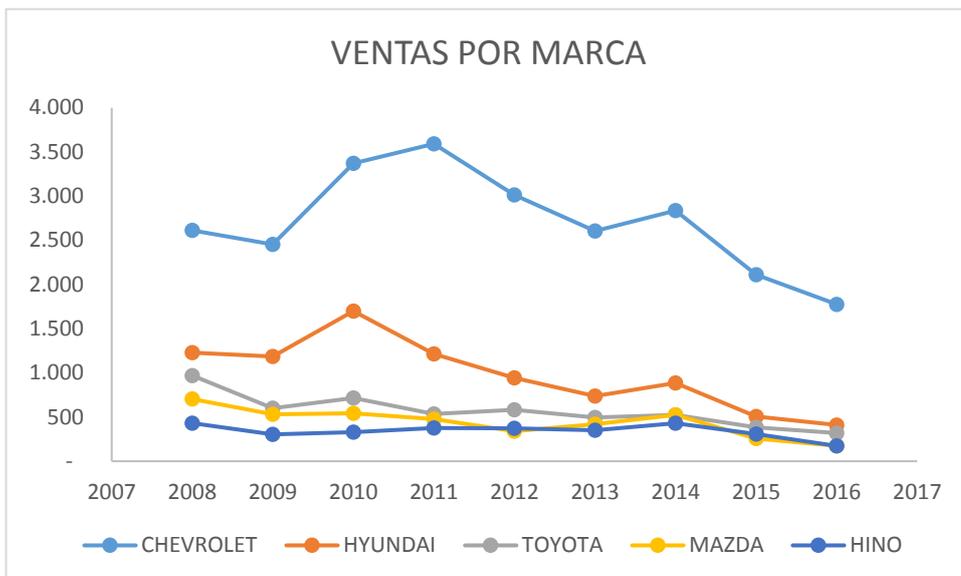


Ilustración 12. Ventas por Marcas de Vehículos

Fuente: AEADE
Elaborado por: El autor

3.3. Reacciones del Sector Automotriz

En cuanto a las salvaguardias, la AEADE durante este periodo estuvo en constante análisis sobre los impactos que provocaban estas medidas, y decidió reunirse con los ministerios responsables de la producción y comercio para exponer la problemática que provocaba la sobretasa, aclarando que esta medida de gravar los vehículos comerciales con el 45% de arancel, traía como consecuencia una afección en la estructura de costos de los sectores productivos, así como al sector metalmecánico nacional que construye equipos aliados, además de afectar a la renovación del parque automotor del país que ya cumplió su vida útil. De igual manera, se les recalcó a las autoridades que gravar con una sobretasa del 25 al 45% a los neumáticos de vehículos comerciales y a los repuestos del 5 al 45%, siendo estos elementos de mantenimiento, constituye un potencial riesgo a la seguridad vial al no ser reemplazados oportunamente, por tan altos precios que implicaba su adquisición.

La Ley de Régimen Tributario Interno, vigente hasta finales del año 2014, establecía dos métodos para calcular la base imponible del impuesto en el caso de importación de vehículos: mediante el PVP, descontando el IVA y el ICE y mediante el precio ex aduana incrementando el 25% de margen mínimo presuntivo de comercialización, en base a estos cálculos, el contribuyente estaba obligado a calcular el Impuesto a los Consumos Especiales (ICE) y en caso de que el mayor de los dos superara el monto del ICE calculado y pagado en la liquidación aduanera, debía, mediante el formulario 106, pagarse la diferencia.

La nueva normativa establecía que para la importación de vehículos mediante el método en base al precio ex aduana, se debía adicionalmente considerar los demás rubros que se incluyen para el precio ex fábrica; es decir, todos los costos de producción, los gastos de venta, administrativos, financieros y cualquier otro costo o gasto no especificado que constituya parte de los costos y gastos totales, en este caso la AEADE tuvo que negociar con las autoridades y funcionarios técnicos del Servicio de Rentas Internas (SRI), a fin de lograr una modificación en la reforma publicada sobre la nueva metodología de cálculo de la base imponible del ICE. Los cambios propuestos por AEADE fueron aceptados, el más importante fue la interpretación correcta del margen mínimo presuntivo, ya que el SRI entendió que los costos y gastos de comercialización ya están incluidos en el margen del 25%.

En cuanto a los cupos de importación, se realizó un fuerte trabajo estratégico ya que una reducción de cupos de importación traía como consecuencia una reducción en las fuentes de trabajo en las empresas automotrices. Mediante las gestiones realizadas ininterrumpidamente, como la revisión de la medida y su aplicabilidad, la reducción para el sector importador fue menor a la planteada por las autoridades económicas. Una reducción del 9% frente al 20% inicialmente propuesto, significó un golpe menos contundente para el sector, dos aspectos en los que se trabajó fueron que a las empresas importadoras registradas en los anexos de las resoluciones 49 y 3 del Comex, se les permita la importación de vehículos CBU antes del plazo de 21 días establecido para operar con la resolución 50. Otro aspecto en el que se trabajó fue la solicitud al Comex para que se autorice el uso del depósito comercial, sin descontar del cupo.

En las entrevistas realizadas a los Gerentes Comerciales y Jefes de Ventas de los distintos concesionarios de la ciudad como: Toyota, Mazda, Chevrolet, Hyundai, Nissan, Ford, Mitsubishi y Volkswagen, así como a importadores y comercializadores de vehículos de carga pesada, se obtuvieron las siguientes opiniones:

- Concuerdan con que existió una reducción drástica en la demanda de vehículos tras la implementación de estas medidas, las ventas disminuyeron principalmente por los elevados precios que presentaban los vehículos livianos, es más, se le considera a Ecuador, como el país con los vehículos más caros en relación al resto del mundo; esto se dio por el aumento de aranceles y el ICE. Además, al haber afectado el crecimiento de esta industria, el país generó grandes bloqueos en el flujo interno de dinero, ya que al haber menores ventas de vehículos, se presentan reducciones en préstamos vehiculares, seguros y otros.
- Otra medida muy negativa fue la implementación de cupos a las importaciones, medida que obligó a las empresas a dejar de importar vehículos de gama económica y priorizar aquellos que les dejaban un mayor margen de ganancias. En el caso de los vehículos comerciales el impacto fue parecido a los livianos hasta el 2015, año en que se impusieron las salvaguardias de hasta un 45%, esta medida hizo que las ventas de estos vehículos caigan un 45% en 2016 comparado con 2015, y en el caso de vehículos pesados, existió una caída en más del 70% en las ventas de tracto camiones, se debe tomar en cuenta que estos vehículos comerciales son

bienes de capital, por tanto, afectan especialmente a la actividad económica del país. Cabe mencionar que 2016 fue el peor año de ventas del sector, volviendo a niveles de hace más de una década atrás.

- En cuanto a la línea de vehículos pesados para el año 2016 no realizaron importaciones de maquinaria, se quedaron con stock del año anterior, se les acabó esa mercadería y se quedaron sin stock la mayoría del año, dentro de esta línea lo que tuvo recompensa fue el servicio post venta, ya que los clientes preferían reparar o dar mantenimiento a las maquinas en vez de comprarlas nuevas. Lo más lamentable que se presenció fue el despido al personal de las empresas automotrices, ya que quedaban familias enteras desamparadas.
- En su momento, el gobierno justificó estas medidas aduciendo que de esta forma se evitaba la salida de divisas del país y se conseguía un superávit en la balanza comercial. Estos dos objetivos se cumplieron, pero las consecuencias fue que las empresas tuvieron que realizar ajustes estructurales, muchas personas perdieron sus puestos de trabajo, el parque automotor nacional envejeció, aumentando los niveles de contaminación, el consumo de combustibles y el subsidio a estos.
- Insisten en que para preservar la dolarización, no se debe castigar a las importaciones sino más bien, impulsar las exportaciones mediante estímulos a la producción local y buscando acuerdos comerciales con países o bloques estratégicos como es el caso del acuerdo comercial con la Unión Europea vigente desde el 2017 porque la mala política de bloqueo de importaciones y precios solo sirvió para financiar el desmesurado gasto del gobierno, el cual ha demostrado haber sido muy contraproducente para el país
- Para el 2017 los cupos fueron eliminados a inicios del año y las salvaguardias a partir de julio del mismo año. Esto permitió que las ventas de vehículos se recuperen en 2017 con precios más accesibles y con la creación de nuevas plazas de trabajo.

Conclusiones

El intercambio de bienes entre países beneficia a las naciones ya que incrementa la diversidad y la calidad de los productos, lo que hace posible elevar el nivel de vida de los consumidores. Los gobiernos escogen diferentes modelos de desarrollo y en lo que a comercio exterior se refiere, eligen entre un modelo de apertura comercial o proteccionista, este último con el fin de resguardar la industria nacional eliminando la competencia internacional, asegurando un mercado potencial para sus productos; y fomentar la creación de nuevas empresas lo que genera nuevos puestos de trabajo.

Por otro lado, estas medidas pueden ocasionar el desarrollo de un sector ineficiente y atraer la creación de nuevas empresas en la industria protegida, lo que ocasiona que la escala de producción de cada empresa se haga ineficiente. Otro aspecto negativo es que se deja de lado a sectores con potencial de exportación por dedicarse a las industrias nacientes, finalmente al impedir la entrada de algunos productos extranjeros puede generar el contrabando de los mismos.

El sector automotriz en el país ha tenido un importante desarrollo desde la llegada del primer vehículo, la aparición de concesionarios de las diferentes marcas reconocidas a nivel mundial y la implementación de plantas ensambladoras, todas controladas y reguladas por la AEADE, asociación que mantiene al sector en condiciones óptimas en el mercado.

La necesidad de movilización de las personas en el Ecuador se satisface a través de la importación de vehículos o partes y piezas que son ensambladas dentro del país. En el año 2008 el gobierno ecuatoriano impuso medidas restrictivas con el objetivo de fomentar el desarrollo del sector automotriz en el país y disminuir la salida de divisas. Esto trajo como consecuencia el incremento del precio de los vehículos y repuestos haciendo al Ecuador uno de los países de Sudamérica en donde más altos son los precios de los vehículos; esto provocó una reducción en las importaciones y ventas a nivel nacional. En algunas ocasiones por los cupos de importación no había stock, o el escaso inventario que se poseía era demasiado costoso.

Todo esto ocasionó el envejecimiento y la falta de mantenimiento del parque automotor del país, aumentando los niveles de contaminación, el consumo de combustibles y el riesgo de accidentes.

Los cupos a la importación de vehículos, obligó a las empresas a dejar de importar vehículos de gama económica y priorizar aquellos que dejaban un mayor margen de ganancias.

La disminución de las ventas de vehículos acarrió la reducción de personal en las empresas importadoras y comercializadoras del sector, así como el malestar de todos los agentes involucrados en el sector automotriz.

Bibliografía

- Acebo, M. (15 de Mayo de 2017). *ESPAE Graduate School of Management de la Escuela Superior Politécnica del Litoral ESPOL*. Obtenido de <http://www.espae.espol.edu.ec/wp-content/uploads/2017/06/industriaautomotriz.pdf>
- Aduana del Ecuador SEANE. (s.f.). Recuperado el 22 de julio de 2012, de www.aduana.gov.ec
- AEADE. (2015). *Anuario. 70 años de Camino*. Quito, Pichincha, Ecuador: Grupo el Comercio.
- (2017). *Banco Central del Ecuador*.
- BCE. (1 de Febrero de 2009). *Evolución de la Balanza Comercial*. Obtenido de BANCO CENTRAL DEL ECUADOR: <https://www.bce.fin.ec/index.php/component/k2/item/299-evoluci%C3%B3n-de-la-balanza-comercial>
- Beyrne, G., & Legasa, A. (20 de Octubre de 2015). *Economía: SECRETARÍA DE POLÍTICA ECONÓMICA Y PLANIFICACIÓN DEL DESARROLLO*. Obtenido de https://www.economia.gob.ar/wp-content/uploads/2015/11/DT_radar_N10.pdf
- Carbajal Suárez, Y. (15 de Enero de 2010). *Sector automotriz: reestructuración tecnológica y reconfiguración del mercado mundial*. Obtenido de <file:///C:/Users/ACER/Desktop/TESIS/INFORMACIÓN/Sector%20automotriz%20reestructuración%20tecnológica%20y%20reestructuración%20del%20mercado%20mundial.pdf>
- Carbaugh, R. (2009). *Economía Internacional*. Australia: Cengage Learning.
- Carbaugh, R. (2009). *Economía Internacional*. México: Cengage Learning.
- CobusGroup. (15 de Agosto de 2017). Obtenido de <https://www.cobusgroup.com/home>
- COMUNIDAD ANDINA. (25 de Julio de 2007). Obtenido de <https://www.dane.gov.co/files/sen/nomenclatura/SA2007.pdf>
- Días, P. (s.f.). *Zona Económica*. Recuperado el 26 de Julio de 2012, de www.zonaeconomica.com

- Ecuador, B. C. (2017). *Balanza Comercial*.
- FitzGerald, V. (1998). La CEPAL y la teoría de la industrialización. *CEPAL*, 47-61.
- Krugman, P. (2002). *Economía Internacional: Teoría y Política del Comercio Internacional*. Madrid: Addison Wesley.
- Layton, C., & Rustandie, J. (11 de Agosto de 2007). *SENADA TECHNICAL COODINATORS*.
- Machinea, J. L. (11 de Junio de 2004). *Comisión Económica para América Latina y el Caribe*. Obtenido de CEPAL:
<https://www.cepal.org/es/publicaciones/13057-desarrollo-productivo-economias-abiertas>
- Parkin, M. (2009). *Economía*. México: Pearson.
- Paul Krugman, Maurice Obstfeld. (2008). *Economía Internacional Teoría y Política*. Madrid: Pearson.
- Quintero, J., & Sánchez, J. (3 de Diciembre de 2006). *Telos*. Obtenido de <http://www.redalyc.org/pdf/993/99318788001.pdf>
- Salvatore, D. (1998). *Economía Internacional*. Bogotá: McGraw-Hill.

Doctora Jenny Ríos Coello, Secretaria de la Facultad de Ciencias de la Administración de la Universidad del Azuay

CERTIFICA:

Que, el Consejo de Facultad en sesión del 05 de julio de 2017, conoció la petición de la estudiante **PATRICIA DEL PILAR VIVAR VIDAL** con código 70589, quien tiene aprobado más del 80% de créditos de su malla curricular, y que presenta el diseño de su trabajo de titulación denominado: **"IMPACTO DE LAS POLITICAS TRIBUTARIAS Y DE COMERCIO EXTERIOR EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ EN LA PROVINCIA DEL AZUAY EN EL PERIODO 2008 -2016"**, previa a la obtención del título de Economista Mención Economía Empresarial.- El Consejo de Facultad acogió el informe de la Junta Académica de Economía y resolvió aprobar el diseño. Designa como **Director** a la economista **Gabriela Fajardo** y como miembros del Tribunal Examinador al doctor Iván Orellana Tosi y economista Xavier Patiño. En esta misma sesión el Consejo de Facultad fija como plazo para la entrega del trabajo de titulación, seis meses contados desde la fecha de su aprobación, esto es hasta el **05 de enero de 2018**, debiendo el Director presentar a la Junta Académica, dos informes bimensuales del desarrollo del trabajo de titulación.

Cuenca, julio 06 de 2017



Dra. Jenny Ríos Coello
Secretaria de la Facultad de
Ciencias de la Administración

rccr.-



CONVOCATORIA

Por disposición de la Junta Académica de la escuela de Economía, se convoca a los Miembros del Tribunal Examinador, a la sustentación del Protocolo del Trabajo de Titulación: **“IMPACTO DE LAS POLITICAS TRIBUTARIAS Y DE COMERCIO EXTERIOR EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ EN LA PROVINCIA DEL AZUAY EN EL PERIODO 2008 - 2016”**, presentado por la estudiante Patricia del Pilar Vivar Vidal con código 70589, previa a la obtención del grado de Economista Mención Economía Empresarial, para el Jueves, 22 de junio de 2017 a las 18:30.

Cuenca, 15 de junio de 2017

Dra. Jenny Ríos Coello
Secretaria de la Facultad

Econ. Gabriela Fajardo

Dr. Iván Orellana Tosi

Econ. Xavier Patiño

No Puedo!

Comunicado OK.
15/06/17.
Orlano



RÚBRICA PARA LA EVALUACIÓN DEL PROTOCOLO DE TRABAJO DE TITULACIÓN

1.1 Nombre del estudiante: Patricia del Pilar Vivar Vidal

1.2 Código: 70589

1.3 Director sugerido: Econ. Gabriela Fajardo

1.4 Codirector (opcional):

1.1 Título propuesto: **“IMPACTO DE LAS POLITICAS TRIBUTARIAS Y DE COMERCIO EXTERIOR EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ EN LA PROVINCIA DEL AZUAY EN EL PERIODO 2008 - 2016”**

1.1 Revisores (tribunal): Dr. Iván Orellana Tosi y Econ. Xavier Patiño

1.5 Recomendaciones generales de la revisión:

	Cumple totalmente	Cumple parcialmente	No cumple	Observaciones (*)
Línea de investigación				
1. ¿El contenido se enmarca en la línea de investigación seleccionada?	✓			
Título Propuesto				
2. ¿Es informativo?	✓			
3. ¿Es conciso?	✓			
Estado del arte				
4. ¿Identifica claramente el contexto histórico, científico, global y regional del tema del trabajo?	✓			
5. ¿Describe la teoría en la que se enmarca el trabajo	✓			
6. ¿Describe los trabajos relacionados más relevantes?	✓			
7. ¿Utiliza citas bibliográficas?				
Problemática y/o pregunta de investigación				
8. ¿Presenta una descripción precisa y clara?	✓			
9. ¿Tiene relevancia profesional y social?	✓			
Hipótesis (opcional)				
10. ¿Se expresa de forma clara?	✓			
11. ¿Es factible de verificación?	✓			
Objetivo general				
12. ¿Concuerda con el problema formulado?	✓			
13. ¿Se encuentra redactado en tiempo verbal infinitivo?	✓			

14. ¿Se encuentra redactado en tiempo verbal infinitivo?	✓			
Objetivos específicos				
15. ¿Concuerdan con el objetivo general?	✓			
16. ¿Son comprobables cualitativa o cuantitativamente?	✓			
Metodología				
17. ¿Se encuentran disponibles los datos y materiales mencionados?	✓			
18. ¿Las actividades se presentan siguiendo una secuencia lógica?	✓			
19. ¿Las actividades permitirán la consecución de los objetivos específicos planteados?	✓			
20. ¿Los datos, materiales y actividades mencionadas son adecuados para resolver el problema formulado?	✓			
Resultados esperados				
21. ¿Son relevantes para resolver o contribuir con el problema formulado?	✓			
22. ¿Concuerdan	✓			
23. con los objetivos específicos?	✓			
24. ¿Se detalla la forma de presentación de los resultados?	✓			
25. ¿Los resultados esperados son consecuencia, e	✓			
26. n todos los casos, de las actividades mencionadas?	✓			
Supuestos y riesgos				
27. ¿Se mencionan los supuestos y riesgos más relevantes?	✓			
28. ¿Es conveniente llevar a cabo el trabajo dado los supuestos y riesgos mencionados?	✓			
Presupuesto				
29. ¿El presupuesto es razonable?	✓			
30. ¿Se consideran los rubros más relevantes?	✓			
Cronograma				
31. ¿Los plazos para las actividades son realistas?	✓			
Referencias				
32. ¿Se siguen las recomendaciones de normas internacionales para citar?	✓			
Expresión escrita				
33. ¿La redacción es clara y fácilmente comprensible?	✓			
34. ¿El texto se encuentra libre de faltas ortográficas?	✓			



ACTA

SUSTENTACIÓN DE PROTOCOLO/DENUNCIA DEL TRABAJO DE TITULACIÓN

- 1.1 Nombre del estudiante: Patricia del Pilar Vivar Vidal
- 1.2 Código: 70589
- 1.3 Director sugerido: Econ. Gabriela Fajardo
- 1.4 Codirector (opcional): _____
- 1.1 Tribunal: Dr. Iván Orellana Tosi y Econ. Xavier Patiño
- 1.2 Título propuesto: **IMPACTO DE LAS POLITICAS TRIBUTARIAS Y DE COMERCIO EXTERIOR EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ EN LA PROVINCIA DEL AZUAY EN EL PERIODO 2008 - 2016**”

1.3 Resolución:

1.3.1 Aceptado sin modificaciones

1.3.2 Aceptado con las siguientes modificaciones:

1.3.3 No aceptado
• Justificación:

Tribunal

Econ. Gabriela Fajardo

Dr. Iván Orellana Tosi

Econ. Xavier Patiño

Srta. Patricia del Pilar Vivar Vidal

Dra. Jenny Ríos Coello
Secretaria de la Facultad

(*) Breve justificación, explicación o recomendación.

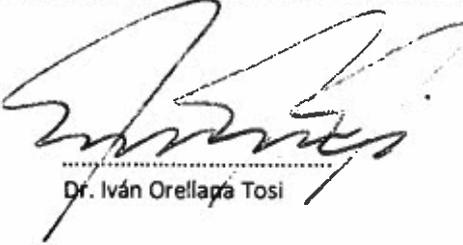
- Opcional cuando cumple totalmente,
- Obligatorio cuando cumple parcialmente y NO cumple.

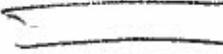
.....

.....

.....


.....
Econ. Gabriela Fajardo Monroy


.....
Dr. Iván Orellana Tosi


.....
Econ. Xavier Patiño

REGISTRO DE LA UNIDAD DE TITULACION ESPECIAL
ESCUELA DE ECONOMIA

FECHA: 14-06-2017

Estudiante: Patricia del Pilar Vivar Vidal

Señor Ingeniero
Oswaldo Merchán Manzano
DECANO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS DE LA ADMINISTRACION
UNIVERSIDAD DEL AZUAY
Ciudad.-

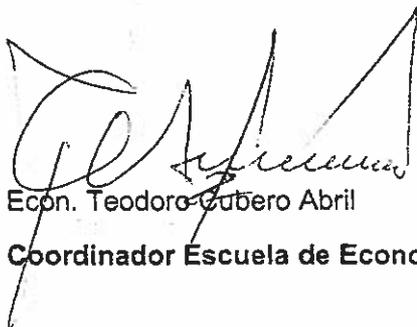
De nuestra consideración:

En atención a la aprobación del trabajo de investigación que nos ha referido, la Junta Académica de Economía revisó el diseño de trabajo de titulación denominado: "**Impacto de las Políticas Tributarias y de Comercio Exterior en el Sector Automotriz en la Provincia del Azuay en el periodo 2008 - 2016**", presentado por la estudiante de la Carrera de Economía: señorita **Patricia del Pilar Vivar Vidal** con código **70589**, previo a la obtención del título de Economista.

A fin de aplicar la guía de elaboración y presentación de denuncia / protocolo de trabajo de titulación, la Junta Académica de Economía, considera que la propuesta presentada por la estudiante **Patricia Vivar** cumple con todos los requisitos establecidos en la guía antes mencionada, por lo que de conformidad con el Reglamento de Graduación de la Facultad, resolvió designar como directora de la investigación a la **Econ. Gabriela Fajardo Monroy**, y el tribunal estará integrado por el **Dr. Iván Orellana Tosi** y el **Econ. Xavier Patiño**, quienes recibirán la sustentación del diseño del trabajo de titulación, previo al desarrollo del mismo.

En caso de existir la aprobación con modificaciones, la Junta Académica resuelve que el Director del Tribunal sea quien realice el seguimiento a las modificaciones recomendadas.

Por lo expuesto solicitamos se realice el trámite correspondiente y el tribunal suscriba el acta de sustentación de la denuncia del trabajo de titulación.



Econ. Teodoro Cubero Abril

Coordinador Escuela de Economía



UNIVERSIDAD DEL
AZUAY



Escuela
Economía

**Oficio Estudiante: Solicitud aprobación de
Protocolo de Trabajo de Titulación**

ECE-RE-EST-02
Versión 01
04/04/2017
Página 1 de 1

Lugar de Almacenamiento
F: Archivo Secretaría de la Facultad

Retención
5 años

Disposición Final
Almacenar en archivo pasivo de la Facultad

Cuenca, 8 de junio de 2017

Ingeniero,
Oswaldo Merchán Manzano.

DECANO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS DE LA ADMINISTRACIÓN
UNIVERSIDAD DEL AZUAY

De mi consideración,

Estimado Señor Decano, yo **Patricia del Pilar Vivar Vidal** con C.I. **0105651749**, código estudiantil **70589**; estudiante de la Carrera de Economía, solicito muy comedidamente a usted y por su intermedio al Consejo de Facultad, la aprobación del protocolo de trabajo de titulación con el tema **"Impacto de las Políticas Tributarias y de Comercio Exterior en el Sector Automotriz en la Provincia del Azuay en el periodo 2008 - 2016"** previo a la obtención del título de Economista, para lo cual adjunto la documentación respectiva.

Por la favorable acogida que brinde a la presente, anticipo mi agradecimiento.

Atentamente:

Patricia Vivar Vidal.

Estudiante de la Carrera de Economía

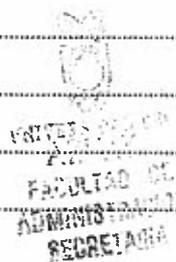
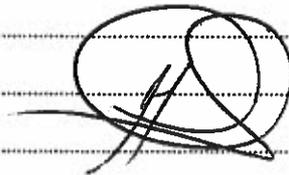
DOCTORA JENNY RIOS COELLO, SECRETARIA DE LA FACULTAD
DE CIENCIAS DE LA ADMINISTRACIÓN DE LA UNIVERSIDAD DEL
AZUAY

CERTIFICA:

Que, la señorita **VIVAR VIDAL PATRICIA DEL PILAR**, con código **70589**, alumna
de la Escuela de **ECONOMIA**, tiene aprobado más del **80%** de créditos de su malla
curricular.

Que, la señorita **VIVAR VIDAL PATRICIA DEL PILAR**, se encuentra matriculada en
la materia de **METODOLOGIA DE LA INVESTIGACION**, para el período **Marzo-
Julio / 2017**.

Cuenca, 31 de mayo de 2017



Derecho No. **001-002-000057777**
mjmr.-



Lugar de Almacenamiento
F: Archivo Secretaría de la Facultad

Retención
5 años

Disposición Final
Almacenar en archivo pasivo de la Facultad

Cuenca, 8 de junio de 2017.

Ingeniero,
Oswaldo Merchán Manzano
DECANO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS DE LA ADMINISTRACIÓN
UNIVERSIDAD DEL AZUAY

De mi consideración,

Yo, **María Gabriela Fajardo Monroy** informo que he revisado el protocolo de trabajo de titulación previo a la obtención del título de Economista, denominado **"IMPACTO DE LAS POLÍTICAS TRIBUTARIAS Y DE COMERCIO EXTERIOR EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ EN LA PROVINCIA DEL AZUAY EN EL PERIODO 2008 - 2016"**, realizado por la estudiante **Patricia del Pilar Vivar Vidal**, con código estudiantil **70589**, protocolo que a mi criterio, cumple con los lineamientos y requerimientos establecidos por la carrera.

Por lo expuesto, me permito sugerir que sea considerado para la revisión y sustentación del mismo,

Sin otro particular, suscribo.

Atentamente

Econ. Gabriela Fajardo Monroy



UNIVERSIDAD DEL AZUAY

Facultad de Ciencias de la Administración

Escuela de Economía

**Impacto de las Políticas Tributarias y de Comercio
Exterior en el Sector Automotriz en la Provincia del
Azuay en el periodo 2008 - 2016**

Nombre de Estudiante:

Vivar Vidal Patricia del Pilar

Directora sugerida:

Econ. Fajardo Monroy María Gabriela. MBA

Cuenca - Ecuador

2017

1. Datos Generales

1.1. Nombre del Estudiante

Vivar Vidal Patricia del Pilar

1.1.1. Código

ua070589

1.1.2. Contacto

Vivar Patricia

Teléfono: 4 097 449

Celular: 09 99 27 43 96

Correo Electrónico: patopvv@hotmail.es

1.2. Director Sugerido: Econ. Fajardo Monroy, María Gabriela, MBA

1.2.1. Contacto:

Celular: 09 83 14 04 31

Correo Electrónico: gafajardo@uazuay.edu.ec

1.3. Co-director sugerido: Econ. Cordero Díaz, Carlos Iván, Mgst.

1.3.1. Contacto:

Celular: 09 94 16 02 47

Correo Electrónico: cacorder@uazuay.edu.ec

1.4. Asesor Metodológico: Dr. Guevara Toledo, Carlos Wilfrido, Mgst.

1.5. Tribunal designado:

1.6. Aprobación:

1.7. Línea de Investigación de la Carrera:

5309 Organización Industrial y Políticas Gubernamentales

1.7.1. Código UNESCO: 5399.04 Estructura del Mercado

1.7.2. Tipo de trabajo:

a) Proyecto de investigación

b) Investigación formativa

1.8. Área de Estudio:

Economía Internacional, Política Económica

1.9. Título Propuesto:

Impacto de las Políticas Tributarias y de Comercio Exterior en el Sector Automotriz

en la Provincia del Azuay en el periodo 2008 - 2016.

1.10. Subtítulo:

N/A

1.11. Estado del proyecto

Nuevo

2. Contenido

2.1. Motivo de la Investigación:

El sector automotriz es una de las fuentes más importantes que generan ingresos dentro de las economías de los países, ya que, los vehículos son uno de los bienes más demandados por la sociedad a nivel mundial, y los productos y servicios que implica su comercialización provocan movimientos de capital y mano de obra; lo que mantiene activas las relaciones comerciales a través de las exportaciones e importaciones.

Las importaciones de vehículos así como de partes y accesorios (CKD) se realizan de diversos países como Alemania, Argentina, Bélgica, Brasil, Canadá, China, Colombia, Corea, Estados Unidos, España, Francia, Holanda, India, Indonesia, Inglaterra, Japón, México, República Checa, Suecia, Tailandia y Venezuela; a través de estas se abastece al mercado de productos terminados (vehículos) así como de partes y accesorios (CKD).

La comercialización interna de vehículos importados y ensamblados, así como de repuestos y accesorios es un importante sector de la economía, ya que aporta al desarrollo económico del país.

Desde el año 2008, las políticas de gobierno han implementado medidas de restricción a las importaciones tributarias y de comercio exterior como Impuesto a la salida de divisas (ISD), Impuesto a los consumos especiales (ICE), aranceles, Impuesto a la Contaminación Vehicular y cupos de importación, entre otras. La implementación de estas políticas se basa en la protección de un determinado sector de la economía con el objetivo de fomentar su crecimiento sin la presencia de competencia extranjera.

2.2. Problemática

Para motivar el desarrollo y aumentar la productividad de algunos sectores económicos del Ecuador, el gobierno implementó a fines del año 2008 medidas tributarias y de comercio exterior que provocaron una disminución del ingreso de productos importados, de manera que el abastecimiento de las necesidades del mercado interno no solamente esté en manos de productores internacionales.



El sector automotriz, en especial, se ve afectado por la aplicación de políticas restrictivas, como: Impuesto a la salida de divisas (ISD), Impuesto a los consumos especiales (ICE), aranceles, Impuesto a la Contaminación Vehicular y cupos de importación, entre otras; con el objetivo de fortalecer la industria nacional, favorecer a la inversión y por ende al aumento de las fuentes de trabajo para los ecuatorianos.

2.3. Pregunta de Investigación

¿Cuál fue el Impacto de las Políticas Tributarias y de Comercio Exterior en el Sector Automotriz en la Provincia del Azuay en el periodo 2008 - 2016?

2.4. Resumen

La investigación abarca las diferentes políticas que adoptan los gobiernos con el fin de proteger y motivar el desarrollo de la industria nacional.

En el Ecuador, el gobierno nacional implementó medidas tributarias y de comercio exterior que provocó una disminución del ingreso de productos importados, lo que repercutió en el sector automotriz ya que es un sector poco desarrollado en el país y su principal fuente de abastecimiento son las importaciones. Se espera determinar las ventajas y desventajas de las medidas restrictivas, así como las fluctuaciones del sector automotriz en el Ecuador antes y durante la aplicación de estas medidas y el efecto de las mismas.

Para la obtención de la información se utilizarán los métodos bibliográfico, descriptivo y las técnicas de investigación cualitativa, los cuales conducirán a resultados sobre las reacciones del sector ante las políticas de comercio exterior.

2.5. Estado del Arte y marco teórico

La economía internacional ha sido un área especial de la economía durante más de dos siglos, esta se ha ido desarrollando gracias a los estudios, análisis y supuestos de economistas como: Smith, Ricardo, Marshall, Keynes, Samuelson, entre otros. El análisis de las relaciones internacionales es especial, ya que, requiere otro tipo de estudio en comparación a las economías domésticas; es decir, no se usan las mismas herramientas para determinar fluctuaciones internas en una

economía que para el análisis del comercio entre naciones (Salvatore, 1998). Las políticas de comercio internacional se adoptan con el objetivo de generar ganancias sin analizar el beneficio o perjuicio a la economía extranjera.

La base para el comercio y sus beneficios son examinadas por las políticas de comercio internacional, en la cual se da lugar a las fuerzas de la ventaja absoluta (base del comercio) y ventaja comparativa (esta ley gobierna los estados que comercian), expuestas por Smith y Ricardo respectivamente. La ventaja absoluta es la que posee un país al producir bienes con una capacidad de fabricación más eficiente en comparación a otros países; y, la ventaja comparativa, afirma que, un país puede obtener un comercio beneficioso al intercambiar parte de la producción de bienes en la que tiene una desventaja absoluta, es decir, si puede especializarse en la producción y exportación de estos bienes en los cuales sus capacidades de fabricación no son las más eficientes (Salvatore, 1998).

Para proteger la producción interna de un país se adoptan políticas proteccionistas a través de aranceles u otros instrumentos, los cuales son impuestos aplicados al momento de realizar una importación con el objetivo de reducir la cantidad de importaciones que ingresan a un país y así proteger a los productores que compiten con las importaciones de la competencia extranjera (Carbaugh, 2009).

Existen dos tipos de aranceles: Arancel específico, es una cantidad fija exigida por cada unidad de bien importado, por ejemplo, \$3 por barril de petróleo y, *Ad valorem* que son impuestos exigidos como porcentaje del valor de los bienes importados, por ejemplo, el 25% del valor de los camiones importados a EEUU. Además, como otras medidas de proteccionismo se tiene las cuotas de importación las cuales son limitaciones a la cantidad de importaciones y las restricciones a la exportación, definidas como limitaciones sobre la cantidad de exportaciones, normalmente impuestas por el país exportador a solicitud del país importador (Krugman, 2002).

Los argumentos para las restricciones comerciales se basan en: la protección al empleo, ya que, las restricciones aumentan el empleo en la industria protegida al elevarse los precios de los productos de importación en competencia; la protección contra el trabajo extranjero de bajo costo, los aranceles son necesarios para defender los empleos nacionales frente al trabajo extranjero



barato; la equidad en el comercio exterior, que las empresas comerciales y los trabajadores con frecuencia afirman que los gobiernos extranjeros juegan con un conjunto de reglas diferentes a las del gobierno local, lo cual da a las empresas extranjeras ventajas competitivas injustas; mantener los estándares nacionales de vida, porque, afirman que los aranceles son útiles para atender altos niveles de ingreso y empleo en la nación; igualación de los costos de producción, los promotores de un arancel científico buscan eliminar lo que consideran una competencia injusta del extranjero; por último, la seguridad nacional, este criterio es válido cuando se produce internamente un bien o insumo que esté vinculado con la seguridad nacional, por ejemplo, el acero, que sería un insumo para la producción de armas (Carbaugh, 2009).

2.6. Hipótesis

Ninguna

2.7. Objetivo General

Determinar el impacto de las políticas tributarias y de comercio exterior que afectaron al Sector Automotriz en la provincia del Azuay.

2.8. Objetivos Específicos

1. Indicar las ventajas y desventajas de las políticas tributarias y de comercio exterior.
2. Describir la evolución del sector automotriz en el Ecuador en el periodo 2008 - 2016
3. Analizar los efectos de las políticas tributarias y de comercio exterior en el sector automotriz en la provincia del Azuay.

2.9. Metodología

De acuerdo con las características de esta investigación, se utilizarán los métodos descriptivo y bibliográfico.

En la primera parte de la investigación, se utilizará el método bibliográfico, ya que, se expondrán los aspectos teóricos que fundamentan la investigación para llegar al caso particular de este estudio.

En la segunda parte del estudio, se empleará el método descriptivo debido a que se determinará antecedentes, comportamientos y evolución del sector automotriz ecuatoriano, además de la interpretación de estadísticas referentes al comercio exterior, en el sector.

En la tercera fase, se aplicará el método descriptivo, en base a datos históricos; además se realizará entrevistas a los gerentes y ejecutivos de ventas de las distintas concesionarias de la provincia.

2.10. Alcances y resultados esperados

Obtención de conocimiento sobre las políticas de comercio exterior, objetivos y aportes a las economías.

Descripción de la evolución del sector y de situaciones enfrentadas.

Determinación de los resultados de la implementación de políticas de comercio exterior.

2.11. Supuestos y riesgos

Ninguno

2.12. Presupuestos

Rubro	Costo (USD)	Justificación
Bibliografía	\$180	Fuentes de información necesarias
Impresión de Tesis + CD	\$120	Presentación del trabajo de titulación
Transporte	\$10	Traslado a bibliotecas y centros de investigación
Computadora	\$900	Herramienta para elaborar el trabajo, para recolectar información y tabular los datos y elaboración de los documentos escritos a través de las herramientas de Microsoft
Internet	\$120	Herramienta para obtener información de libros online, artículos científicos, páginas web.
Imprevistos	\$50	Situaciones no previstas en el presupuesto
TOTAL	\$1380	

2.13. Financiamiento

El financiamiento estará a cargo del autor.



2.14. Esquema tentativo
Introducción

Capítulo I. Aspectos Teóricos

- 1.1. Economía Internacional
- 1.2. Proteccionismo
- 1.3. Modelo de Sustitución de Importaciones
- 1.4. Libre Comercio y Apertura Comercial
- 1.5. Análisis de la Balanza Comercial Ecuatoriana

Capítulo II. Sector Automotriz ecuatoriano

- 2.1. Antecedentes
- 2.2. Crecimiento
- 2.3. Cadena de Valor
- 2.4. Políticas tributarias y de comercio exterior aplicadas en el sector automotriz

Capítulo III. Efecto de las políticas tributarias y de comercio exterior en el sector automotriz en la provincia del Azuay.

- 3.1. Importadores
- 3.2. Comercializadores
- 3.3. Productores

Conclusiones

Recomendaciones

Bibliografía

Anexos

2.15. Cronograma

Objetivo Específico	Actividad	Resultado esperado	Tiempo (semanas)
Indicar las ventajas y desventajas de las políticas tributarias y de comercio exterior.	Indagación de teorías y políticas de comercio exterior.	Conocimiento de las políticas de comercio exterior en general, sus objetivos y aportes a las economías.	6
Describir la evolución del sector automotriz en el Ecuador en el periodo 2008 - 2016.	Análisis de antecedentes, evolución, cadena de valor, políticas implementadas al sector.	Descripción de la evolución del sector y de situaciones enfrentadas a lo largo del periodo.	5

Analizar los efectos de las políticas tributarias y de comercio exterior en el sector automotriz en la provincia del Azuay.	Consecuencias en precios, rotación, variación y disponibilidad de los productos, tanto para productores, importadores y comerciantes.	Impacto de la aplicación de medidas, resultados y efectos en la economía de la provincia, efectos en las concesionarias de vehículos.	5
Conclusiones y recomendaciones	Exposición de resultados obtenidos.	Criterios a favor o en contra de las políticas aplicadas.	3
TOTAL			19

2.16. Referencias

Estilo utilizado: APA Edición: sexta

Carbaugh, R. (2009). *Economía Internacional*. Australia: Cengage Learning.

Krugman, P. (2002). *Economía Internacional: Teoría y Política del Comercio Internacional*. Madrid: Addison Wesley.

Salvatore, D. (1998). *Economía Internacional*. Bogotá: McGraw-Hill.

2.17. Anexos: N/A

2.18. Firma de responsabilidad del Estudiante



Patricia del Pilar Vivar Vidal.

2.19. Firma de responsabilidad del Director sugerido



Econ. María Gabriela Fajardo Monroy.

2.20. Firma de responsabilidad del Docente metodólogo



Dr. Carlos Wilfrido Guevara Toledo.

2.21. Fecha de entrega

Cuenca, 8 de junio de 2017.



Lugar de Almacenamiento
F: Archivo Secretaría de la Facultad

Retención
5 años

Disposición Final
Almacenar en archivo pasivo de la Facultad

1.1. Nombre del Estudiante: Patricia del Pilar Vivar Vidal / 70589

1.1.1. Código: 70589

1.2. Director sugerido: Econ. María Gabriela Fajardo Monroy

1.3. Docente metodólogo: Dr. Carlos Wilfrido Guevara Toledo

1.4. Codirector (opcional): N/A

1.5. Título propuesto: "Impacto de las Políticas Tributarias y de Comercio Exterior en el Sector Automotriz en la Provincia del Azuay en el periodo 2008 – 2016"

	DIRECTOR		METODÓLOGO	
	Cumple	No cumple	Cumple	No cumple
Línea de investigación				
1. ¿El contenido se enmarca en la línea de investigación seleccionada?	/		✓	
Título Propuesto				
2. ¿Es informativo?	/		✓	
3. ¿Es conciso?	/		✓	
Estado del arte				
4. ¿Identifica claramente el contexto histórico, científico, global y regional del tema del trabajo?	/		✓	
5. ¿Describe la teoría en la que se enmarca el trabajo	/		✓	
6. ¿Describe los trabajos relacionados más relevantes?	/		✓	
7. ¿Utiliza citas bibliográficas?	/		✓	
Problemática				
8. ¿Presenta una descripción precisa y clara?	/		✓	
9. ¿Tiene relevancia profesional y social?	/		✓	
Pregunta de Investigación				
10. ¿Presenta una descripción precisa y clara?	/		✓	
11. ¿Tiene relevancia profesional y social?	/		✓	
Hipótesis (opcional)				
12. ¿Se expresa de forma clara?	/		✓	
13. ¿Es factible de verificación?	/		✓	
Objetivo general				
14. ¿Concuerda con el problema formulado?	/		✓	
15. ¿Se encuentra redactado en tiempo verbal infinitivo?	/		✓	
Objetivos específicos				
16. ¿Permiten cumplir con el objetivo general?	/		✓	
17. ¿Son comprobables cualitativa o cuantitativamente?	/		✓	
Metodología				
18. ¿Se encuentran disponibles los datos y materiales mencionados?	/		✓	
19. ¿Las actividades se presentan siguiendo una secuencia lógica?	/		✓	
20. ¿Las actividades permitirán la consecución de los objetivos específicos planteados?	/		✓	
21. ¿Las técnicas planteadas están de acuerdo con el tipo de investigación?	/		✓	
Resultados esperados				
22. ¿Son relevantes para resolver o contribuir con el problema formulado?	/		✓	
23. ¿Concuerdan con los objetivos específicos?	/		✓	



Lugar de Almacenamiento
F: Archivo Secretaría de la Facultad

Retención
5 años

Disposición Final
Almacenar en archivo pasivo de la Facultad

	DIRECTOR		METODÓLOGO	
	Cumple	No cumple	Cumple	No cumple
24. ¿Se detalla la forma de presentación de los resultados?	/		✓	
25. ¿Los resultados esperados son consecuencia, en todos los casos, de las actividades mencionadas?	/		✓	
Supuestos y riesgos				
26. ¿Se mencionan los supuestos y riesgos más relevantes, en caso de existir?	/		✓	
27. ¿Es conveniente llevar a cabo el trabajo dado los supuestos y riesgos mencionados?	/		✓	
Presupuesto				
28. ¿El presupuesto es razonable?	/		✓	
29. ¿Se consideran los rubros más relevantes?	/		✓	
Cronograma				
30. ¿Los plazos para las actividades están de acuerdo con el reglamento?	/		✓	
Citas y Referencias del documento				
31. ¿Se siguen las recomendaciones de normas internacionales para citar?	/		✓	
Expresión escrita				
32. ¿La redacción es clara y fácilmente comprensible?	/		✓	
33. ¿El texto se encuentra libre de faltas ortográficas?	/		✓	

OBSERVACIONES METODOLOGO:

OBSERVACIONES DIRECTOR:

METODÓLOGO

DIRECTOR