



1. Richard Romero-Izurietta.

2. Julio Santiago Guime-Calero.

3. Leonardo Roberto Espinoza-Roca.

¹Universidad Estatal de Milagro UNEMI, Guayas, Ecuador
rromeroi@unemi.edu.ec
<https://orcid.org/0000-0002-3387-6661>

²Universidad de Guayaquil, Guayas, Ecuador
julio.guimec@ug.edu.ec
<https://orcid.org/0000-0001-9820-9125>

³Universidad de Guayaquil, Guayas, Ecuador
leonardo.espinozar@ug.edu.ec
<https://orcid.org/0000-0003-0118-9813>

Recibido: 11 de noviembre de 2019

Corregido: 10 de marzo de 2022

Aceptado: 16 de mayo de 2022

RESUMEN

Se propone analizar los efectos de las barreras arancelarias en las importaciones y comercialización de la industria automotriz en Ecuador, por medio de un estudio bibliográfico, con enfoque deductivo y descriptivo, comparando información del año 2010 al 2017. Los resultados fueron efectos negativos en la economía, tales como baja del comercio, baja de importaciones, alza de precios de productos importados que afectan al consumidor, y no se logró que la industria nacional se desarrolle. Se concluye que este tipo de medidas deben ser temporales, acompañadas de incentivos a la industria, y se debe implementar políticas de estado para el sector.

ABSTRACT

It is proposed to analyze the effects of tariff barriers on imports and commercialization of the automotive industry in Ecuador, through a bibliographic study, with a deductive and descriptive approach, comparing information from 2010 to 2017. The results were negative effects on the economy. Such as drop in trade, drop in imports, rise in prices of imported products that affect the consumer, and it was not possible for the national industry to develop. It is concluded that this type of measures must be temporary, accompanied by incentives to the industry, and state policies must be implemented for the sector.

RÉSUMÉ

Nous proposons d'analyser les effets des barrières tarifaires sur les importations et la commercialisation de l'industrie automobile en Équateur, à travers une étude bibliographique, avec une approche déductive et descriptive, en comparant les informations de 2010 à 2017. Les résultats ont été des effets négatifs sur l'économie, tels que la baisse du commerce, la baisse des importations, la hausse des prix des produits importés qui affectent le consommateur, et l'industrie nationale n'a pas pu se développer. Il est conclu que ce type de mesures devrait être temporaire, accompagné d'incitations pour l'industrie, et que des politiques publiques devraient être mises en œuvre pour le secteur.

RESUMO

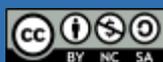
Propomos analisar os efeitos das barreiras tarifárias sobre a importação e comercialização da indústria automotiva no Equador, através de um estudo bibliográfico, com uma abordagem dedutiva e descritiva, comparando informações de 2010 a 2017. Os resultados foram efeitos negativos na economia, tais como menor comércio, menor importação, preços mais altos de produtos importados que afetam o consumidor, e a indústria nacional não foi capaz de se desenvolver. Conclui-se que este tipo de medidas deve ser temporário, acompanhado de incentivos para o setor, e que as políticas estatais devem ser implementadas para o setor.

PALABRAS CLAVE:
SALVAGUARDIAS,
INDUSTRIA
AUTOMOTRIZ,
IMPORTACIÓN,
ENSAMBLAJE.

KEY WORDS:
SAFEGUARDS,
AUTOMOTIVE
INDUSTRY,
IMPORT,
ASSEMBLY.

MOTS CLÉS:
SAUVEGARDES,
INDUSTRIE
AUTOMOBILE,
IMPORTATION,
ASSEMBLAGE.

PALAVRAS CHAVE:
SALVAGUARDAS,
INDÚSTRIA
AUTOMOTIVA,
IMPORTAÇÃO,
MONTAGEM.



INTRODUCCIÓN

Los países con mayor desarrollo, que tienen capacidad de producir a escala promueven el libre comercio de bienes con valor agregado, mientras que los países en vías de desarrollo exportan productos agrícolas, que generalmente las balanzas comerciales de estos últimos países mantienen saldo negativo, y se ven abocados a implementar políticas proteccionistas, este es el caso de nuestro país. La economía de Ecuador todavía depende de la venta de petróleo, a pesar de haber logrado posicionar productos en el exterior, en su mayoría primarios sin valor agregado, tales como, banano, cacao, camarón, atún, flores, artesanías y elaborados, cuero, productos agroindustriales, entre otros. En cambio, importa productos tecnológicos, y otros con valor agregado como televisores, vehículos, medicamentos, celulares, computadoras, maíz amarillo, derivados de petróleo, etc.

Actualmente con 164 miembros la Organización Mundial del Comercio (OMC) es la que rigen y norma el comercio entre los países. Se basa en acuerdos a los que llegaron los países miembros para ayudar en estas actividades, y que se origina con el denominado Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT) después de la segunda guerra mundial (OMC, Organización Mundial de Comercio s.f.).

” La importancia del sector automotor en el desarrollo del país es reconocida por su influencia en varios entornos. El sector genera una importante contribución a la economía del país en aranceles, impuestos y generación de empleo” (Arosemena 1995).

Esta industria se inició en la década de 1950 en nuestro país con la fabricación de carrocerías, asientos para buses, partes y piezas metálicas. Para la década de 1990, Ecuador ya exportaba los primeros vehículos ensamblados a países de la Comunidad Andina, luego de firmar el Convenio de Complementación Industrial al sector Automotor con Colombia y Venezuela.

El gobierno anterior implemento la estrategia de industrialización del sector automotriz nacional por medio de sustitución de importaciones y de la mano implemento medidas para reducir la contaminación ambiental. La comercialización de vehículos se ha visto afectada por incrementos en aranceles, tales como el impuesto a los consumos especiales ICE y el impuesto a la salida de divisas ISD.

El Comité de Comercio Exterior, COMEX (2013) implanto en junio del año 2013 la resolución 66, la cual impuso restricciones tanto en dólares y en unidades que aquejo a las empresas del sector automotriz, afectando a los autos importados completamente armados conocido en inglés como Completely Built Up (CBU). También se implementó la resolución 65 que perjudico a las importaciones de partes y autopartes de vehículos desarmados conocido en inglés como Completely Knock Down (CKD).

Según la AEADE (2018), asociación de empresas automotrices del Ecuador, en base a datos de la superintendencia de compañías del 2016, en su boletín sector automotriz en cifras del mes de mayo del año 2018, menciona que la industria en nuestro país se compone de 4 empresas ensambladoras, 92 compañías de auto partes, en cuanto a importadores y comercializadores, existen 1.271 concesionarias de autos nuevos y usados, 137 establecimientos de almacenes para motos, 81 empresas de construcción de carrocerías, 3.126 empresas dedicadas a otras actividades relacionadas, tales como mantenimiento, reparación, cambio de piezas, entre otras. Según el INEC, Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (2016) en su encuesta nacional de empleo, desempleo y subempleo, para el año 2016 todas las empresas del sector automotriz generan aproximadamente 56.801 puestos de trabajo.

El problema

El incremento de aranceles en el año 2012 a la importación de vehículos tuvo un efecto en la demanda durante el periodo que estuvo en vigencia. Esto provoco por un lado disminución del parque automotor en relación a la creciente demanda de los usuarios y esto a su vez genero un aumento en el precio de los autos nuevos e incluso de vehículos usados.

Estas restricciones fueron establecidas por el gobierno por varias causas como el saldo negativo en la balanza comercial de bienes no petroleros, la contaminación ambiental generada por la combustión del motor de los vehículos a gasolina, la disminución en el precio del petróleo a nivel internacional entre otros.

El sector automotor se vio afectado por múltiples inconvenientes como el impuesto a la salida de divisas, el impuesto a los consumos especiales, el impuesto ambiental a la contaminación vehicular, el establecimiento de cuotas a la importación de vehículos, el porcentaje de mano de obra local para el ensamblaje de los automotores.

En octubre de 2015 se registró una disminución en la importación de vehículos de acuerdo a información de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, lo cual afectó a las actividades relacionadas como la venta y mantenimiento de vehículos, la comercialización de accesorios y repuestos, y el ensamblado de piezas y partes de vehículos (Diario El Comercio 2015).

Los vehículos son utilizados para el uso personal en las diversas actividades cotidianas de los seres humanos como es el caso de paseos familiares o turísticos, permitiéndole ahorrar tiempo, también puede utilizárselo como herramienta de trabajo o prestar este servicio como una empresa turística. Por todo lo expuesto este sector reactiva el aparato productivo, por este motivo al crearse leyes, reglamentos o políticas que limiten la producción, importación de automotores, perjudica a toda la cadena de producción de un país. Por lo tanto, se recomienda analizar las medidas que se tomen en este sector para no ocasionar un impacto negativo en las actividades relacionadas.

La OMC contempla las salvaguardias, que son normas de excepción a los acuerdos comerciales suscritos por los países, que se definen como medidas “de urgencia” con respecto al aumento de las importaciones de determinados productos cuando esas importaciones hayan causado o amenacen causar un daño grave a la rama de producción nacional del Miembro importador. (OMC, Organización Mundial de Comercio s.f.). A diferencia de otras medidas de defensa comercial, como las del artículo VI (medidas antidumping) y el caso de las medidas compensatorias por subvenciones prohibidas otorgadas en el país exportador, las medidas de salvaguardia no responden a casos de competencia desleal, sino que a casos de medidas urgentes y temporales para recuperar la competitividad de los productores internos frente al eventual daño que pueda producir dicho aumento imprevisto de importaciones (Delpiano Lira 2015).

Las autoridades del gobierno del Ecuador se apoyaron en esta norma de excepción, para imponer las salvaguardias por balanza de pagos, para aplicar aranceles a ciertas mercancías importadas, y así poder equilibrar la balanza comercial, porque el país tenía problemas con la balanza de pagos, el precio del petróleo cayó por debajo de lo planificado, y había una apreciación del dólar de los EEUU que es nuestra moneda oficial; esto mostraba un panorama externo complicado para el Ecuador.

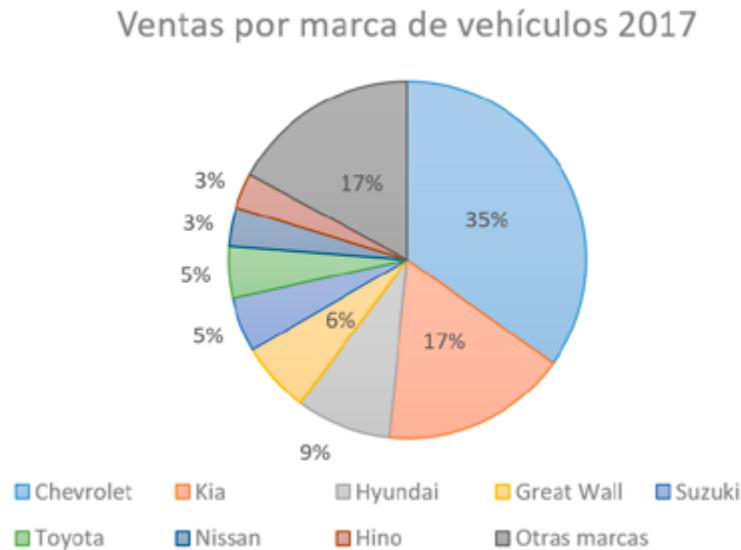
Para minimizar el impacto sobre el aparato productivo nacional, no se afectó a las mercaderías en tránsito y además se excluyó el 68% del total de las importaciones sobre el valor actual de las mercancías, además se exceptuaron los siguientes rubros:

- Materias primas y bienes de capital
- Artículos de higiene personal y uso en el hogar
- Medicinas y equipo médico
- Repuestos de vehículos
- Combustibles y lubricantes
- Importaciones por correo rápido o Courier y menaje de casa

Esta medida temporal de la sobretasa arancelaria se la planifico para un lapso de tiempo de 15 meses, y luego se realizaría un cronograma de desgravación que se inició en mayo del año 2017.

Industria automotriz en Ecuador

Figura 1: Ventas 2017 por marcas de vehículos



Fuente: Registro Ventas SRI

De acuerdo a la figura 1, las ventas del año 2017 para el mercado ecuatoriano fueron dominados por la marca Chevrolet con un 35% de participación en el mercado, luego la marca Kia con el 17%, Hyundai con un 9%, Great Wall con 6%, Suzuki y Toyota con un 5% cada una como, Nissan e Hino con un 3% cada una, y en otras marcas 17% se encuentran Mazda, Ford, Renault, Volkswagen, Chery, Jac, Mitsubishi, Citroen, Zoyte, Peugeot, entre otras.

De acuerdo al informe de la ESPAE – ESPOL (2017) para la industria automotriz ecuatoriana, en base a datos del INEC del año 2014, señala que de los 1.75 millones de unidades de vehículos motorizados matriculados, el 88,6% funcionan a gasolina, 11,1% a diésel, el 0,2% son híbridos, 0,03% operan con GLP, y por último, apenas el 0,002% son vehículos eléctricos.

Según cifras publicadas por AEADE (2018), en el año 2015 el parque automotor del país alcanzaba 2.27 millones de vehículos, comparados con el año 2014 que eran 2.19 millones, se incrementó en un 3.7%, y la edad promedio del parque automotor a nivel nacional era de 14.94.

Normativa y entes reguladores

El artículo 284 de la Constitución del Ecuador establece que la política económica que adopte el Estado debe mantener la estabilidad económica, impulsando la producción y garantizando el empleo a lo largo del tiempo. El artículo 306 menciona que el Estado debe promover la importación de bienes cuyo uso sea amigable con el medio ambiente, prestando atención a los pequeños productores y al sector artesanal.

Existe una serie de normativas que tienen incidencia en el sector automotriz como son:

- El Instituto Ecuatoriano de Normalización INEN que tiene las normas técnicas a cumplir las partes y piezas de los vehículos de diferente cilindraje.
- Los municipios tienen ordenanzas que rigen por ejemplo el transporte de mercancías, aceites usados, combustibles diésel, certificados de emisiones vehiculares, control de contaminación ambiental, aceites usados, medio ambiente, control de calidad combustibles de uso vehicular.

El Código Orgánico de la Producción (2010), tiene resoluciones para aranceles, salvaguardas, sanciones por malas prácticas comerciales. La Resolución 49 del 2014 del Ministerio de Comercio Exterior (COMEX) prorrogó hasta el 31 de diciembre de 2015 la vigencia de las resoluciones 65 y 66 del año 2012, las cuales establecían restricciones al 70% de las importaciones de vehículos CBU y CKD. En marzo del 2015 se emitió la resolución 11-2015, donde el gobierno ecuatoriano implementa salvaguardias que van del 5% al 45% aplicadas a un grupo de 2800 productos, siendo el sector automotriz uno de los más afectados, debido a que los importadores debieron pagar una sobretasa para nacionalizar sus mercancías.

De acuerdo a la Comunidad Andina, CAN (2018), sus países mantienen el Convenio de Complementación Industrial en el Sector Automotor, que entro en vigencia el año 2000, con el objeto de adopción de una política comunitaria con el fin de facilitar una mayor articulación entre los productores subregionales, aprovechar los mercados ampliados de la región, así como propiciar condiciones equitativas de competencia en el mercado subregional y un aumento de la competitividad y la eficiencia. Este convenio ha impulsado el proceso de integración del sector automotor, mediante el programa de liberación comercial, el arancel externo común, la programación industrial conjunta y la armonización de políticas económicas. Los beneficios para las industrias del sector automotor tienen por objeto: Lograr la transferencia tecnológica que garantice el incremento de su productividad y competitividad, generar inversiones productivas adicionales, adelantar programas de desarrollo de proveedores de la subregión, y ofrecer a los consumidores andinos productos con mejores calidad y precio.

La Ley de Régimen Tributario Interno (2004) reglamenta los impuestos a pagar de todos los agentes económicos del país. Los vehículos también deben pagar anualmente un rubro para poder circular en territorio ecuatoriano.

Según León (2018) el acuerdo con la Unión Europea es importante porque representa un mercado importante para nuestras exportaciones, pero también para las importaciones por la exoneración de aranceles y la desgravación arancelaria de ciertos productos. La incidencia en la industria automotriz es beneficioso porque se puede incrementar la transferencia de tecnología, las inversiones y el establecimiento de empresas europeas que contribuyan al cambio de matriz productiva, mediante productos con mayor valor agregado.

METODOLOGÍA

En la elaboración del presente trabajo de investigación se utilizó una estructura metodología cuyo enfoque fue cualitativo, debido a que se realizó un estudio de los reglamentos arancelarios y cuantitativo, porque se analizó variables numéricas como es el caso del número de vehículos elaborados e importados por marca, entre otras, la modalidad investigativa fue de campo, bibliográfica y documental, esto porque se recogió la información dentro de las áreas de estudio y se recurrió a la obtención de la información de fuentes primarias tales como: revistas técnicas y científicas, medios de prensa e informes o reportes de los organismos de control nacional e internacional (INEC, Superintendencia de compañías, SRI, SENA, AEADE, CINA, ESPA, OMC, CAN, entre otras.), boletines informativos, además de fuentes secundarias tales como tesis y trabajos académicos referentes al tema en análisis.

La investigación es de tipo descriptiva y diagnóstica, debido a que en ella se describen los inconvenientes o problemas que trajo consigo la aplicación de las restricciones arancelarias aplicadas a la importación de vehículos y se va a diagnosticar los inconvenientes que puede traer a futuro la aplicación de estas políticas.

Los métodos utilizados en el trabajo fueron el inductivo, deductivo, analítico, sistémico, histórico, los que permitieron realizar un estudio a profundidad de los aspectos que conllevan la aplicación de las restricciones arancelarias de los vehículos en el país. Analizar la producción de vehículos desde el año 2010 hasta el 2017, para tener verificar el impacto de la aplicación de este reglamento.

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

Tabla 1. Participación vehículos ensamblados

Unidades por Ensambladora (2010 – 2017)							
Periodo	ENSAMBLADORA						TOTAL
	AYMESA	MARESA	ÓMNIBUS BB	CIAUTO	FISUM	ARMACAR	
2010	13.092	8.995	54.165				76.252
2011	13.888	8.129	53.705				75.722
2012	16.831	9.826	52.959				79.616
2013	15.091	7.474	43.534	1.377			67.476
2014	10.075	5.990	46.624	2.614			65.303
2015	6.666	5.680	36.580	1.658			50.584
2016	4.594		22.192	2.278			29.064
2017	6.389		31.846	4.020	900	84	43.239
TOTAL	86.626	46.094	341.605	11.947	900	84	487.256
Participación	18%	9%	70%	2%	0%	0%	100%

Fuente: ensambladoras Ecuador, (AEADE 2018)

Se puede verificar en la tabla 1 para el año 2017 existen 5 ensambladoras de vehículos, de ellas, las conocidas Aymesa que fue la primera creada en 1973 inicio con el modelo Andino, Ómnibus BB con la mayor participación de mercado con el 70%, Ciauto y las 2 nuevas que ingresaron al mercado Fisum y Armacar de poca contribución, todas ensamblaron un total de 43.239 vehículos en el 2017. Maresa dejo de ensamblar vehículos en el 2015.

Las ensambladoras mantuvieron una producción de 76.000 vehículos aproximadamente para los años 2010 y 2011, y tuvieron un repunte para el 2012 sobre las 79.000 unidades. A partir del 2013 inicio a caer la producción de 67.476 a 50.584 unidades en el año 2015, para el 2016 tener su peor año con 29.064 unidades. En el 2017 ya se ve una recuperación importante del sector con 43.239 unidades, resultado de una mejor economía, el precio del petróleo se estabilizo, existió confianza en los mercados y también ayudo la eliminación de los cupos a las importaciones de CKD y CBU.

En la tabla 2 se observa el comportamiento de las exportaciones realizadas por las ensambladoras, desde el 2010 exportaron Ómnibus BB, Aymesa y con menor participación Maresa, un total 19.516 unidades. La exportación se mantuvo con un incremento hasta el 2012 donde se exportó 23.386 unidades, para luego, en el año 2013 caer a 6.514 unidades, año en el que la ensambladora Maresa deja de exportar sus vehículos. En el 2014 tienen un leve repunte con 8.368 unidades exportadas, pero para el 2015 disminuyen las exportaciones a 3.274, y en este año deja de exportar sus vehículos Aymesa. Para el 2016 y 2017 Ómnibus BB exporta 742 y 650 vehículos respectivamente, cifra muy desalentadora en comparación con los años anteriores, si se continúa con esa tendencia muy pronto Ecuador dejará de exportar vehículos y las ensambladoras trataran de mantener o ampliar su participación en el mercado nacional para supervivencia de sus empresas.

Tabla 2. Participación vehículos exportados por ensambladora

Unidades Exportadoras por Ensambladora (2010-2017)				
Periodo	ENSAMBLADORA			
	AYMESA	MARESA	ÓMNIBUS BB	TOTAL
2010	8.137	1.280	10.099	19.516
2011	9.355	1.300	9.795	20.450
2012	10.983	4.260	8.143	23.386
2013	4.048	960	1.506	6.514
2014	6.000		2.368	8.368
2015	1.130		2.144	3.274
2016			742	742
2017			650	650
TOTAL	39.653	7.800	35.447	82.900
Participación	48%	9%	43%	100%

Fuente: ensambladoras Ecuador, (AEADE 2018)

De los 82.900 vehículos exportados del 2010 al 2017, 35.053 corresponden al segmento de camionetas con una participación del 42% del total, 23.837 corresponden a SUV con el 29%, 21.846 unidades corresponden a automóviles con el 26% de participación, y el 3% restante corresponde a chasis de camionetas con 2.164 unidades de la ensambladora Ómnibus BB.

Los países destinatarios de los 82.900 vehículos fueron 3, Colombia con la mayor participación 70% que representan 57.778 vehículos, Ómnibus BB exporto 35.389 y Aymesa 22.389 vehículos. Luego viene Venezuela con el 30% 25.105 vehículos, de los cuales 17.283 exporto Aymesa, 7.800 Maresa y 22 Ómnibus BB. Para República Dominicana Aymesa apenas exporto 17 vehículos en los años 2010 y 2011.

En la tabla 3 se refleja la evolución de las importaciones de vehículos del 2010 al 2017 con un total de 427.461 unidades, al 2017 corresponden 68.860 vehículos, los años con más baja importación son el 2012 con 45.067 unidades, 2015 con 35.684 unidades, y 2016 con 31.136. La mayor participación en las importaciones de vehículos corresponde a Corea del Sur con el 26%, luego tienen una importante participación China, Colombia, Japón y México con el 14%, 13%, 12% y 10% respectivamente. Si unimos la participación de todos los países del bloque asiático tenemos más del 50% del total de importaciones de vehículos que corresponden a ese continente.

Tabla 3. Importación de vehículos por país origen

Unidades Importadas por país de origen (2010 - 2017)										
País	AÑO									Participación
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	TOTAL	
Corea del Sur	21.207	16.830	11.942	15.588	13.086	8.928	9.568	14.714	111.863	26%
China	3.928	9.057	5.766	13.188	7.708	4.595	3.977	10.932	59.151	14%
México	6.118	4.638	2.659	7.799	7.489	3.211	1.413	8.966	42.293	10%
Colombia	11.624	9.645	6.721	5.736	6.440	3.743	5.143	8.118	57.170	13%
Japón	7.210	6.278	5.214	7.471	8.054	7.441	3.714	6.523	51.905	12%
Resto del Mundo	14.292	12.426	12.765	15.715	15.187	7.766	7.321	19.607	105.079	25%
TOTAL	64.379	58.874	45.067	65.497	57.964	35.684	31.136	68.860	427.461	100%

Fuente: Manifiestos 2010-2012, SENAE 2013-2016, Veritrade 2017

Tabla 4. Ventas de vehículos por origen

Unidades vendidas por origen (2010 – 2017)										
Origen	AÑO									
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	TOTAL	Participación
Ensamblados	55.540	56.307	54.854	55.997	60.524	43.587	31.565	40.843	399.217	45%
Importados	76.774	84.847	66.969	59.774	61.879	38.639	30.746	64.258	483.886	55%
TOTAL	132.314	141.154	121.823	115.771	122.403	82.226	62.311	105.101	883.103	100%

Fuente: Registro Ventas SRI

En la tabla 4 podemos analizar la evolución de las ventas de vehículos en Ecuador del 2010 al 2017, donde hay una mayor participación de los vehículos importados con un 55% contra un 45% de los ensamblados. Lo atípico se dio en los años 2015 y 2016 donde las ventas de los vehículos ensamblados fueron superiores a los importados, justo cuando se aplicó las restricciones arancelarias, es decir las salvaguardas implementadas por el gobierno en el año 2015.

El 2012 las ventas de vehículos registraron una disminución de aproximadamente el 13% con relación al año 2011, es en este año que se aplicó los cupos a las importaciones y al pago de aranceles superiores por el no cumplimiento el porcentaje de insumos ecuatorianos agregados, lo que afectó al sector automotriz.

En el año 2013 continua la baja de las ventas en aproximadamente 5% con respecto al 2012, pero el anuncio de parte del gobierno de un nuevo esquema de impuestos con el ICE y la implementación de una nueva norma del RTE INEN 034 3R, donde se establece la obligatoriedad de implementar mayor equipamiento de seguridad en los vehículos en un plazo de 6 meses, hizo que el mercado aumente los precios de los vehículos nuevos, y muchas personas decidieron comprar su vehículo antes de que entren en vigencia las medidas anunciadas.

En el 2014 se observa una leve recuperación en las ventas, un 5.7% con relación al 2013, a pesar de tener menos importación y menos vehículos ensamblados que el 2013, registro mayores ventas porque se sumó el inventario rezagado de los años anteriores.

En el año 2015 se acentúa la crisis económica en el Ecuador, debido a factores externos, como la caída del precio del petróleo, la devaluación de la moneda de países vecinos que contribuyen a la apreciación del dólar americano que es la moneda que adopto nuestro país, un elevado gasto publico acompañado de mucha deuda pública para poder hacer frente a los compromisos del gobierno y tratar de equilibrar la balanza de pagos. En definitiva, se habla de desequilibrios a nivel fiscal, interno y externo que llevo al país a una recesión.

Bajo este panorama, el gobierno anterior implementó medidas para tratar de detener la salida de divisas de la economía ecuatoriana, así, a finales del 2014 incrementó el arancel de 588 productos de importación, como maquinarias y equipos de computación. En enero del 2015 el COMEX emitió la resolución No. 011-2015, aplico sobretasas arancelarias para restringir las importaciones, con salvaguardias del 7% a Perú y 21% a Colombia. Para marzo del 2015 generalizó la disposición a nivel mundial para un tercio de los productos de importación, con sobretasas arancelarias del 5%, 15%, 25% y 45% dependiendo del tipo de producto. Estas sobretasas se anunciaron que durarían 15 meses para equilibrar la balanza de pagos, y en realidad se eliminaron completamente en junio del 2017.

De acuerdo a la tabla 4, las ventas para el sector automotriz en el 2015 disminuyeron 32.8% en comparación con el año 2014; las importaciones según la tabla 3 para el mismo periodo disminuyeron 38.4; las exportaciones de vehículos de acuerdo a la tabla 2 disminuyeron 60.8% en ese mismo periodo; y la producción de vehículos ensamblados según la tabla 1 disminuyeron 22.5% el año 2015 versus el año 2014. Para el 2016 continua la disminución de las ventas, importaciones, exportaciones y producción de vehículos ensamblados; el 2017 recién vemos una recuperación de las ventas, importaciones, y la producción de vehículos ensamblados, que va de la mano con la finalización de las salvaguardas.

Estas cifras comparativas nos dan entender que evidentemente el gobierno logro bajar las importaciones, es decir menos divisas salieron del país, pero también se evidencia efectos adversos para la economía, tales como, la reducción del comercio en general, encarecimiento de los vehículos, repuestos y partes importadas que afecta a los consumidores ecuatorianos y también afecta al sector productor automotriz que utiliza insumos importados, lo que conlleva una contracción de la producción local. A la vez estos efectos provocan menos recaudación de impuestos, desempleo por empresas relacionadas al sector automotriz que deciden cerrar o reducir puestos de trabajo para sobrevivir a la crisis

económica. Al caer los ingresos por contracción de la economía y baja recaudación de impuestos el gobierno tendrá que buscar financiamiento externo para poder cumplir sus obligaciones, aumentando la deuda externa.

De acuerdo a ESPAE – ESPOL (2017), “Los problemas de la industria automotriz en el Ecuador son: mercados pequeños y dificultades tecnológicas. Los niveles de producción bajos no permiten asegurar un nivel de planta óptimo que sea rentable. Según estimaciones de UNIDO (United Nations Industrial Development Organization) un tamaño de planta mínimo requiere una producción de 250,000 unidades”. En la tabla 4 podemos ver que el mercado ecuatoriano en el mejor año en ventas apenas se colocaron 141.154 vehículos en el 2011.

Si analizamos la tabla 4, podemos afirmar que los consumidores prefieren los vehículos importados que los ensamblados en el país, solo en los años 2015 y 2016 que se mantuvo la sobretasa arancelaria favoreciendo a las partes de los vehículos para ensamblaje, la venta de vehículos ensamblados fue levemente superior a los vehículos importados. Esta tendencia se explica por 2 razones, calidad y precio, la industria automotriz no tiene precios competitivos para competir ni con nuestros vecinos que tienen una moneda devaluada, ni con importaciones que vienen sin arancel o con un arancel preferencial de acuerdos comerciales, tales como, el de la Unión Europea. Por décadas los gobiernos de turno han tomado medidas para proteger y desarrollar nuestra industria automotriz, pero no ha alcanzado los niveles de producción, calidad, tecnología, ni desarrollo que garanticen una competitividad para mantenerse y ampliar su participación en el mercado nacional, peor para poder exportar a otros países.

Podemos comparar resultados obtenidos de otras investigaciones, por ejemplo, concordamos con Sposi, Ravikumar, & Mutreja (2014), donde los autores advierten sobre los impactos negativos de establecer barreras al libre comercio de bienes de capital, las restricciones dan como resultado menor acumulación de capital, debido a la baja tasa de transformación del consumo en inversión.

La investigación de Leones, Vargas, & Meza (2018) dice “Al hacer uso de herramientas para regular el comercio exterior, como lo son los aranceles, implica afectaciones positivas y negativas en el desarrollo de la actividad productiva de un país en su conjunto”. Esto coincide con los resultados de este trabajo, los efectos negativos en la economía local pueden afectar por ejemplo a la producción, importación, exportación, nivel inflacionario, en los precios, en los salarios, en el empleo, en el recurso fiscal, entre otros. Dentro de los efectos positivos podemos mencionar mayor competitividad del producto nacional por la sobretasa que debe pagar el producto importado, menos salida de divisas, entre otras.

Según la (Cámara de Comercio de Guayaquil 2018):

“Los resultados muestran que las salvaguardias afectaron negativamente a las importaciones de bienes de capital en 22%. Mientras que el efecto de las salvaguardias sobre la producción no petrolera fue una reducción del 0.77%, lo que representan una pérdida de alrededor de \$725 millones al año. Durante el periodo de implementación de las salvaguardias, el país atravesaba una etapa de recesión económica, producto del desequilibrio fiscal y de eventos exógenos. Las salvaguardias mermaron las posibilidades de producción de las empresas, y consecuentemente, contribuyeron a profundizar la recesión económica”.

Amores (2016) en su investigación confirma que para los años 2015 y 2016, la adopción de salvaguardias, resolución 049 del COMEX, provocó un declive a la economía del país, en particular el sector automotriz, porque bajaron las ventas de este sector, lo que ocasiono el cierre de sus empresas.

Según Gómez (2017), actualmente no es económicamente viable fabricar un automóvil en un solo país, se debe aprovechar la especialización de las empresas, investigación y desarrollo; además considerar que el proteccionismo impide ver otras ganancias que trae el libre comercio.

Resultados que son similares a los presentados en esta investigación.

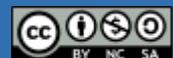
CONCLUSIONES

El sector automotriz juega un papel muy importante para la economía nacional, esta actividad genera ingresos para el estado por la recaudación de impuestos, y de esta actividad dependen más de 50 mil personas ligadas directa o indirectamente al sector.



Las herramientas como las salvaguardas sirven para regular el comercio y proteger al estado de ciertos desequilibrios económicos, o para proteger la producción nacional si está amenazada, pero debe entenderse como algo temporal, y que puede tener efectos positivos y negativos para una economía. Para el presente trabajo la reducción del comercio, disminuyó las importaciones y con ello salieron menos divisas, pero, por otra parte, provocó la elevación de los precios de los vehículos, repuestos y partes importadas que afecta a los consumidores ecuatorianos y paralelamente al sector productor automotriz que utiliza insumos del exterior, también se redujo la venta, exportación y producción de vehículos. Esta contracción también provoca desempleo debido al cierre de algunas empresas, y las que continúan lo hacen para poder cubrir los costos operativos o para poder subsistir en el mercado.

El Ecuador ha utilizado en varias ocasiones las salvaguardias como mecanismo de protección de la producción nacional, como es el caso de la industria automotriz, sin embargo, este sector no logra ser competitivo y de alta calidad para poder tener mayor participación en el mercado local y extender su venta a otros países. Este sector se limita al ensamblaje de ciertos vehículos que les permiten las marcas reconocidas, y han llegado a producir ciertas partes, pero todavía no se desarrolla totalmente la industria. Parte de la falta de competitividad se debe a que las plantas son pequeñas, no están optimizadas y no producen a escala, para que ocurra aquello la producción debe ser de aproximadamente 250.000 vehículos según UNIDO. También se reconocen problemas o falta de tecnología, por eso el consumidor local todavía prefiere comprar vehículos importados.



REFERENCIAS

- AEADE, Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. 2018. «Automotive Sector in Figures Nro 20.» *http://www.aeade.net/*. 21 de 05. *http://www.aeade.net/wp-content/uploads/2018/05/boletin%2020%20ingles%20resumido.pdf*.
- Amores, K. 2016. «Salvaguardias en la importación de repuestos automotrices de la compañía ORTEGA AUTOPARTES SA.» *Tesis de maestría*. Universidad de Guayaquil Facultad de Ciencias Económicas.
- Arosemena, Guillermo. 1995. *La historia empresarial del Ecuador: Origen, formación, surgimiento y evolución de los mercados, las empresas e instituciones de la producción*. Vol. 1. G. Arosemena A.
- Cámara de Comercio de Guayaquil. 2018. «El impacto de las salvaguardias sobre la producción en el Ecuador.» *Departamento de Investigación y Proyectos* 21.
- Código Organico de la Producción, Comercio e Inversiones, COPCI. 2010. «Registro Oficial Suplemento 351.»
- COMEX. 2013. *resolución Nro 66*. Comex, Comité de Comercio Exterior.
- Comunidad Andina, CAN. 2018. «Convenio de Complementación en el Sector Automotor.» *www.comunidadandina.org*. 17 de 05. *http://www.comunidadandina.org/Prensa.aspx?id=89&accion=detalle&cat*.
- Delpiano Lira, Cristián. 2015. «Medidas de salvaguardia y exclusiones regionales en la jurisprudencia de la Organización Mundial de Comercio.» *Revista chilena de derecho* (Pontificia Universidad Católica de Chile. Facultad de Derecho) 42 (2): 545-566.
- Diario El Comercio. 2015. «El sector automotor registra una caída de ventas del 21%.» 5 de 10: Diario El Comercio. (5 de Octubre de <https://www.elcomercio.com/actualidad/salvaguardias-autos-aeade-sectorautomotor-economia.html>).
- ESPAE - ESPOL. 2017. *Estudios Industriales, Orientación Estratégica para la toma de decisiones, Industria Automotriz*. Proyecto Estudios Industriales.
- Gómez, E. B. 2017. «¿ Es económicamente viable fabricar un automóvil 100% estadounidense?» *Revista Nacional de Administración* 8(2): 23-34.
- INEC, Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. 2016. *ENEMDU, Encuesta Nacional de Empleo Desempleo y Subempleo*. Ecuador en cifras.
- León, Santiago. 2018. «La Unión Europea es un mercado sumamente importante para el país.» *Revista Líderes*. 09 de 05. <https://www.revistalideres.ec/lideres/union-europea-mercado-sumamente-importante.html>.
- Leones, W.J. C., V.J. P. Vargas, y G. C. V. Meza. 2018. «Las Salvaguardias y su impacto en sector comercial de Ecuador.» *RECIMUNDO: Revista Científica de la Investigación y el Conocimiento* 2(1): 50-84.
- Ley de Régimen Tributario Interno, LRTI. 2004. «Registro Oficial Suplemento 463.»
- OMC, Organización Mundial de Comercio. s.f. Acerca de la OMC. Último acceso: 20 de 02 de 2020. https://www.wto.org/spanish/thewto_s/thewto_s.htm.
- . s.f. «Información técnica sobre salvaguardias.» *www.wto.org*. Último acceso: 18 de 03 de 2020. https://www.wto.org/spanish/tratop_s/safeg_s/safeg_info_s.htm.
- Sposi, M., B. Ravikumar, y P. Mutreja. 2014. «Capital goods trade and economic development.» *Meeting Papers* (No. 1374). Society for Economic Dynamics.