



UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA EQUINOCCIAL

**FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y NEGOCIOS
CARRERA DE COMERCIO EXTERIOR, INTEGRACIÓN Y
ADUANAS**

**Tesis de grado previa a la obtención del título de
INGENIERO EN COMERCIO EXTERIOR INTEGRACIÓN Y
ADUANAS**

TEMA:

**“ANÁLISIS DE LA POLÍTICA COMERCIAL ECUATORIANA
Y SU INFLUENCIA DIRECTA EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ”**

Autor: GIOVANNY PATRICIO VACA PULAMARIN

Director de tesis: ECO. JAIME CUEVA

QUITO 2013

AGRADECIMIENTO

En primer lugar agradezco a Dios y la Virgencita de la Dolorosa, por haberme permitido llegar hasta este punto y darme la suficiente fortaleza espiritual para lograr mis objetivos.

Además deseo mostrar mi más sincero agradecimiento a todas aquellas personas sin las cuales, esté trabajo no habría sido posible:

Agradezco a mis padres por ser el pilar fundamental en todo lo que soy, por apoyarme a lo largo de mi carrera universitaria, gracias por sus consejos, amor infinito y apoyo incondicional. Gracias por su extraordinario esfuerzo y sacrificio en tratar de que día a día logre cumplir las tan anheladas metas. Agradezco a mi hermana, amigos y demás personas especiales por formar parte de mi vida, por su apoyo y cariño sincero.

De igual forma, extiendo mi agradecimiento a la Universidad Tecnológica Equinoccial, a la Facultad de Ciencias Económicas y Negocios y a todo el personal docente que lo conforman, por entregar parte de su vida para nuestro desarrollo y por compartir no solo conocimientos sino que también me hicieron conocedor de grandes valores.

Finalmente, tengo un especial agradecimiento al Economista Jaime Cueva, Director de la Presente Tesis, por brindarme su conocimiento profesional y calidad humana, siendo un excelente guía en la realización de esta Tesis.

Solo me queda dar gracias a todas estas personas que me enseñaron que con perseverancia, confianza y esfuerzo todo se puede lograr.

DEDICATORIA

La presente tesis la dedico primero a mi Dios por haberme brindado la salud, fortaleza y la sabiduría necesaria para llegar a culminar las metas planteadas. La dedico de manera muy especial a mis padres con el mismo cariño y aprecio que día a día me entregan, su inmenso amor ha sido la base de mi fuerza para cumplir mis objetivos, y su constancia, dedicación y entrega son fuente de inagotable inspiración. Este trabajo es solo una pequeña muestra de lo mucho que les agradezco por la educación que me han brindado. A mi hermana decirle que cuando en verdad quiera algo, luche por ello; que cuando las cosas son difíciles se disfrutan mucho más.

CAPITULO I.....	1
GENERALIDADES	1
1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	1
1.1.1 Situación Actual	2
1.1.2 Balanza comercial	3
1.1.3 Política Comercial.....	3
1.1.4 Restricciones a las importaciones año 2012.....	4
1.2 Formulación del problema	6
1.3 Interrogantes de la investigación.....	7
1.4 OBJETIVOS	7
1.4.1 Objetivo general	7
1.4.2 Objetivos específicos.....	7
1.5 Justificación.....	8
1.6 Limitantes del estudio	9
1.7 Formulación de la Hipótesis.....	9
1.8 Variables e Indicadores	9
1.8.1 Dependiente.....	10
1.8.2 Independiente	10
CAPÍTULO II	11
2 MARCO REFERENCIAL	11
2.1 Marco Teórico.....	11
2.1.1 Ensambladoras de autos en Ecuador	13
2.2 Marco conceptual	15
2.2.1 SENAE (Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador).....	15
2.2.2 Política comercial.....	15
2.2.2.1Proteccionismo	17
2.2.2.2El libre comercio	18
2.2.2.3El enfoque del desarrollo endógeno	18
2.2.3Organización Mundial de Comercio (OMC).....	18
2.2.3.1 Rasgos históricos.....	18
2.2.3.2 Objetivo.....	19
2.2.3.3 Miembros y observadores	19
2.2.3.4 Obstáculos Técnicos al Comercio	20
2.2.3.5 Ecuador y la OMC.....	23
2.2.4 Comercio Internacional	24
2.2.4.1 Breves rasgos.....	24

2.2.4.2 Principales características del comercio exterior	24
2.2.4.3 Ventajas Del Comercio Internacional	25
2.2.4.4 TEORIAS TRADICIONALES	26
2.2.4.5 RESTRICCIONES AL COMERCIO INTERNACIONAL	28
2.2.4.6 Efectos de las restricciones.....	36
2.2.5 Términos Básicos	37
CAPITULO III	40
3. MARCO METODOLÓGICO	40
3.1 Métodos de Investigación.....	40
3.1.1 Método Analítico.....	40
3.1.2 Método Deductivo.....	41
3.1.3 Método Histórico Lógico	41
3.1.4 Método Sintético	41
3.2 Técnicas e instrumentos de Investigación	42
3.2.1 Entrevistas con expertos.....	42
3.2.2 Observación.....	42
3.3 Población.....	42
3.4 Muestra estratificada	43
CAPITULO IV	44
4 POLÍTICA COMERCIAL ECUATORIANA	44
4.1 Política comercial ecuatoriana	44
4.1.1 Breves rasgos históricos de la política comercial ecuatoriana	44
4.1.2 Política comercial del actual gobierno	45
4.1.3 La política comercial según la Constitución del Ecuador	47
4.1.4 Instrumentos de la política comercial ecuatoriana	49
4.1.5 El proteccionismo comercial ecuatoriano	49
4.2 OMC EXAMEN DE POLITICAS COMERCIALES	50
4.2.1 Obstáculos técnicos al comercio	52
CAPÍTULO V	53
5 RESTRICCIONES ECUATORIANAS AL COMERCIO EN EL GOBIERNO DEL PRESIDENTE RAFAEL CORREA	53
5.1 Medidas restrictivas tomadas por el gobierno a las importaciones	53
5.2 Cronología de las restricciones a las importaciones en el gobierno del presidente.....	54
5.3 Objetivos de las medidas adoptadas por el gobierno ecuatoriano	56
5.4 Aspectos positivos a las restricciones	58
5.5 Aspectos negativos a las restricciones	59

5.6 Consecuencias en los sectores afectados por las resoluciones 67-63-66 emitidas por el COMEX en el año 2012.....	59
5.7 Volatilidad en los precios de productos importados.	61
CAPITULO VI.....	63
6. MARCO REGULATORIO DEL SECTOR AUTOMOTRIZ	63
6.1 Organismos de apoyo del Sector Automotriz.....	63
6.2 Marco legal del sector automotriz.....	64
6.2.1 Ley de Fomento de la Industria Automotriz	64
6.2.2 Ministerio de industrias y producción (MIPRO).....	65
6.2.3 La Asociación Latinoamericana de Distribuidores de Automotores (ALADDA)	66
6.2.4 Convenio de complementación en el sector automotriz.....	67
6.2.5 COMEX (Comité de Comercio Exterior)	68
6.2.5.1 En la resolución 66.....	68
6.2.5.2 En la resolución 65.....	68
CAPITULO VII	69
7 SECTOR AUTOMOTRIZ.....	69
7.1 Producción nacional de vehículos en Ecuador.....	69
7.1.1 Ensambladoras de autos en Ecuador	69
7.1.1.1 Producción 2012.....	73
7.1.2 Ventas de vehículos.....	74
7.1.3 Importación de vehículos	78
7.1.3.1 Importaciones 2012.....	80
7.1.3.2 Principales Proveedores	82
7.1.3.3 Importación de autopartes	86
7.1.4 Exportaciones del ecuador	87
7.1.4.1 Exportaciones 2012.....	89
7.2 Balanza Comercial	94
CAPITULO VIII	98
8 DIAGNOSTICO DEL SECTOR AUTOMOTRIZ	98
8.1 Productos elaborador del sector	98
8.2 Ubicación	98
8.3 Participación del Sector Automotriz en el PIB	98
8.4 Empleo Generado por el Sector Automotriz	99
8.5 Desarrollo tecnológico	100
8.6 Divisas e Impuestos.....	101
8.7 ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL DEL SECTOR AUTOMOTRIZ.....	102

8.8Descripción de la cadena ensambladora automotriz	103
8.9Niveles de encadenamiento	104
8.10Sector ensamblador	105
8.10.1 General Motors.....	106
8.10.2 Maresa	106
8.10.3 Aymesa.....	107
8.11 Sector autopartista.....	107
8.11.1 METALTRONIC S.a.	108
8.11.2 INDIMA S.A.	109
8.11.3 DOMIZIL S.A.....	110
8.11.4 ELASTO S.A	110
8.11.5 IMFRISA.....	111
8.12Matriz de análisis situacional FODA	112
8.13Aspectos positivos y negativos de las restricciones	115
8.13.1 Aspectos Positivos.....	115
8.13.2 Aspectos Negativos	116
CAPITULO IX.....	118
9 PROPUESTA Y MODELACIÓN ESTADÍSTICA.....	118
CAPÍTULO X	128
10 CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	128
10.1 CONCLUSIONES	128
10.2 RECOMENDACIONES	129
10.3 BIBLIOGRAFIA.....	131
10.4 ANEXOS.....	133

CAPITULO I

GENERALIDADES

1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

El sector comercial ecuatoriano tradicionalmente ha estado ligado al Comercio Exterior, el que ha ido ganando espacio en forma considerable en cada uno de los mercados nacionales e internacionales, incidiendo directamente en la economía del país.

Por varios años el comercio exterior se ha visto influido por el incremento de las importaciones, esta situación se debe a que la industria nacional en determinados sectores no cuentan con los mecanismos para ser eficiente en cuanto a su producción y no tiene la capacidad competitiva de las grandes empresas extranjeras.

El incremento de las importaciones ha provocado en los últimos años un déficit en la Balanza Comercial del Ecuador, esto ha influido directamente para que el Presidente de la República del Ecuador tome medidas que limiten las importaciones y de esta manera evitar la exagerada salida de capitales.

El sector automotriz ha sido uno de los sectores que principalmente se ha visto afectado por la toma de estas medidas, sin embargo se debe tomar en cuenta que el sector automotriz es amplio, ya que está compuesto de un sector importador, exportador y productor. Las importaciones del sector automotriz generan ciertos beneficios para la economía del país, algunos de ellos son el aumento de ingresos por motivo de impuestos y el aumento considerable de puestos de trabajo.

Dentro del análisis realizado se podrá destacar la gestión de la industria automotriz, la cual ha permitido expandir su participación en el mercado de exportaciones.

1.1.1 SITUACIÓN ACTUAL

Las importaciones en el 2011 llegaron a un valor de USD 23.010 millones FOB, mismo que con relación al valor importado en el 2010, que alcanzó a USD 19.469 millones, representa un crecimiento de USD 3.541 millones, igual a 18,18%.

En el 2012 la importación de productos en el mercado ecuatoriano ha mantenido su aumento, pese a las restricciones, como aranceles y licencias de importación, planteadas por el Gobierno en los últimos dos años.

Según las cifras del Banco Central del primer trimestre del 2012, las importaciones no petroleras pasaron de \$ 4.011,73 millones a \$ 4.575,75 millones, lo que significa un aumento del 14,6%. En volumen, las compras al extranjero variaron 4,89%.

En los tres primeros meses del 2012, las importaciones que más crecieron fueron las de bienes de capital y de consumo. El aumento de las importaciones, frente al mínimo crecimiento de las exportaciones (3,77%), ha generado que el déficit de la balanza no petrolera crezca un 27,07%, para colocarse en \$ 2.251,19 millones.

Balanza COMERCIAL

-De enero a marzo- (en millones de dólares)



Importaciones (en millones de dólares)



Fuente: BCE

EL UNIVERSO

1.1.2 BALANZA COMERCIAL

Con el creciente déficit en la balanza comercial no petrolera, el Gobierno ha adoptado más medidas restrictivas de tal manera que el mes de junio del 2012, a través del Comité de Comercio Exterior (Comex), se emitieron varias resoluciones que limitan las importaciones de vehículos y teléfonos celulares además modificó aranceles para otros productos como licores y tabacos.

Las expectativas para el sector exportador no petrolero son poco alentadoras, tanto por la crisis económica, sobre todo en Europa, como por la cercana finalización de las preferencias arancelarias en ese mercado y por la renuncia apresurada del Ecuador a las preferencias arancelarias ATPDEA.

Los altos precios del crudo en el mercado internacional en el 2011 han permitido compensar en la balanza total, el déficit comercial no petrolero. Cabe mencionar que los indicadores de desarrollo del Ecuador suelen tener relación directa con el precio del barril del petróleo, ya que la exportación de petróleo es la principal fuente de ingresos.

Es decir que el Ecuador ha mostrado una evolución en su economía, pero la volatilidad del precio del petróleo y los riesgos de la recesión mundial generan incertidumbre en la economía de nuestro país.

1.1.3 POLÍTICA COMERCIAL

“La política comercial ha sido el tema más errático del Gobierno del presidente Rafael Correa”¹ La falta de acuerdos comerciales, como los de los países vecinos con la Unión Europea y los Estados Unidos, define una política comercial proteccionista, sin mencionar las medidas adoptadas por el gobierno para impedir la importación de determinados productos, lo que implica que los productos escaseen y se incrementen el precio de los mismos, lo cual llevara a una desestabilización de la economía del consumidor nacional.

Sin embargo, “Correa cree que puede existir un comercio justo y de mutuo beneficio, pero no está de acuerdo en abandonar la política comercial y que se firmen Tratados de

¹Gestión, No hay brújula en el comercio exterior, pag 12

Libre Comercio “a diestra y siniestra”, porque aquello de creer que cualquier comercio beneficia siempre a todos, “está más cercano a la fe que a la técnica”.²

1.1.4 RESTRICCIONES A LAS IMPORTACIONES AÑO 2012

El gobierno nacional por medio del Comité de Comercio Exterior (Comex), ha dispuesto nuevas restricciones a las importaciones, con el fin de regular el ingreso al país de teléfonos celulares, vehículos, cámaras fotográficas, licores, televisores, entre otros.

El gobierno argumenta que se toma esta decisión para “la protección y cuidado de la salud y el medio ambiente y con el objetivo de desarrollar industrias como el reciclaje”.

Sector automotriz

El Comité de Comercio Exterior (Comex) estableció una restricción cuantitativa anual de importación para vehículos a partir del 11 de junio del 2012. Esta decisión estará vigente hasta el año 2014.

La Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador "AEADE" manifiesta su oposición ante la expedición de la Resolución No. 66 del COMEX, con la que se establecen cupos restringidos para la importación de vehículos automotores.

“La magnitud de la restricción ocasionará una pérdida de ventas de 28.000 vehículos por un monto total de US \$ 242 millones, lo cual pone en riesgo la estabilidad de muchas empresas y parte de las 14.000 plazas de trabajo que dependen del sector. Entendemos las necesidades del Gobierno por el posible desbalance comercial pero no es soportable una restricción del 30% que ocasionará el cierre de empresas y la pérdida

² ECUADOR TIENE UNA POLÍTICA COMERCIAL “INTELIGENTE, CONGRUENTE Y PATRIOTA”, AFIRMA CORREA. RECUPERADO EL 12/07/2012 A LAS 10:50 DE [HTTP://ANDES.INFO.EC/2009-2011.PHP/?P=66066](http://andes.info.ec/2009-2011.php/?p=66066)

de empleos. Por ello hemos solicitado al COMEX la disminución de la restricción o aumento de cupos. ³

El Sector automotriz se muestra preocupado y ve con pesimismo la disposición del Comité de Comercio Exterior (COMEX), de restringir la importación de vehículos como una medida de cuidado ambiental, ya que aseguran que la medida ha provocado millonarias pérdidas económicas tanto a las importadoras de autos como al gobierno en el cobro de impuestos.

Sector licorero

Las medidas restrictivas tomadas por el gobierno también afectan al tabaco y productos alcohólicos como la cerveza, el vino espumoso, el vodka y otros, los cuales tendrán un arancel adicional. De igual forma, se aduce que el objetivo es la reducción de los problemas de salud que estos artículos producen.

En la actualidad en el Ecuador existe la Asociación de Industriales Licoreros del Ecuador la cual puede verse favorecida por esta medida restrictiva ya que el consumidor puede evitar pagar precios tan altos buscando productos sustitutivos nacionales.

El sector importador puede verse afectado pero se obtiene grandes beneficios al promover la industria nacional.

Cabe mencionar que las medidas restrictivas de la cerveza de malta, el vino espumoso, la sidra y otras bebidas con alcohol, como cremas, aguardiente y vodka, pasaron de pagar un arancel ad valorem (sobre valor) del 20% a cancelar un arancel mixto del 1% y USD 0,25 por grado alcohólico.

³ SE PREVÉ 242 MILLONES EN PÉRDIDAS POR LAS RESTRICCIONES EN IMPORTACIONES. RECUPERADO EL 07/07/2012 A LAS 9:45 DE [HTTP://WWW.PATIODEAUTOS.COM/DETALLE NOTICIA.ASP?ID=2161](http://www.patiodeaautos.com/detalle_noticia.asp?id=2161)

Restricción para la importación de celulares

La Resolución No. 67 del Comex, publicada en el Registro Oficial No. 725, con fecha 15 de junio, establece una restricción en la cantidad anual de teléfonos celulares, por unidades y por valor, a los importadores autorizados, que son 33 según el listado que se publica en la misma resolución que estará en vigencia hasta el 31 de diciembre del 2014.

Esta disposición prohíbe la importación de celulares vía Courier y por salas de embarque, además se estableció cupos de importación para las operadoras de telefonía.

"La restricción cuantitativa está fijada por unidades de teléfonos y por valor. De esta manera, los importadores deberán respetar los dos parámetros en forma conjunta para poder nacionalizar sus mercancías"⁴

1.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

¿Es factible para el Ecuador disminuir las importaciones de productos del sector automotriz, que no se producen o fabrican en Ecuador?

¿Será rentable para el Estado tomar medidas restrictivas a las importaciones de productos del sector automotriz?

¿Será el beneficio a corto plazo?

¿La disminución de las importaciones aportará al crecimiento y desarrollo del país económicamente?

¿Será factible restringir las importaciones sin afectar los precios de los productos?

⁴ Resolución numero 67 COMEX

1.3 INTERROGANTES DE LA INVESTIGACIÓN

- ¿Las medidas restrictivas tomadas por el gobierno disminuirán la salida de capital?
- ¿El gobierno posteriormente incrementará medidas restrictivas?
- ¿Aumentará los precios en el mercado de los productos que tienen restricción a la importación?
- ¿Afectará directamente a la economía del consumidor final?
- ¿Aumentará el desempleo en el sector afectado, que mediante resoluciones emitidas por el COMEX, limitan las importaciones?
- ¿Las medidas restrictivas tienen como único fin la protección y cuidado de la salud y el medio ambiente?

1.4 OBJETIVOS

1.4.1 OBJETIVO GENERAL

Analizar la política comercial del gobierno del presidente Rafael Correa, que limita directamente las importaciones de productos del sector automotriz e impiden un comercio libre, para de esta manera conocer el verdadero propósito de su política comercial e identificar el efecto que causará al consumidor final, en el mercado interno y al sector específico de importación.

1.4.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Identificar las medidas restrictivas establecidas por el COMEX que afectan al sector automotriz.
- Analizar la situación en la que se encuentran las empresas importadoras de dichos bienes.
- Analizar la balanza comercial para entender las medidas tomadas por el gobierno ecuatoriano.

- Identificar y analizar los propósitos con la que fue creada esta resolución emitida por el COMEX
- Definir mecanismos arancelarios.
- Analizar posibles variaciones en los precios de los productos con restricciones de importación.
- Determinar posibles problemas y problemas existentes una vez emitidas las resoluciones.
- Analizar si estas medidas restrictivas afectan las relaciones internacionales con algún país en especial.

1.5 JUSTIFICACIÓN

Este proyecto de tesis analizará la política comercial del Ecuador y decisiones tomadas por el gobierno, decisiones que afectan no solo al sector importador sino también al consumidor. Se pretende tener una visión amplia de las consecuencias que generará en el sector automotriz y en la sociedad en general, así también el verdadero propósito que tiene la implementación de estas medidas restrictivas. Además el análisis tiene la finalidad de identificar si estas medidas pueden aportar al crecimiento y desarrollo del país económicamente o por lo contrario solo traerá pérdidas para un sector importador que ha ido creciendo y fortaleciéndose en los últimos años, debido a la ineficiencia en la producción nacional.

Este análisis reflejará si estas medidas fueron acertadas o equivocadas existiendo la posibilidad que se elimine plazas de trabajo, generando crisis económicas en el país.

1.6 LIMITANTES DEL ESTUDIO

- Se analizará medidas restrictivas al sector automotriz.
- El presente estudio se encargará de revisar normativas de las resoluciones que impiden la libre importación y afectan al sector automotriz.
- Se estudiará la situación económica actual del país.
- Mediante la utilización de entrevistas obtendremos información clara que nos permita obtener una visión más amplia de las resoluciones emitidas por el COMEX, que afectan al sector automotriz.
- Se analizará la situación actual del sector importador automotriz.
- Se analizará la situación actual del sector ensamblador automotriz.
- Se identificará las consecuencias de las medidas tomadas por el gobierno ecuatoriano.
- Se realizará un estudio de los mecanismos para arancelarios.

1.7 FORMULACIÓN DE LA HIPÓTESIS

La política comercial que maneja el actual gobierno ha influido directamente en el sector importador, las medidas restrictivas a la importación de productos del sector automotriz que son emitidas por el COMEX, afectaran al mercado interno porque impiden el comercio libre y protege a la industria nacional, lo que implica variaciones en los precios de dichos productos, además el mercado interno puede verse beneficiado en el sector ensamblador de autos, lo cual producirá desarrollo en la economía del país, aumento en las exportaciones y mejorara la posición externa del Ecuador.

1.8 VARIABLES E INDICADORES

Mediante el desarrollo, análisis e investigación de las diferentes indicadores y escalas de las variables independientes y dependientes, identificaremos datos específicos que nos

proporcionarán una visión más amplia de lo analizado, aclarando el comportamiento del mercado ecuatoriano y el exceso de demanda de productos importados, así como también la volatilidad de precios que pueden influir directamente en el mercado nacional. Esto se realizará con el propósito de que sirva como información de apoyo a los representantes del sector automotriz, los cuales serán afectados de una u otra manera por las resoluciones implementadas, ya que se analizará los impactos en el mercado, las resoluciones emitidas por el COMEX, la política comercial y economía del gobierno.

1.8.1 DEPENDIENTE

DEPENDIENTES
Volatilidad de precios.
Inestabilidad de mercado nacional
Inestabilidad económica nacional
Inestabilidad política nacional

1.8.2 INDEPENDIENTE

INDEPENDIENTES
Producción Nacional de productos con restricciones.
Demanda de productos importados.
Barreras Arancelarias
Resoluciones emitidas por el COMEX
Mecanismos Para- arancelarios

CAPÍTULO II

2 MARCO REFERENCIAL

2.1 MARCO TEÓRICO

“El origen del sector automotor en el Ecuador se remonta a los inicios del siglo XX con la aparición de los primeros importadores y distribuidores de vehículos motorizados en las principales ciudades del país.”⁵ En esta etapa no se define ningún trato especial al capital extranjero, como tampoco a la incorporación de tecnología foránea, no se consideró el desarrollo científico tecnológico interno, lo cual provocó una marcada dependencia de materias primas y bienes de origen externo, así también se descuidó el fomentar el uso de insumos nacionales cuya posibilidad requería de investigación tecnológica nacional.

El nacimiento de ensamblaje automotriz se facilitó con el modelo de sustitución de importaciones y según varios analistas nació frente a la perspectiva de un gran mercado Subregional como es la Comunidad Andina de Naciones (CAN), conocido en su principio como Grupo Andino.

El ensamblaje automotriz en el Ecuador empezó en la década de los años 50, cuando varias empresas comenzaron con la fabricación de carrocerías, asientos para buses y algunas piezas y partes metálicas.

En el año 1992 se levanta la prohibición de importaciones en el Ecuador, lo que produjo que ingresaran una cantidad considerable de automotores que produjeron dura competencia a la industria nacional, sin embargo también se generó la posibilidad de que las exportaciones ecuatorianas ingresen a los mercados de Colombia y Venezuela.

⁵La Historia Empresarial del Ecuador, Vol.2 Guillermo Arosemena, Primera Edición 1996.

En el año de 1973 el Ecuador comienza la fabricación de vehículos con la empresa Aymesa. La cual se dedicaba al ensamblaje, montaje y construcción de automotores, siendo el pionero en el mercado ecuatoriano. En su comienzo se fabricaron 144 vehículos de un solo modelo denominado el Andino.



En 1991 se instaló en Manta COENANSA, para Fabricar el FIAT UNO que hasta entonces lo producía MARESA, así como la camioneta Mitsubishi y el Montero 4X4. Esta ensambladora de autos era de propiedad del grupo Noboa y dejó de operar a mediados del año 1996 por ineficiencia administrativa.

En el 2012 la industria automotriz ecuatoriana estuvo constituida por tres ensambladoras de vehículos con las marcas Cevrolet, Kia y Mazda que conformaron la cadena productiva. En la industria automotriz participan cerca de 14 ramas de actividad económica entre las que se encuentra la metalmecánica, petroquímica (plástico y caucho), textil, servicios, y transferencia tecnológica.

“La industria de ensamblaje ha posibilitado la producción local de componentes, partes, piezas e insumos en general lo que significa el establecimiento de bases tecnológicas para la fabricación de muchos otros productos conexos a los automotores y las maquinarias y herramientas necesarias para producirlas.”⁶

⁶ CINAЕ, Recuperado el 12/12/2012 a las 15:30 de www.cinae.org.ec/index.php?option=com_content&view=article&id=326&Itemid=3D302&lang=3Des+historia+del+sector+automotriz+ecuatoriano&cd=1&hl=es&ct=clnk&gl=ec

El grado de desarrollo tecnológico que ha alcanzado la industria automotriz ecuatoriana, se puede ver reflejado en la calidad de los automotores ecuatorianos, ya que estos poseen las más altas normas de seguridad.

2.1.1 ENSAMBLADORAS DE AUTOS EN ECUADOR

Omnibus BB

La empresa ensambladora Omnibus BB inicio sus operaciones 1975 de la mano de Bela Botar, joven húngaro que revolucionó el mercado automotriz ecuatoriano. En ese mismo año Ómnibus BB puso en el mercado automotor el primer vehículo enteramente armado por manos ecuatorianas, se fabricaba 1 vehículo al día, llegando a fabricar un tope máximo de 15 unidades. Más tarde en el año 1981, General Motors se integra como accionista y la compañía se convierte en General Motors Ómnibus BB (GM-OBB). La fusión de estas grandes empresas, marco el inicio de una nueva etapa en la industria automotriz ecuatoriana.

General Motors es una de las corporaciones de fabricación más grandes del mundo, fue fundada en 1908, su casa matriz se encuentra en Detroit, Michigan.

GM-OBB es la planta de ensamblaje automotriz más grande del Ecuador con una amplia trayectoria y ha manejado su operación de manera sustentable lo que ha permitido que los concesionarios Chevrolet, se posesionen en el mercado y permanezcan como un referente en el sector automotor. En la actualidad, el 80% de vehículos Chevrolet son comercializados en el país.

Aymesa

Aymesa inició sus operaciones 1973, fue la primera ensambladora en realizar sus operaciones en Ecuador, ha atravesado por varias etapas, buenas y de decadencia que le han permitido desarrollarse en el mercado ecuatoriano. En el año 1999, Aymesa inicia su relación con el fabricante KIA Motors Company de Corea, relación que año tras año se ha mantenido y ha crecido importantemente.

En el año 2011, Aymesa incorpora una nueva línea de ensamblaje, la misma que estuvo enfocada en la producción de camiones de la marca Hyundai. El éxito de Aymesa lo ha llevado a ser productor y exportador de marcas de clase mundial del sector automotor. En la actualidad Aymesa cuenta con más de 80 socios, el principal es el Grupo ElJuri, el cual cuenta con cerca del 70% de las acciones.

Maresa

Es una empresa que pertenece al sector manufacturero, en sus inicios perteneció al grupo económico Amazonas, fue fundada en 1976 por el Sr. Eduardo Granda, con el objetivo de ensamblar, distribuir y comercializar vehículos autopartes y servicios relacionados con la industria automotriz, en la actualidad pertenece a la Corporación Maresa Holding.

Entre las empresas que conforman el holding se encuentran: Maresa ensambladora, Mazmotors Comercial Orgu, Avis Rent A Car.

MARESA se encuentra ubicada al Norte de la Ciudad de Quito, en la Autopista Manuel Córdova Galarza Km.12 ½ vía a la mitad del mundo.

En el año de 1986, comenzó la relación de MARESA con MAZDA, vehículos de marca japonesa con la cual mantiene una sólida relación. MARESA tras el pasar del tiempo ha evolucionado considerablemente, convirtiéndose en una de las ensambladoras más eficientes de la Región Andina, presta servicios de ensamblaje en Ecuador a las marcas más prestigiosas de vehículos en el mundo: Fiat, Ford, Mitsubishi, Toyota y Mazda. Al igual que las anteriores ensambladoras, su éxito le ha permitido realizar gran cantidad de exportaciones a Venezuela y Colombia.

La industria de autopartes en el Ecuador comienza en el año de 1973, el subsector autopartista está conformado por los proveedores de partes y piezas de las compañías ensambladoras, en un principio su producción era muy reducida. Se fabricaban solamente neumáticos, baterías, resortes de ballestas y filtros de motor.

En la actualidad la producción del subsector autopartista se ha diversificado, está encargado de la fabricación de cajones para camionetas, bocinas, ruedas estampadas, discos de embrague, partes de caucho, parachoques, tanques de combustible, partes plásticas, radiadores, baterías, sistema de escape, llantas, ceniceros, espejos, conjunto de cables, partes plásticas, bujías de encendido, vidrios, tapicería, asientos, entre otros.

2.2 MARCO CONCEPTUAL

2.2.1 SENA E (SERVICIO NACIONAL DE ADUANAS DEL ECUADOR)

La Aduana del Ecuador es una entidad pública que se encarga principalmente de vigilar y controlar la entrada y salida de personas, mercancías y medios de transporte por las fronteras y zonas aduaneras. En el Ecuador la entidad se denomina SENA E (Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador)

El Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENA E) será la entidad encargada de controlar el ingreso de las mercancías que están sujetas a restricciones para su importación, deberá ordenar el reembarque de estas mercancías en cuanto sean aprehendidas, siempre y cuando sea necesario.

El SENA E como entidad que regula el ingreso de las mercancías provenientes del exterior deberá realizar los debidos controles en todos los puertos y aeropuertos del Ecuador.

2.2.2 POLÍTICA COMERCIAL

La política comercial de los países en todo el mundo depende única y exclusivamente de cada nación y de sus gobernantes, los países son libres de escoger las políticas comerciales que más se acomoden al modelo económico con el propósito de desarrollar de una mejor manera sus economías. A la política comercial se la puede definir como “el manejo del conjunto de instrumentos al alcance del Estado, para mantener, alterar o

modificar sustantivamente las relaciones comerciales de un país con el resto del mundo; comprende, entre otros, la política arancelaria, que es un mecanismo protector y de captación de recursos para el erario nacional bajo la forma de impuestos indirectos, que gravan las operaciones del comercio exterior.”⁷ Es decir que la política comercial es un conjunto de medidas que adoptan los representantes de cada país, para interactuar comercialmente con el resto del mundo, no obstante las decisiones que se tomen deben de ser de forma inteligente, porque pueden alterar el precio de las cosas en el mercado interno, afectando directamente a la economía del país.

“Según Weinstein, la política exterior de los países en desarrollo tiene tres usos fundamentales: a) asegurar la soberanía b) movilizar recursos del exterior para alentar el desarrollo económico y c) conseguir objetivos relacionados con la competencia política interna.”⁸

Cabe mencionar que si bien las políticas comerciales son propias de los países, lamentablemente, en una economía globalizada, las políticas comerciales internacionales de un país afectan o inciden indirectamente a la política comercial internacional de los otros países. Las grandes potencias tienen la capacidad de aumentar su influencia en la política internacional, especialmente en los países en desarrollo que buscan sobrevivir. Por lo que los países en desarrollo o los más débiles desde el punto de vista económico tienden a diseñar una estrategia para asegurar su supervivencia, muchos países utilizan los denominados instrumentos de la política comercial entre los cuales tenemos los siguientes.

- Arancel
- Cuotas de importación
- Restricciones a las importaciones
- Subsidios a la exportación.

⁷(2011, 10). Concepto De Política Comercial. *BuenasTareas.com*. Recuperado 10, 2011, de <http://www.buenastareas.com/ensayos/Concepto-De-Politica-Comercial/3009439.html>

⁸ Franklin weinstein, “ The uses of Foreign Policy in Indonesia. An Approach to the Analysis of Foreign Policy in the Less Developed Countries”, en Davis S. McLellan, Willian C. Olson y Fred Sondermann. *The Theory and Practice of International Relations*, Nueva Jersey, Prentice-Hall, 1974, pp. 151-160.

- Restricciones voluntarias de exportación.
- Exigencias de contenido nacional

Los aranceles es el instrumento más antiguo de la política comercial, este ha sido utilizado tradicionalmente por varios países como fuente de ingresos para el Estado, sin embargo, su objetivo no ha sido solo proporcionar ingresos al estado sino también proteger a la industria nacional.

En la actualidad la importancia del arancel se ha visto disminuida, debido a que los estados modernos para proteger su industria nacional prefieren utilizar una variedad de barreras no arancelarias, como las denominadas cuotas de importación (que son una limitación a la cantidad importada) y restricciones a la exportación entre otras. El empleo de la mayor parte de estos instrumentos está regulado por la Organización Mundial del Comercio (OMC).

La aplicación de los instrumentos de política comercial puede llevar al proteccionismo de la industria nacional, mientras que la no aplicación de aranceles y un mayor apertura hacia el mundo nos puede llevar a un libre de comercio. Estas dos tendencias son a las que puede sujetarse un país.

2.2.2.1 PROTECCIONISMO

El proteccionismo busca la defensa de la producción nacional frente a los productos que provienen del exterior, uno de los principales argumentos que plantea esta política es la de la industria naciente, lo que implica proteger a las nuevas industrias nacionales durante un periodo para que no se vean afectadas por la competencia, hasta que se desarrollen. No obstante en un mundo globalizado en donde todos los países interactúan entre si de una u otra manera, las medidas proteccionistas pueden llevar al aislamiento del país.

2.2.2.2EL LIBRE COMERCIO

El libre comercio afirma que el desarrollo económico de un país puede conseguirse con un mercado sin ningún tipo de traba y se basa en la teoría de la ventaja comparativa de David Ricardo, el cual explicaba los países tienden a especializarse en aquella producción que fuera comparativamente más eficiente. De modo que se evita que los países desperdicien recursos porque no se dedicaran a las actividades que no son comparativamente buenos.

2.2.2.3EL ENFOQUE DEL DESARROLLO ENDÓGENO

Es un enfoque que pretende que la política comercial este diseñada en función de un modelo económico integral, que se base en los principios de generación de valor agregado en la producción nacional, que se fomente industria nacional, especialmente la industria naciente, y que se satisfaga las necesidades nacionales. Además complementariamente, implica utilizar medidas consideradas proteccionistas como barreras arancelarias, restricciones a los flujos de capitales, o subsidios, con el fin de participar en el comercio internacional sin caer disparidades en el grado de desarrollo de las fuerzas productivas entre países.

2.2.3ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE COMERCIO (OMC)

2.2.3.1 RASGOS HISTÓRICOS

La Organización Mundial de Comercio (OMC) es un organismo internacional, establecido en 1995. Nació como una entidad sucesora al (GATT), su sede se encuentra en Ginebra (Suiza) y está conformado por 157 miembros.

Este organismo se encarga de las normas que rigen al comercio entre los países, contribuye a que los países negocien acuerdos y resuelvan sus diferencias comerciales, además ayuda a abrir los mercados. Cabe mencionar que el trabajo de la OMC no se basa

estrictamente en la apertura de los mercados, por tal motivo en algunos casos sus normas permiten tener obstáculos comerciales.

Los pilares de la OMC se encuentran en los denominados Acuerdos de la OMC, los cuales son negociados y firmados por los países miembros. En estos documentos se encuentran normas jurídicas fundamentales del comercio internacional. Esencialmente son contratos que obligan a los países a mantener sus políticas comerciales dentro de los límites convenidos.

2.2.3.2 OBJETIVO

Su principal objetivo es ayudar a que el comercio internacional fluya de forma libre, sin que se produzcan efectos secundarios que perjudiquen la economía de los países, lo que conlleva a que se eliminen los obstáculos comerciales.

- Busca el desarrollo sostenible, la protección y preservación del medio ambiente.
- Protege la seguridad o la salud de las personas.
- Protege la salud y la vida de los animales y los vegetales.
- Previene las prácticas que induzcan a error

2.2.3.3 MIEMBROS Y OBSERVADORES

Actualmente existen 157 miembros y 27 naciones que se encuentran en calidad de observadores. Cabe mencionar que la Unión Europea es miembro de la OMC sin embargo cuenta como uno solo. La OMC es una organización que se encuentra dirigida solo por sus miembros a diferencia de otras organizaciones.

2.2.3.4 OBSTÁCULOS TÉCNICOS AL COMERCIO

Son medidas o regulaciones técnicas que son empleadas por los gobiernos para dificultar el comercio internacional y proteger a las industrias nacionales. Sin embargo, la OMC acepta que los países miembros adopten estas medidas, siempre y cuando estas estén de conformidad con lo establecido en el Acuerdo sobre los Obstáculos al Comercio y busquen los objetivos legítimos que son entre otros: los imperativos de la seguridad nacional; la prevención de prácticas que puedan inducir a error; la protección de la salud o seguridad humanas, de la vida o la salud animal o vegetal, o del medio ambiente.

La normativa de los Obstáculos Técnicos al Comercio (OTC) se encuentran establecidos en el Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio de la OMC, este acuerdo trata de asegurar que los reglamentos, las pruebas, las normas y procedimientos de certificación no creen obstáculos innecesarios al comercio internacional. Sin embargo el acuerdo reconoce que de todos los países tienen el derecho de adoptar las medidas necesarias para asegurar la calidad de sus exportaciones, o para la protección de la salud y la vida de las personas y de los animales o la preservación de los vegetales, para la protección del medio ambiente, o para la prevención de prácticas que puedan inducir a error, entre otras cosas, a los niveles que considere apropiados.

El acuerdo establece que los procedimientos que deciden si un producto está en conformidad con las normas tienen que ser justas y equitativas. Se tiene que tomar en cuenta que los países que acogen estas medidas, no deben tener un fin proteccionista o tratar de que la producción nacional obtenga una ventaja injusta.

El acuerdo garantiza la transparencia y la existencia del Comité de Obstáculos Técnicos al Comercio, este permite a los Miembros de la OMC a disipar inquietudes y cuestiones relacionadas con el funcionamiento del Acuerdo y todo lo que conlleva el mismo. El Comité realiza dos o tres reuniones al año y en caso de ser necesario pueden establecer grupos de trabajo para funciones específicas.

2.2.3.4.1 PROTECCIÓN DE LA SEGURIDAD O LA SALUD DE LAS PERSONAS

Gran parte de los reglamentos técnicos y normas son adoptados por la OMC con el fin de proteger la seguridad o la salud de las personas. Refiriéndose a la seguridad se tiene por ejemplo.

- Los reglamentos nacionales que exigen que los automóviles lleven cinturones de seguridad o airbags para disminuir las lesiones en caso de accidentes de tránsito.
- Los enchufes eléctricos deben ser fabricados de tal manera que se garantice seguridad y proteja a cualquier usuario de sacudidas eléctricas.

Los reglamentos cuyo objetivo es la protección de la salud humana, son reglamentos que restringen y obligan a advertir lo perjudicial que pueden ser determinados productos para la salud humana, los más evidentes son el empleo de etiquetados advirtiendo sobre su uso, por ejemplo en:

- Pinturas con riesgos de inhalación de plomo.
- Medicamentos
- Productos que contienen asbestos
- Tabacos, Licores
- Artefactos o productos con riesgos eléctricos, combustión o explosión.
- Productos químicos susceptibles de reacciones químicas peligrosas, etc.

2.2.3.4.2 PROTECCIÓN DE LA SALUD Y LA VIDA DE LOS ANIMALES Y LOS VEGETALES

El Objetivo de las normas y reglamentos que protegen la salud y la vida de los animales o de los vegetales, es que no se extingan las diferentes especies de animales o vegetales que se encuentren amenazadas por la contaminación de la atmosfera, del agua y el suelo, por ejemplo:

- En varios países, se prohíbe la captura de especies de animales amenazadas antes de que estos alcancen un tamaño determinado.

2.2.3.4.3 PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE

Muchos gobiernos han decidido adoptar reglamentos encaminados a la protección del medio ambiente, debido a los crecientes niveles de contaminación del agua, el suelo y la atmósfera, por ejemplo:

- Varios países han promovido la industria del reciclado de papel y de los productos plásticos; así como el control de los niveles de emisión de los gases de los vehículos a motor.

2.2.3.4.4 PREVENCIÓN DE PRÁCTICAS QUE INDUZCAN A ERROR

Son reglamentos que en su mayor parte prevén la protección de los consumidores mediante información, principalmente por medio de prescripciones en el etiquetado, por ejemplo:

- En plásticos, textiles, calzados, etc.

Existen otros reglamentos que incluyen prescripciones en materia de clasificación y definición, grado de fragilidad, embalaje y medidas (volumen, peso, grados brix, grados alcohólicos, etc.), instructivos de uso o modo de manipulación para impedir prácticas que induzcan a error o a riesgos de daño por la exposición a temperaturas o condiciones ambientales inadecuadas.

2.2.3.4.5 PROBLEMAS DE LOS OBSTÁCULOS TÉCNICOS AL COMERCIO (OTC)

Primero que nada, cabe mencionar que el Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio (OTC), trata de garantizar que no se creen obstáculos innecesarios. El reglamento trata de no provocar efectos restrictivos al comercio más de lo que sea necesario, por lo que tratan de ser precisos para alcanzar el objetivo legítimo, ya sea la protección de la salud y la seguridad de las personas o del medio ambiente, etc. Si por lo contrario los OTC tienen un reglamento demasiado restrictivo y no persiguen un objetivo legítimo, se crean obstáculos al comercio.

Un reglamento se lo considera más restrictivo de lo necesario cuando el objetivo que trata de alcanzar puede lograrse adoptando otras medidas menos restrictivas del comercio.

La adopción de los OTC por parte de los gobiernos puede causar graves repercusiones en la fluidez del comercio internacional, desde la necesidad de un país para cumplir las normas y reglamentos técnicos que son impuestas por otros países, es decir los costos considerables que tienen que incurrir productores y exportadores para que la producción se ajuste a las prescripciones extranjeras, para así poder ingresar a determinados mercados. Los elevados costos pueden desalentar a los productores o fabricantes de los países al internacionalizar su producto.

Para evitar obstáculos innecesarios los países no deben de mantener reglamentos técnicos, si las circunstancias por las que fueron adoptados por el país han cambiado. Las disciplinas internacionales ayudan a controlar a que los países no adopten y apliquen normas y reglamentos técnicos con el objetivo de proteger a la producción nacional.

2.2.3.5 ECUADOR Y LA OMC

El Ecuador se convirtió miembro de la OMC desde el 21 de enero de 1996. Esta adhesión llenó un vacío, el cual se notó al realizar negociaciones de intercambio comercial de Ecuador con el resto del mundo. Sin embargo, en sus principios la opinión pública criticó lo que tuvo que haber hecho Ecuador para su ingreso en la organización y lo que no debía haber hecho.

Esto se dio precisamente por el desconocimiento de la temática del GATT y de la enorme evolución que sufrió este organismo. Pero una vez superados esos obstáculos, la OMC se establece y forma ley de la república.

Si bien el Ecuador ingreso a la OMC fue para obtener: un crecimiento en el comercio exterior, una mayor inversión extranjera e incremento en su capacidad de generación de empleo siendo este último producto de las dos metas anteriores, siempre y cuando se adopte reglas claras, estables y previsibles. Es lógico pensar que si queremos que un

determinado clima económico fomente el comercio y la inversión, éste debe ser estable y previsible. Prácticamente en todas las normas y reglamentos que posee la OMC, tratan de evitar las posibilidades de cambios caprichosos, discriminatorios y proteccionistas que pueden adoptar los gobiernos de los países miembros.

En la actualidad la OMC estableció un nuevo centro de referencia en Guayaquil (Ecuador), se lo estableció bajo el pedido del Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio e Integración del Ecuador, el 29 de febrero de 2012.

Los beneficios que presta la implementación de un centro de referencia, es que permite a los beneficiarios poder acceder a toda la información relacionada a la OMC.

2.2.4 COMERCIO INTERNACIONAL

2.2.4.1 BREVES RASGOS

Para entender de una mejor manera es necesario entender que es el comercio internacional y cuales son su finalidad y ventajas. Al comercio internacional se lo puede definir como el intercambio de bienes o servicios entre unidades económicas de dos o más países. El comercio internacional puede ser manipulado por factores que establecen los mismos gobiernos a través de las barreras no arancelarias, cuotas y aranceles.

2.2.4.2 PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL COMERCIO EXTERIOR

- El comercio internacional nace del intercambio comercial, es decir de la compra o venta de productos o servicios a otras naciones.
- El comercio internacional permite al país obtener divisas, es decir dólares, euros, libras y otras monedas.
- Hace posible que se importe determinados bienes que no se producen a nivel nacional pero son demandados por los habitantes de los diferentes países.
- El comercio exterior incentiva a la producción nacional llegue a otros mercados generando de esta manera más fuentes de trabajo y el desarrollo del país.

- El comercio exterior promueve la importación de productos y servicios que satisfagan la demanda interna y sean difíciles obtener en el mercado nacional.
- Su funcionamiento influye directamente en la balanza comercial, el cual puede influir positiva o negativamente.
- También permite estabilizar los precios en los mercados nacionales, debido que al permitir que el comercio exterior fluya libremente da paso a la libre competencia.

2.2.4.3 VENTAJAS DEL COMERCIO INTERNACIONAL

- El comercio internacional puede estimular las exportaciones, lo que influirá directamente en el aumento de la producción y en el aumento de plazas de trabajo.
- Los precios tienden a ser estables.
- Si se lo aprovecha de manera adecuada puede tener grandes beneficios a nivel de balanza comercial
- Mantiene el equilibrio entre la escases y el exceso.
- Los países se especializan en aquellos productos donde tienen una mayor eficiencia lo cual le permite utilizar mejor sus recursos productivos y ser competitivo.
- Genera fuentes de trabajo y eleva el nivel de vida de sus trabajadores.
- Permite que los productos originarios de otras naciones estén al alcance de cualquier país.
- Permite que fluyan las transacciones internacionales entre los países del mundo
- Promueve la firma de acuerdos y mejora las relaciones entre los países.

2.2.4.4 TEORIAS TRADICIONALES

2.2.4.4.1 ADAM SMITH

Fue un economista y filósofo destacado de nacionalidad escocesa, en 1776 publicó su obra “Una investigación sobre la naturaleza y causas de la riqueza de las naciones”, en la que describe que la clave del bienestar social está en el crecimiento económico, el cual se fortalece por la división del trabajo y la libre competencia.

Entre sus aportes más importantes se destacan:

- La defensa del mercado competitivo como el mecanismo más eficiente de asignación de recursos.
- El reconocimiento de la división del trabajo, entendida como especialización de tareas, para la reducción de costos de producción.
- La acumulación de capital como fuente para el desarrollo económico.
- La diferenciación clara entre valor de uso y valor de cambio.
- La predicción de posibles conflictos entre los dueños de las fábricas y los trabajadores mal asalariados.

2.2.4.4.1.1 MODELO DE LA VENTAJA ABSOLUTA DE ADAM SMITH

Adam Smith creía que el Estado debía abstenerse de intervenir en la economía y defendía el libre comercio. Smith argumentaba que el libre comercio y sin trabas dinamizaba el proceso de crecimiento y podía ser mutuamente beneficioso para las partes participantes, basándose en el concepto de ventaja absoluta.

“Un país puede ser más eficiente que otro en la producción de algunos bienes y menos eficientes en la producción de otros e, independientemente de las causas de las ineficiencias, ambos se pueden beneficiar del intercambio si cada país se especializa en la producción del bien que produce con mayor eficiencia que el otro.”

Adam Smith 1776 (402-403)

La ventaja absoluta supone que el costo de producción de un bien puede ser menor en términos absolutos con relación a los costos de otros países, esta ventaja puede ser obtenida por varias razones como: por condiciones naturales, costo de producción bajo o superioridad tecnológica.

En otras palabras las mercancías deben producirse en donde el costo de producción fuese más bajo, ya que se puede aprovechar la eficiencia de los países en la elaboración de determinados productos, para luego llevarlos a la especialización y así se pudiese producir más, con los mismos recursos que el resto de países.

2.2.4.4.2 DAVID RICARDO

David Ricardo nació en 1772 en la ciudad de Londres, fue un economista político de descendencia judía. También fue empresario, financiero y diputado, que obtuvo una gran fortuna personal a edad temprana. Lo cual le permitió dedicarse a trabajos intelectuales desde muy joven. Quizás su obra más importante fue Los Principios de la Política Económica, la cual trata de la teoría de la ventaja comparativa.

2.2.4.4.2.1 MODELO DE DAVID RICARDO. TEORÍA DE LA VENTAJA COMPARATIVA

En 1817 la teoría de la ventaja comparativa fue formulada por David Ricardo. Esta teoría forma parte de la evolución de la teoría de Adam Smith. David Ricardo en su libro “Principios de la Política Económica” plasma los beneficios que genera el libre comercio.

Su teoría muestra que muchos países se especializan en determinada producción de bienes, su fabricación se realiza a un costo relativamente más bajo que el costo de los otros países del mundo. Esto permite que la producción de un determinado bien sea comparativamente más eficiente que los demás y se tienda a importar los bienes en los que son más ineficaces, ya que producir un bien en el que el país es ineficiente o ineficaz traerá costos comparativamente más altos que el resto del mundo.

Es decir que un país debe especializarse en las actividades donde tiene más ventaja, lo cual no quiere decir que el país se especialice en todo lo que hace mejor que otros países. En pocas palabras el país debe realizar y exportar el bien en donde invierta relativamente menos trabajo.

Uno de sus postulados básicos también nos explica que, si un país no tiene una ventaja absoluta en la producción de algún bien, es decir todos los bienes que produce el país no tienen una ventaja absoluta (sus productos son caros), es necesario que se especialice en la producción de aquellas mercancías que tengan una ventaja comparativa mayor y su desventaja comparativa sea menor.

2.2.4.4.3 MODELO HECKSCHER – OHLIN

El Modelo Heckscher – Ohlin trata de explicar cómo funcionan los flujos de comercio internacional, su modelo fue formulado en el año de 1933.

Este modelo parte de la teoría de David Ricardo de la ventaja comparativa y afirma que los países se especializan en la exportación de los bienes que son comparativamente más abundantes y baratos; y que tiende a importar aquellos bienes que utilizan factores de producción en los que son más escasos y caros

2.2.4.5 RESTRICCIONES AL COMERCIO INTERNACIONAL

Son medidas que pueden adoptar los países para limitar o impedir la entrada de mercancías provenientes de otros países. Las mismas pueden ser generales, limitadas, permanentes o temporales, los países lo utilizan con el propósito de proteger el mercado nacional de la competencia exterior. Además las restricciones comerciales definen el grado de apertura que tiene el país hacia el comercio internacional. Mientras el país posea más medidas o barreras restrictivas al comercio se lo considera como proteccionista y por lo contrario si sus barreras son pocas o nulas se lo considera como un país con apertura al comercio.

Estas restricciones o también llamadas barreras comerciales pueden ser:

- Barreras Arancelarias
- Barreras No arancelarias

NOTA: También existen Barreras Naturales

2.2.4.5.1 BARRERAS NATURALES

Cabe recalcar que estas barreras comerciales no son adoptadas por los gobernantes de los países, si no dependen de la situación geográfica, es decir su ubicación influye debido a las condiciones remotas que tienen que enfrentar los transportistas para llegar al país de destino.

El idioma también es considerado como una barrera natural, debido a que en un mundo globalizado existen varios idiomas en los que se pueden negociar tratados o acuerdos comerciales, la diversidad de idiomas puede llevar a una incomprensión por parte de los participantes causando varios inconvenientes y convirtiéndose en un obstáculo al comercio internacional.

Existen otras barreras naturales a considerar como por ejemplo: Aspectos culturales, psicológicos, religiosos entre otras.

2.2.4.5.2 BARRERAS ARANCELARIAS

Las barreras arancelarias son tarifas que fijan los gobernantes de los países y se aplican a las importaciones y exportaciones, por la entrada y salida de mercancías. El arancel tiene varias formas para ser tasado, pero independientemente de eso el arancel hace que los bienes importados sean más caros, perdiendo de esta manera competitividad en el mercado ante los productos nacionales.

El arancel que se aplican a las importaciones muchas veces se lo considera como proteccionista ya que estos hacen que los compradores encuentren a las importaciones menos atractivas que a los productos de fabricación nacional.

El arancel a las exportaciones son menos corrientes y son muy poco empleados por la mayor parte de los países a nivel mundial, ya que de emplear un arancel a las exportaciones dejaría en desventaja a la producción nacional frente a la competencia internacional, debido a que la aplicación de este encarecería el precio final del producto.

Nota: “En el caso de Ecuador no se cobra ninguna tarifa para cualquier producto que sea exportado, es decir por la salida del territorio nacional.”⁹

También pueden existir aranceles de tránsito que se gravan a los productos que entran a un país con destino a otro, es decir que se aplica el impuesto a los productos que están de tránsito por dicho país.

Los aranceles también pueden ser:

- **Ad- Valorem.-** es el porcentaje que se aplica al valor de la mercadería (CIF)
- **Específico .-** es la cantidad que se fija por unidad
- **Arancel anti-dumping.-** es un arancel que se aplica a la importación de productos que reciben subvenciones de los países donde se producen. Estas subvenciones les permiten exportar por debajo del costo de producción.
- **Mixtos o compuestos.-** es la combinación de los dos aranceles anteriormente mencionados.

Los aranceles han sido utilizados tradicionalmente por los gobiernos como una fuente de ingresos para el Estado. Entre los efectos que estos pueden causar tenemos los siguientes:

⁹ Barreras arancelarias. Recuperado el 11/02/2013 a las 14:14 de <http://www.proecuador.gob.ec/faq/%C2%BFque-son-barreras-arancelarias/>

2.2.4.5.2.1 EFECTOS DE LOS ARANCELES

a) Positivos:

- Los gobiernos aumentan las recaudaciones del estado, es decir forman parte de los ingresos que percibe el estado por tratarse de un impuesto tiene un efecto directo positivo para los países que tratan de nivelar o mejorar la balanza comercial.
- Los aranceles protegen a las industrias nacientes. Proporciona tiempo para que las industrias que apenas están comenzando su desarrollo se fortalezcan y puedan obtener capacidad competitiva internacional.
- Los empleados de las industrias protegidas conservan sus empleos, debido a que la industria nacional se encuentra protegida.
- Aumenta la producción nacional de las mercancías con arancel,

b) Negativos:

- Aumenta el precio de los productos que están sujetos de arancel en el mercado nacional, por lo tanto es negativo para los consumidores que pagan precios a veces demasiado altos por los productos importados.
- Desalientan el libre comercio, llevando al país a caer en el proteccionismo y en un mundo tan globalizado, no sería ventajoso.
- Desde el punto de vista económico, la importación de bienes desplaza la producción del interior del país, con lo que pueden existir trabajadores que pierdan sus puestos de trabajo.
- El exceso de protección puede causar ineficiencia en la producción, lo que afecta la economía nacional.
- No permite que la producción nacional se especialice en los bienes donde existen ventajas comparativas.

2.2.4.5.3 BARRERAS NO ARANCELARIAS

Además de las barreras arancelarias, los países utilizan otros instrumentos para restringir las importaciones. Las barreras no arancelarias son disposiciones, leyes, políticas o prácticas que un país establece y forman parte de los requerimientos fundamentales para el ingreso de productos importados al mercado. Por lo tanto estas son normas legales, procedimientos administrativos obligatorios que se deben presentar ante la aduana del país en destino, varios países aplican estas barreras con el propósito de entorpecer y limitar las importaciones, para de este modo favorecer a los productos nacionales del país que las impone. Estas barreras pueden ser de dos tipos:

- Barreras no arancelarias Sanitarias
- Barreras no arancelarias Técnicas

2.2.4.5.3.1 LAS BARRERAS NO ARANCELARIAS SANITARIAS

Son disposiciones que los gobiernos fijan y tienen finalidad garantizar la calidad de los productos, evitando que ingrese al país mercancía que pueda dañar la salud de la población, de los animales o de la vegetación debido a que esta puede presentar elementos nocivos de tipo químico, físico o biológico.

En algunas ocasiones los países abusan de los controles sanitarios a las importaciones, esto lo hacen con el fin de disfrazar estas medidas y convertir en un obstáculo al comercio internacional. Para evitar estas prácticas inadecuadas por varios países, es necesario establecer un sistema de grados de calidad y etiquetado de los productos.

2.2.4.5.3.2 LAS BARRERAS NO ARANCELARIAS TÉCNICAS

Estas disposiciones en cambio se basan en el cumplimiento de los requisitos que deben poseer las mercancías en cuanto a su estructura en general y componentes para que pueda ingresar a un determinado mercado.

Estas se presentan en diversas formas:

- **AUTORIZACIONES O LICENCIAS PREVIAS.-** Son requisitos previos que tanto el importador como el exportador están obligados a cumplir antes de iniciar el procedimiento de importar o exportar un determinado producto.
- **DETERMINACIÓN DE PRECIOS.-** Los gobiernos lo usan mediante el establecimiento de precios mínimos y máximos, los cuales puede exigirse para el ingreso o egreso de determinada mercancía, para de esta manera proteger a la industria.
- **MEDIDAS COMPENSATORIAS.-** Son aquellas que pueden ser utilizadas con el fin de eliminar cualquier subsidio en la fabricación, producción o exportación de cualquier mercancía.
- **EXIGENCIA DE PORCENTAJE DE CONTENIDO NACIONAL.-** Es una licencia que se concede a un país cuando cumpla con la condición de que el producto que se exporta este compuesto por un porcentaje de insumos nacionales.
- **INSPECCIÓN PREVIA AL EMBARQUE.-** Es un requerimiento que exigen varios países con el fin de controlar la calidad, la cantidad y el precio de los productos antes de su embarque, este debe ser realizado por una agencia de inspección, la cual debe ser designada por las autoridades del país importador.
- **ETIQUETADO DE LA MERCANCÍA.-** Son disposiciones establecidas por el gobierno para que se regule el tipo y tamaño de los signos que deben usarse en los embalajes y las etiquetas, y que información estas pueden detallar sobre el producto para proporcionarle al consumidor.

- **RESTRICCIONES VOLUNTARIAS DE EXPORTACIÓN.**- Se lo puede definir como una cuota exigida por el país importador y aceptada por el país exportador con el objetivo de evitar otras restricciones comerciales.
- **MEDIDAS ANTIDUMPING.**- Estas medidas permiten eliminar el efecto de daño o amenaza de daño causado por la aplicación de prácticas dumping.

Dumping, es una práctica desleal en el comercio que permite la introducción de productos extranjeros en el país a precios inferiores a su valor normal, causando o amenazando causar perjuicios importantes a una producción existente en el Ecuador o retrasando la creación de otra.

- **MERCANCÍAS DE PROHIBIDA IMPORTACIÓN.**- Son disposiciones que no permiten por ninguna razón la importación de las mercancías que estén sujetas a esta disposición.

2.2.4.5.4 ENTRE OTRAS BARRERAS NO ARANCELARIAS TENEMOS:

Los cupos de importación

Son barreras que cuantitativamente tratan de limitar las importaciones de los productos que están sujetas a esta disposición. Es decir el gobierno impone las cantidades máximas a importar de determinadas mercaderías en un determinado periodo de tiempo. Estas medidas son adoptadas con el único fin de favorecer a la industria nacional o para reducir el saldo deficitario de la balanza de pagos. Además los cupos o cuotas son considerados como una medida discriminatoria al comercio internacional. El Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio (GATT) prohíbe que aplique a las importaciones con fines proteccionistas, solo permite su aplicación en caso de desequilibrios importantes en la balanza de pagos.

Monopolio Estatal

El monopolio estatal de la importación o exportación es una forma común de barreras no arancelarias. De hecho, se lo considera como una forma de control del comercio, ya que es el estado el que toma las decisiones sobre la cantidad del producto que será importada o exportada cada año, y determina también cuando se realizarán los embarques.

Los gobiernos de los países pueden incidir en el comercio internacional de varias formas especialmente en las exportaciones:

Los gobiernos pueden prestar apoyo comercial a sus exportadores ofreciendo facilidades administrativas, capacitación, servicios de información o inclusive promocionando directamente los productos mediante publicidad, ferias o exposiciones internacionales.

También pueden ayudar al sector exportador con ayudas financieras, principalmente con préstamos o créditos. Lo beneficioso de estos préstamos es que frecuentemente tienen un tipo de interés bajo. Esto permite que las empresas beneficiadas de esta ayuda puedan ser más competitivas en el mercado internacional.

Otra forma de ayuda son los instrumentos fiscales, estos consisten en las desgravaciones fiscales, la devolución de impuestos y las subvenciones directas. Estos instrumentos son los menos aceptados internacionalmente ya que pueden conducir a situaciones de dumping, a que el producto se venda en el extranjero a un precio inferior al nacional e incluso a precios inferiores a su costo.

Los pensadores clásicos (Adam Smith, David Ricardo, John Stuart Mill), estuvieron en contra de las restricciones al comercio internacional, ellos argumentaban que las barreras creaban distorsiones en el sistema económico.

Sin barreras a las importaciones y sin ayudas artificiales a las exportaciones, los intercambios de bienes y servicios se producirían exclusivamente por razones de calidad y precio. Esta es la forma de mejorar el intercambio internacional y de que los países busquen la eficacia, más calidad a menor costo. Para esto los países deben mejorar la organización productiva, la formación de los trabajadores y la tecnología.

Sin embargo, cada vez hay mayor conciencia por parte de los países en abrir sus economías de forma rápida y totalmente (eliminando de esta manera los controles al comercio y reduciendo drásticamente los aranceles). La transición de un sistema de control del comercio a otro de comercio libre no es fácil, pero con normas y objetivos claros se puede poner en práctica, lo cual es muy importante ya que cada día la globalización avanza y los países que se queden fuera quedaran excluidos.

2.2.4.6 EFECTOS DE LAS RESTRICCIONES

“Existe consenso internacional en que las restricciones comerciales tienen marcados efectos negativos sobre el desarrollo a largo plazo”¹⁰. Las medidas pueden causar un efecto directo en los precios de los productos a los que se aplican, más aún si se imponen arbitrariamente sin previo aviso. A esto se puede sumar la severidad de la escasez del producto afectado en el mercado nacional y del monto de las importaciones permitidas.

Además los controles que se aplican a las importaciones de cualquier tipo crean efectos impredecibles, no permite a los inversionistas y productores definir sus expectativas de ganancias que en el caso de los controles del comercio exterior.

No obstante, la reducción de las restricciones al comercio internacional no debe avanzar muy rápido ya que puede provocar inestabilidad en el sistema arancelario y en el mercado nacional.

Los monopolios estatales también han tenido consecuencias nocivas para la eficiencia económica y por lo tanto para el crecimiento del sector.

¹⁰“Aranceles elevados, restricciones cuantitativas y otras barreras no arancelarias alientan la ineficiencia” (FAO, *Agroindustrial Policy Reviews, Methodological Guidelines*, Servicio de Apoyo para las Políticas, Dirección de Asistencia para las Políticas, Roma, 1997, pág. 35).

2.2.5 TÉRMINOS BÁSICOS

- **COMERCIO EXTERIOR.**- “Es la interacción de compra-venta de bienes y servicios, que tiene un país con otro o otros países, y que están regulados por tratados o convenios de intercambio comercial.”¹¹
- **ARANCEL.**- “Es una tarifa oficial que el país importador establece como derechos de aduana y que se agrega al valor del bien para su ingreso. Usualmente se le entiende como parte de un sistema de protección, y puede ser objeto de trato preferencial entre dos países o grupos de países. Se reconocen dos tipos principales de aranceles.”¹²
- **VALOR EN ADUANA.**-“En el Acuerdo se dispone que la valoración en aduana debe basarse, salvo en determinados casos, en el precio real de las mercancías objeto de valoración, que se indica por lo general en la factura. Este precio, más los ajustes correspondientes a determinados elementos enumerados en el artículo 8, equivale al valor de transacción, que constituye el primer y principal método a que se refiere el Acuerdo.”¹³
- **CKD.**- “En la industria, este término se usa cuando una máquina completamente desmontada, es entregada a una planta que se dedica su ensamblaje, en conjuntos que vienen listos para ser ensamblados y las cuales son dedicadas a su exportación.”¹⁴
- **POLÍTICA COMERCIAL.**- “La política comercial se define como el manejo del conjunto de instrumentos al alcance del Estado, para mantener, alterar o modificar sustantivamente las relaciones comerciales de un país con el resto del mundo; comprende, entre otros, la política arancelaria, que es un mecanismo protector y de captación de recursos para el erario nacional bajo la forma de impuestos indirectos, que gravan las operaciones del comercio exterior.”¹⁵

¹¹ CONCEPTOS BASICOS DE COMERCIO EXTERIOR. Recuperado el 08/07/2012 a las 10:00 de <http://www.buenastareas.com/ensayos/Comercio-Exterior/3352019.html>

¹² TERMINOLOGIA COMUN. Recuperado el 08/07/2012 a las 9.45 de http://bpa.peru-v.com/conceptos_comercio_exterior.htm

¹³ VALORACIÓN EN ADUANA: INFORMACIÓN TÉCNICA. Recuperado el 07/08/2012 a las 9:26 de http://www.wto.org/Spanish/tratop_s/cusval_s/cusval_info_s.htm

¹⁴ KIT para Ensamblaje Industria. Recuperado el 07/08/2013 a las 19:54 de [https://es.wikipedia.org/wiki/Kit_para_ensamblaje_\(Industria\)](https://es.wikipedia.org/wiki/Kit_para_ensamblaje_(Industria))

¹⁵ Concepto de Política comercial. Recuperado el 07/08/2013 a las 20:02 de <http://www.buenastareas.com/ensayos/Concepto-De-Politica-Comercial/3009439.html>

- DÉFICIT COMERCIAL.- “Es cuando el valor de las exportaciones es inferior al de las importaciones, situación que típicamente se presenta en los países en vía de desarrollo.”¹⁶
- FODA.-“El análisis FODA es una herramienta que permite conformar un cuadro de la situación actual de la empresa u organización, permitiendo de esta manera obtener un diagnóstico preciso que permita en función de ello tomar decisiones acordes con los objetivos y políticas formulados.”¹⁷

Las siguientes definiciones son recopiladas del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones

- ADUANA.-La Aduana es un servicio público que tiene a su cargo principalmente la vigilancia y control de la entrada y salida de personas, mercancías y medios de transporte por las fronteras y zonas aduaneras de la República.
- DESPACHO ADUANERO.- Despacho es el procedimiento administrativo al cual deben someterse las mercancías que ingresan o salen del país, dicho proceso inicia con la presentación de la DAU y culmina con el levante. Sus modalidades y formalidades serán las establecidas en el reglamento al presente Código.
- AUTORIDADES ADUANERAS.-La administración del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador corresponderá a la Directora o el Director General, quien será su máxima autoridad representante legal, judicial y extrajudicial, en razón de lo cual ejercerá los controles administrativos, operativos y de vigilancia señalados en este Código, a través de las autoridades referidas en el artículo anterior en el territorio aduanero.
- AGENTES ADUANALES.-Es la persona natural o jurídica cuya licencia, otorgada por la Directora o Director General del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, le faculta a gestionar de manera habitual y por cuenta ajena, el despacho de las mercancías, debiendo para el efecto firmar la declaración aduanera en los casos que establezca el reglamento, estando obligado a facturar por sus servicios de acuerdo a la tabla de honorarios mínimos que serán fijados por la Directora o el Director General del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. Dicha licencia

¹⁶ Balanza comercial. Recuperado el 07/08/2013 a las 20:10 de http://es.wikipedia.org/wiki/Balanza_comercial

¹⁷ FODA. Recuperado el 07/08/2013 a las 20:13 de <http://www.monografias.com/trabajos10/foda/foda.shtml>

tendrá un plazo de duración de 5 años, la cual puede ser renovada por el mismo plazo.

- CONTROL ADUANERO.-El control aduanero se aplicará al ingreso, permanencia, traslado, circulación, almacenamiento y salida de mercancías, unidades de carga y medios de transporte hacia y desde el territorio nacional, inclusive la mercadería que entre y salga de las Zonas Especiales de Desarrollo Económico, por cualquier motivo. Asimismo, se ejercerá el control aduanero sobre las personas que intervienen en las operaciones de comercio exterior y sobre las que entren y salgan del territorio aduanero. El control aduanero se realizará en las siguientes fases de conformidad con la normativa internacional: control anterior, control concurrente y control posterior.

CAPITULO III

3. MARCO METODOLÓGICO

3.1 MÉTODOS DE INVESTIGACIÓN

El siguiente análisis se realizará en base al estudio de la política comercial ecuatoriana que limita la importación de productos del sector automotriz, dicho estudio obtendrá información y datos relevantes, el cual nos permitirá tener una visión amplia de los efectos que causaran la implementación de estas medidas en el mercado ecuatoriano, el análisis se realizará mediante la recolección de información en artículos de revistas, en entrevistas, fuentes documentarias, utilizando los siguientes métodos.

- Método Histórico
- Método Analítico
- Método Deductivo
- Método Sintético

3.1.1 MÉTODO ANALÍTICO

Este análisis considera como la política comercial afecta en toda su estructura al sector automotor; empresas, fabricantes de autopartes, empresas ensambladoras, empresas importadoras y exportadoras.

Este método fue indispensable en el examen de cada uno de los temas del estudio, porque nos permitió lograr un análisis completo que sirvió para obtener una información más concreta, referente al tema. Se logró descifrar las causas y los efectos de la política comercial actual y cómo influye ésta en el sector automotor, y en todos sus elementos importantes.

3.1.2 MÉTODO DEDUCTIVO

Nos permitió analizar toda la temática referente a la política comercial y al sector automotriz y de esta forma extraer las normas y criterios específicos que ayuden a comprender y a pronosticar como será afectado el sector automotor en los años venideros.

Se analizó el marco legal que afecta las importaciones del sector automotor ecuatoriano y como esta afecta a la economía del país, la balanza comercial nos permitirá tener una visión más amplia de la realidad económica que está atravesando el Ecuador.

3.1.3 MÉTODO HISTÓRICO LÓGICO

Con la aplicación de este método se pudo obtener datos cronológicos que ha venido experimentado la industria automotriz, datos que nos proporcionó información sobre la evolución de las restricciones a las importaciones de productos pertenecientes al sector automotriz y como ha afectado al mercado nacional y a toda una sociedad en general.

La aplicación de este método fue indispensable para entender como se ha venido desarrollando la industria automotriz y en base a estos datos proponer una vía adecuada para el desarrollo del sector.

3.1.4 MÉTODO SINTÉTICO

La aplicación de este método permitió conocer cómo se fueron relacionando cada uno de los pasos de la presente investigación, para de esta manera determinar el procedimiento final y presentar la propuesta para fomentar el desarrollo del sector automotriz. Además, conseguimos relacionar la información obtenida para poder obtener una visión más amplia del presente estudio.

3.2 TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE INVESTIGACIÓN

Para la recolección de información se utilizará dos herramientas principalmente: la observación, encuestas y entrevistas. Las mismas que nos permitirán obtener una información clara y verídica.

3.2.1 ENTREVISTAS CON EXPERTOS

Se realizará entrevistas o encuestas con personas conocedoras del tema como representantes del sector, analistas económicos y políticos con el fin de obtener respuestas a las interrogantes que nos hemos planteado en el análisis de la política comercial ecuatoriana y su influencia en el sector automotriz.

3.2.2 OBSERVACIÓN

La Observación nos ayudará a recolectar datos mediante la visualización objetiva de lo que ocurre en la situación real mediante visitas a representantes del sector afectado. La observación la realizaremos mediante una planificación que nos permita reunir la información de validez y confiabilidad, diferenciando los aspectos significativos de los que no tienen importancia.

3.3 POBLACIÓN

El presente análisis se realizará con investigación de campo o entrevistas a representantes del sector automotriz, por lo tanto la información reunida nos permitirá manejar datos claros y precisos, así también las personas entrevistadas nos darán consejos y asesoramiento sobre posibles temas que inciden directamente en el análisis

Existen 287 empresas pertenecientes al sector automotor según datos de la Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana, 3 empresas ensambladoras y 284 empresas autopartistas. Para la presente investigación se consideró a dos empresas ensambladoras y a cinco empresas autopartistas.

3.4 MUESTRA ESTRATIFICADA

Realizaremos una muestra estratificada debido a que el sector automotriz se encuentra dividido en el subsector ensamblador y a subsector autopartista.

Para la muestra se ha tomado 8 empresas ya que existe dificultad por la confidencialidad de la información que nos puedan proporcionar las empresas. Las entrevistas se realizaran a las siguientes empresas.

Ensambladoras

Omnibus BB- General Motors

Maresa

Aymesa S.A

Autopartistas

Metaltronic S.A.

Indima S.A

Domizil S.A

Elasto S.A

Imfrisa S.A

CAPITULO IV

4 POLÍTICA COMERCIAL ECUATORIANA

4.1 POLÍTICA COMERCIAL ECUATORIANA

El Ecuador es una pequeña economía que depende principalmente de los ingresos del petróleo, es decir que es un factor vital en el desarrollo económico y social de nuestro país. Por consiguiente, la economía ecuatoriana sigue siendo vulnerable a los acontecimientos externos, como la reciente crisis económica internacional que desaceleró la economía mundial, la cual freno el crecimiento del país, principalmente por la fuerte reducción de precios del petróleo.

4.1.1 BREVES RASGOS HISTÓRICOS DE LA POLÍTICA COMERCIAL ECUATORIANA

En el Ecuador durante los últimos dieciséis años no ha existido una política comercial internacional congruente y eficiente debido a que el Ecuador se ha sumergido en una situación disfuncional, varios académicos explican que se ha dado esta situación porque las acciones tomadas por el gobierno fueron por la influencia de líderes políticos o por la influencia de los condicionantes ideológicos de su partido o del entorno social.

Desde 1996 por la presidencia del Ecuador han pasado ocho líderes políticos, causando un periodo largo de inestabilidad política, que afectado directamente a la política exterior llevándole a una profunda situación reactiva, inercial y dependiente de las conmociones externas, todo esto junto con el acuerdo de paz firmado entre Ecuador y Perú en el palacio de Itamaraty-Brasilia en 1998 marcaron un antes y un después de la política exterior ecuatoriana.

Como un elemento adicional la política comercial internacional ecuatoriana se ha visto envuelta en una situación de dependencia económica con los Estados Unidos, debido a que es uno de los principales socios comerciales del Ecuador. Por tal motivo de una u otra manera la gran potencia norteamericana ha marcado el camino de la política exterior ecuatoriana.

Tras la caída del presidente Jamil Mahuad, en el 2002, Lucio Gutierrez subió al poder, había ganado las elecciones con el apoyo de varios movimientos sociales, especialmente del movimiento indígena, sin embargo en los primeros meses se declaró “el mejor amigo de los Estados Unidos” lo que significó, el inicio de negociaciones de un Tratado de Libre Comercio (TLC) bilateral, la aceptación y firma de una carta de intención con el Fondo Monetario Internacional (FMI) y cooperación con el Plan Colombia.

Estas decisiones tomadas, provocó la caída del presidente Lucio Gutierrez. Le sucedió Alfredo Palacio, el nuevo mandatario tras lo sucedido decide modificar totalmente la política exterior ecuatoriana, comienza desarrollando un proceso de distanciamiento con los Estados Unidos.

En el 2006 se elabora el Plan Nacional de Política Exterior (Planex) por el Ministerio de Relaciones Exteriores, con proyecciones al 2020, este plan de largo plazo, se lo elaboró con el fin de que sea la base para la establecer un sistema de planificación permanente, en los distintos capítulos describe el escenario internacional previsible durante los años 2006-2020.

4.1.2 POLÍTICA COMERCIAL DEL ACTUAL GOBIERNO

La victoria electoral del economista Rafael Correa en el 2006, junto con la elaboración del PLANEX, ha marcado un cambio en la política comercial internacional, sin embargo dicha política internacional no está totalmente definida.

La política comercial del Ecuador no ha sido firme ni convincente, en los últimos años, existe discrepancias ideológicas dentro del gobierno que impide concretar los diferentes acuerdos comerciales. El gobierno ha planteado la necesidad de alejarnos del TLC para ir a una situación de protección de industrias nacionales a través del uso de aranceles o cuotas.

“Vamos al comercio internacional de forma inteligente. De forma patriota, y vamos si es posible, porque no es la última coca cola en el desierto, a un Acuerdo Comercial y no a un Tratado de Libre Comercio con la Unión Europea, beneficioso para las dos partes,

evitando el neocolonialismo que se ha querido imponer en otros tratados, y ahí sí, de «libre comercio». Nunca aceptaremos eso...”

Rafael Correa Delgado
Presidente del Ecuador
(31 de mayo del 2011)

Sin embargo, el sector exportador se halla presionado por la adhesión de países vecinos como Colombia y Perú que han conseguido preferencias arancelarias con la firma del TLC con Estados Unidos y la Unión Europea. Por lo que Ecuador se encuentra rezagado en cuanto a sus relaciones de comercio, más aun cuando el 2013 se termina las preferencias arancelarias andinas y el Ecuador al haber quedado solo como beneficiarios de estas, resulta demasiado difícil la renovación o la extensión de las mismas. Estas acciones erráticas por parte del gobierno en la política comercial traerá consecuencias graves para el Ecuador.

El gobierno del presidente Rafael Correa, manifiesta que hay que privilegiar otros mercados y que las medidas tomadas son elaboradas con el objetivo de encontrar el camino más rápido y seguro al desarrollo industrial y garantizar el empleo entre los ecuatorianos, pero al permanecer excluidos o limitar las importaciones permanecemos en una situación de desventaja frente a países que son directamente competencia para el sector exportador ecuatoriano.

Varios analistas económicos han manifestado que la política comercial del gobierno, no tiene un norte, navega por un mar de contradicciones, no hay brújula en el comercio exterior, entre otras. Felipe Rivadeneira, Presidente ejecutivo de Fedexport manifestó que no hay cohesión al interior del gobierno al momento de definir la agenda comercial, existen dos grupos bien definidos de funcionarios que empujan al comercio exterior ecuatoriano en distintas direcciones. El primer grupo es pragmático e impulsa los acuerdos comerciales para el desarrollo (ACD). El segundo grupo no es pragmático sino más bien ideológico y mezcla mucho los aspectos políticos con los comerciales, de tal manera que se oponen a la firma de tratados con los principales socios comerciales del país, lo cual causa mucho daño al sector exportador. Este grupo impulsa al presidente a

unirse al Mercosur, ya que tanto Brasil como Argentina se han desarrollado sin un TLC y creen que Ecuador puede conseguir desarrollarse sin la firma de un TLC.

Pero en un mundo globalizado, la firma de TLC se impone y un país que se cierre al mundo puede que este destinado al fracaso, un ejemplo claro es el desarrollo de Chile, que cerca del 93% de su comercio exterior está bajo un TLC. "Las lecciones que nos dejan exitosas políticas de apertura para aprovechar las ventajas de la globalización no son analizadas ni valoradas por el correísmo."¹⁸. Es decir, existen países de similares características que el Ecuador que han firmado un TLC y se están desarrollando, el Ecuador debería analizar y sacar lo mejor de las experiencias de los demás países, para de esta manera tomar decisiones en base a resultados.

La incongruencia de la política comercial también refleja indecisión, Francisco Rivadeneira esperaba una decisión de la Unión Europea ante conversaciones antes realizadas de Acuerdos Comerciales para el Desarrollo (ACD), mientras que por el otro lado el embajador ecuatoriano en Bruselas Fernando Yépez, había comenzado a solicitar la extensión del SGP Plus, para los productos ecuatorianos. Este pedido realizado por Fernando Yépez tendría sentido solamente si el Ecuador no iría a firmar un ACD. Todas estas contradicciones que ha tenido la política comercial internacional han causado incertidumbre e inestabilidad.

4.1.3 LA POLÍTICA COMERCIAL SEGÚN LA CONSTITUCIÓN DEL ECUADOR

A lo largo de la historia ecuatoriana han existido 20 constituciones debido a la inestabilidad política que ha existido, la primera constitución fue redactada en 1830. En la actualidad el Ecuador está regido por la constitución del 2008, misma que fue redactada por la Asamblea Nacional Constituyente en Montecristi.

La constitución ecuatoriana del 2008 es una de las más extensas del mundo, posee 444 artículos. Define en cinco ramas las funciones del estado: la función legislativa, la función

¹⁸Sin política comercial, Xavier Neira Menéndez, Recuperado el 24/12/2012 a las 11:56 de <http://www.explored.com.ec/noticias-ecuador/sin-politica-comercial-475484.html>

ejecutiva, función judicial, función electoral y la función de Transparencia y Control Social.

La constitución nacional “establece un conjunto de principios, normas y procedimientos relacionados con la política comercial que privilegian el enfoque de «desarrollo endógeno» y, en menor medida, el de «comercio justo».”¹⁹

De la política comercial:

Art. 304.- La política comercial tendrá los siguientes objetivos:

1. Desarrollar, fortalecer y dinamizar los mercados internos a partir del objetivo estratégico establecido en el Plan Nacional de Desarrollo.
2. Regular, promover y ejecutar las acciones correspondientes para impulsar la inserción estratégica del país en la economía mundial.
3. Fortalecer el aparato productivo y la producción nacionales.
4. Contribuir a que se garanticen la soberanía alimentaria y energética, y se reduzcan las desigualdades internas.
5. Impulsar el desarrollo de las economías de escala y del comercio justo.
6. Evitar las prácticas monopólicas y oligopólicas, particularmente en el sector privado, y otras que afecten el funcionamiento de los mercados.

Art. 305.- La creación de aranceles y la fijación de sus niveles son competencia exclusiva de la Función Ejecutiva.

Art. 306.- El Estado promoverá las exportaciones ambientalmente responsables, con preferencia de aquellas que generen mayor empleo y valor agregado, y en particular las exportaciones de los pequeños y medianos productores y del sector artesanal. El Estado propiciará las importaciones necesarias para los objetivos del desarrollo y desincentivará aquellas que afecten negativamente a la producción nacional, a la población y a la naturaleza.

¹⁹Isabel Estévez.2012 ¿HACIA DÓNDE VA LA POLÍTICA COMERCIAL ECUATORIANA?
Pág. 16

Art. 307.- Los contratos celebrados por el Estado con personas naturales o jurídicas extranjeras llevarán implícita la renuncia de éstas a toda reclamación diplomática, salvo contrataciones que correspondan al servicio diplomático.

Fuente: Constitución del Ecuador.

4.1.4 INSTRUMENTOS DE LA POLÍTICA COMERCIAL ECUATORIANA

Los instrumentos de la política comercial ecuatoriana más utilizados para limitar las importaciones y proteger a la industria nacional son los siguientes:

- Arancel
- Cuotas de importación
- Restricciones a las importaciones
- Subsidios a la exportación.

4.1.5 EL PROTECCIONISMO COMERCIAL ECUATORIANO

El proteccionismo busca proteger a las industrias nacionales que están comenzando a desarrollarse y que pasan por un proceso de maduración. En esta situación tiene sentido proteger a las industrias un tiempo, para que no se vean afectadas por la competencia, hasta que se desarrollen y puedan ganar sus cuotas de mercado. La forma de llevar a cabo este proceso puede ser subsidiando las exportaciones de estos sectores o limitando las importaciones vía aranceles o cuotas.

En el caso del Ecuador, el presidente Rafael Correa desde el 2006, ha reformado las medidas arancelarias y no arancelarias en busca de su estrategia de desarrollo económico y social endógeno, para esto ha sustituido las importaciones en determinados sectores. Las medidas adoptadas por el gobierno en el 2012 limitan las importaciones, estas se aplican a más de cien artículos, entre los que tenemos artículos de tecnología, licores, productos de uso industrial y vehículos. Las autoridades han manifestado que se toman estas medidas hacia las importaciones con el propósito de cuidar el medio ambiente, cuidar la salud de los ciudadanos y promover la industria nacional.

Sin embargo varios analistas manifiestan que las medidas tomadas por el gobierno no tienen un asunto solo ambiental, también busca atacar la balanza comercial, con la intención de bajar el rubro de las importaciones, para de esta manera comenzar a equilibrar con las exportaciones del Ecuador y así mejorar la balanza. Pero si el gobierno quiere combatir un déficit comercial solo mediante restricciones que limitan las importaciones, no ataca la causa real del problema que es el crecimiento desmesurado del gasto público, esto unido a un disminuido aumento de la oferta exportable del país, es decir a la falta de un entorno favorable al emprendimiento local industrial.

Cabe mencionar que con la toma de estas medidas que limitan las importaciones, también puede ocasionar efectos negativos no deseados en un entorno de mercado, ya que a consecuencia puede darse escasez de productos, incremento de precios y fomento del mercado negro (contrabando). El Ecuador debe hacer su mayor esfuerzo por desarrollar una política comercial externa que nos permita superar este tipo de problemas en la balanza comercial no con restricciones a las importaciones, sino mediante el incremento constante de nuestro volumen de exportaciones que además significa mayor inversión, diversificación, producción y empleo.

El Comité de Comercio Exterior (COMEX) es la entidad que emite las resoluciones, las nuevas resoluciones 63, 66, y 67 fueron emitidas el 11 de junio del 2012 en las cuales se especifican las nuevas limitaciones a las importaciones de un listado de productos.

4.2 OMC EXAMEN DE POLITICAS COMERCIALES

Este examen sirve para evaluar las políticas comerciales del Ecuador durante un determinado periodo, el examen comenzó por el informe elaborado por la secretaria de la OMC en el que se define al Ecuador como "una pequeña economía dolarizada, bastante abierta y muy dependiente de los ingresos del petróleo" y que "sigue siendo vulnerable frente a las conmociones externas, como la reciente desaceleración económica mundial que empezó en 2008 y ha frenado el crecimiento", situación que se ha visto un poco complicada por la crisis que atraviesan nuestros emigrantes en el

continente europeo, lo que ha influido en una brusca caída de las remesas, la cual es la segunda fuente más importante de divisas.

Sin embargo, la OMC en su análisis destaca que el "Ecuador ha sorteado bien la crisis" y que existe una mejora del desarrollo humano y una "ligera" reducción de la desigualdad de ingresos, pero también señala que "el nivel de productividad del Ecuador hace que sea una de las economías menos competitivas del mundo", lo cual se debe mejorar ya que la prosperidad del Ecuador a largo plazo depende de la productividad, de la competitividad internacional y de la diversificación de la economía, el organismo además alentó a que el Ecuador considere políticas comerciales más abiertas, como una herramienta potencial de desarrollo.

Además el examen resalta que desde 2009 las entradas de inversión extranjera directa (IED) disminuyeron "considerablemente" por "un entorno cada vez más incierto para las inversiones en razón de importantes cambios políticos y constitucionales". Es decir las contantes variaciones que ha atravesado la política comercial ecuatoriana, influyo directamente en las decisiones de los inversores, los cuales observando un país con una política inestable, decidieron llevar su IED hacia otros países de economías más asertivas, con un marco normativo claro y estable.

"Está por ver si las políticas poco ortodoxas del Ecuador, como la intervención del Estado y la sustitución selectiva de importaciones, junto a la liberalización del comercio a escala regional, son los medios más eficaces para alcanzar sus objetivos económicos y sociales", considera la Organización.

Francisco Rivadeneira, ministro de Comercio Exterior e Integración Económica, consideró muy positivo el informe de la OMC, además reconoció que el Ecuador tiene "un problema serio" en su balanza comercial, que afecta al Ecuador y a la estabilidad, pero manifestó que "ha logrado manejar su política económica de una manera extremadamente ordenada".

Este examen de las políticas comerciales por parte de la OMC se considera muy útil, ya que proporciona una actualización completa sobre los aspectos de comercio exterior del

Ecuador y permite tener una mejor comprensión de la evolución política de las prácticas comerciales así como de los desafíos que enfrenta el Ecuador.

4.2.1 OBSTÁCULOS TÉCNICOS AL COMERCIO

Las prohibiciones y restricciones a la importación adoptadas por el gobierno afectan a numerosos productos, estas restricciones han sido implantadas sujetándose a los obstáculos técnicos al comercio de la OMC, los mismos que deben ser utilizados por motivos relacionados con la salud o la vida de las personas y de los animales o la preservación de los vegetales, el medio ambiente, la inocuidad o la seguridad.

CAPÍTULO V

5 RESTRICCIONES ECUATORIANAS AL COMERCIO EN EL GOBIERNO DEL PRESIDENTE RAFAEL CORREA

5.1 MEDIDAS RESTRINGIDAS TOMADAS POR EL GOBIERNO A LAS IMPORTACIONES.

La política comercial del actual gobierno es similar o tiene cierta afinidad con las ideologías de otros gobiernos, como las de los presidentes Hugo Chávez en Venezuela, Evo Morales en Bolivia y Fidel Castro en Cuba.

El relacionamiento con estos gobiernos ha influido en el distanciamiento por parte de otros países que se encuentran liderados por los Estados Unidos. En gran parte se debe a que los países anteriormente mencionados han permanecido con una misma ideología de no al libre comercio, lo que ha causado que de una u otra manera queden aislados de un mundo globalizado.

En el gobierno del presidente Rafael Correa se han impuesto algunas medidas restrictivas al comercio exterior, que no han permitido que fluya libremente el comercio por mencionar algunas tenemos, restricciones a los textiles, zapatos, perfumes, bebidas alcohólicas, productos electrónicos, video juegos, vehículos entre otros.

El organismo que le compete aprobar las políticas públicas nacionales en materia de política comercial es el Comité de Comercio Exterior (COMEX).

A través del COMEX el gobierno ha diseñado un marco sustitutivo de importaciones, implementando barreras arancelarias o paraarancelaria con la intención de limitar las importaciones de productos, siempre buscando el desarrollo endógeno.

“El desarrollo endógeno se funda principalmente en las estrategias, los valores, las instituciones y los recursos locales. “²⁰ Es decir el desarrollo debe nacer del interior mismo de la sociedad, y de nuestra propia economía.

²⁰Desarrollo endógeno, COMPAS AGRUCO 2008 N.-13

Sin embargo en busca del desarrollo endógeno, sustituyendo las importaciones puede provocar reacciones ineficientes en los sectores productivos, disminuyendo de esta manera la productividad.

5.2 CRONOLOGÍA DE LAS RESTRICCIONES A LAS IMPORTACIONES EN EL GOBIERNO DEL PRESIDENTE

En Enero del 2009 el presidente del Ecuador Rafael Correa anuncia que se establecerá medidas restrictivas a las importaciones y que afectara directamente a 647 subpartidas arancelarias. El objetivo por el cual se tomó estas decisiones fue para tratar de disminuir en USD 1 459 millones las importaciones en relación con el 2008, para de esta manera tratar de mejorar el déficit en la balanza comercial y hacer frente a la crisis financiera.

El presidente señaló que la resolución será carácter temporal por un año y que su aplicación es de carácter general, no discriminatorio, es decir que su aplicación afecta a todos los países del mundo, por igual, incluyendo aquellos con los que Ecuador tiene acuerdos comerciales vigentes.

En ese mismo año en el mes de Junio, se modifica las medidas tomadas por el gobierno en el mes de Enero, se fija aranceles a 260 productos en lugar de los cupos de importación, además se eliminan las restricciones a los países miembros de la Comunidad Andina (CAN). Sin embargo se fijó una salvaguardia cambiaria a Colombia para 1346 productos. “Los aranceles iban del 5% al 86%.”²¹

Cabe mencionar que las medidas tomadas por el gobierno para limitar las importaciones fueron aprobadas por la OMC, organismo que reconoció la legalidad de las medidas tomados por el Gobierno ecuatoriano, debido a que las finanzas ecuatorianas se encontraban en una situación sensible, debido a choques externos y a que la economía del país se encontraba dolarizada. La OMC justificó las medidas tomadas por el Gobierno ecuatoriano, ya que estas estaban encaminadas a corregir el problema que se suscitaba en la balanza de pagos.

²¹Empresarios alertan un ajuste de precios y posible contrabando, Recuperado el 25/12/2012 a las 10:50 de http://www.elcomercio.com/negocios/Empresarios-hablan-ajuste-precios-contrabando_0_720527997.html.

Las medidas adoptadas por el Gobierno ecuatoriano pueden ser percibidas por otros países como proteccionistas y discriminatorias hacia el comercio. Si los países lo perciben de esta manera podría caer en un conflicto de intereses con los socios comerciales, debido a que estos pueden tomar represalias.

En el 2009 los países andinos se quejaron, especialmente los países vecinos de Colombia y Perú, ya que estas medidas afectaban directamente a parte de las industrias de Colombia y Perú.

En el 2010 el presidente Rafael Correa desmontó la salvaguardia por balanza de pagos en tres fases, entre el mes de Enero y Junio. Además se decidió eliminar la salvaguardia cambiaria a los productos provenientes de Colombia.

En Junio del 2012, nuevamente se anuncia restricciones a las importaciones, nuevos aranceles y cupos. En total son 106 ítems con nuevos aranceles y 16 subpartidas con cupos.

Las medidas adoptadas por el gobierno limitan las importaciones, estas se aplican a más de cien artículos, entre los que tenemos artículos de tecnología, licores, productos de uso industrial y vehículos. Las autoridades han manifestado que se toman estas medidas hacia las importaciones con el propósito de cuidar el medio ambiente, cuidar la salud de los ciudadanos y promover la industria nacional.

Sin embargo varios analistas manifiestan que las medidas tomadas por el gobierno no tienen un asunto solo ambiental, también busca atacar la balanza comercial, con la intención de bajar el rubro de las importaciones, para de esta manera comenzar a equilibrar con las exportaciones del Ecuador y así mejorar la balanza. Pero si el gobierno quiere combatir un déficit comercial solo mediante restricciones que limitan las importaciones, no ataca la causa real del problema que es el crecimiento desmesurado del gasto público, esto unido a un disminuido aumento de la oferta exportable del país, es decir a la falta de un entorno favorable al emprendimiento local industrial.

Cabe mencionar que con la toma de estas medidas que limitan las importaciones, también puede ocasionar efectos negativos no deseados en un entorno de mercado, ya

que como consecuencia puede darse escasez de productos, incremento de precios y fomento del mercado negro (contrabando).

El Ecuador deba hacer su mayor esfuerzo por desarrollar una política comercial externa que nos permita superar este tipo de problemas en la balanza comercial no con restricciones a las importaciones, sino mediante el incremento constante de nuestro volumen de exportaciones que además significa mayor inversión, producción y empleo.

El Comité de Comercio Exterior (COMEX) es la entidad que emite las resoluciones, las nuevas resoluciones 63, 66, y 67 fueron emitidas el 11 de junio del 2012 en las cuales se especifican las nuevas limitaciones a las importaciones de un listado de productos.

5.3 OBJETIVOS DE LAS MEDIDAS ADOPTADAS POR EL GOBIERNO ECUATORIANO

En el 2009 las medidas restrictivas al comercio internacional fueron creadas con la finalidad de reducir el déficit en la balanza comercial y evitar la salida de dólares ante la caída de las remesas y del precio del petróleo.

Se aplicó salvaguardias cambiarias a Colombia aduciendo el impacto que ha tenido la devaluación del peso colombiano en la balanza comercial. Lo cual hacía que las empresas ecuatorianas se desestabilicen al no poder competir con los precios de los productos de las industrias colombianas.

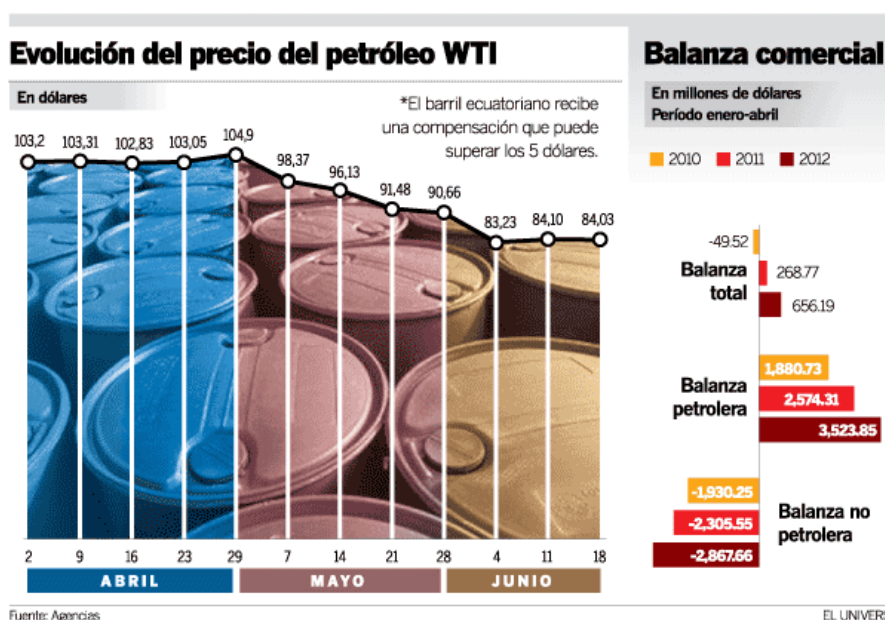
Tipo de Cambio Anual Peso Colombiano - US Dólar (COP-USD)

PERIODO	Tipo de cambio COP-USD
2013	1854,59
2012	1809,65
2011	1867,81
2010	1920,98
2009	2180,09
2008	1990,64
2007	2119,62
2006	2424,14

FUENTE Y ELABORACIÓN: COMERCIO FOREX

"Colombia nos puede devaluar el peso en 30%, nosotros no podemos responder, perdemos competitividad, se empieza a importar y no se exporta nada a Colombia. Por eso hemos puesto salvaguardias cambiarias"²²

En el 2012 las restricciones comerciales se establecieron con el propósito de cuidar el ambiente, proteger la salud y promover el reciclaje. Sin embargo, analistas económicos, manifiestan que las medidas son tomadas únicamente con el objetivo de frenar el déficit existente en la balanza comercial, debido a la baja del precio del petróleo en el mercado internacional. Descartando los aspectos ambientales y de salud que alude el gobierno para justificar estas medidas.



Alberto Acosta Burneo, editor de la publicación Análisis Semanal, ratificó que las medidas restrictivas tomadas por el gobierno, han sido tomadas en épocas en las que se registra una caída del precio del petróleo.

²² Rafael Correa, Recuperado el 03/01/2013 de <http://www.eluniverso.com/2009/07/11/1/1356/2E959264F144442686CEC2D61507DE73.html>

“Pero a diferencia del argumento para restringir las importaciones en el 2009, que fue para equilibrar la balanza de pagos, el Comex sustentó la medida al indicar que se debe a un tema ambiental”²³

En las resoluciones emitidas por el Comité de Comercio Exterior (Comex) para restringir el ingreso de celulares, vehículos y bebidas alcohólicas, al no hacer referencia directa a las complicaciones existentes en la balanza de comercial, genera incertidumbre y desconfianza hacia la política que maneja el gobierno. El problema de Balanza comercial no ha podido ser solucionado por el régimen, sin embargo estas medidas que se adopta son consideradas como un parche, que no atacan el problema real, que es el déficit de la balanza comercial.

5.4 ASPECTOS POSITIVOS A LAS RESTRICCIONES

El gobierno ha establecido medidas restrictivas al comercio, las cuales influyen directamente y de varias formas en el mercado, afectando a la sociedad y a la economía del país de forma considerable. La implementación de las medidas restrictivas arancelarias son beneficiosas para el estado, porque estas se convierten en ingresos para el país, además permite corregir el déficit de balanza comercial disminuyendo las importaciones, generando de esta manera que las salidas de divisas disminuya.

La industria nacional también obtiene varios beneficios de las restricciones a las importaciones, entre los cuales tenemos mayor competitividad de los productos sujetos a estas medidas. Estas medidas encarecen a los productos provenientes de otros países, dando una ventaja competitiva a los productos de industria nacional. Las industrias nacionales muchas veces pueden verse incentivadas por la toma de estas medidas, ya que de una u otra manera protegen a la industria nacional que muchas de las veces se encuentra en decadencia. Al incentivar la industria se tiene un proceso en cadena que no solo mejora la industria nacional sino también aumenta las plazas de trabajo con un mejor salario.

²³ Gobierno restringe las importaciones. Recuperado el 20/12/2012h a las 20:15 de http://www.elcomercio.com/negocios/Gobierno-restringe-importacion-celulares_0_719328287.html

5.5 ASPECTOS NEGATIVOS A LAS RESTRICCIONES

Por otra parte las medidas restrictivas al comercio pueden también causar efectos inmediatos negativos, efectos que en su esencia afectan directamente a los consumidores. El aumento de precio en los productos por el incremento porcentual en los aranceles, es uno de los principales problemas que tiene que lidiar el consumidor, además se puede generar en el mercado una cadena de especulación de precios y de productos, causando el comercio no registrado también conocido como contrabando de productos.

Otros aspectos que se debe tener en cuenta es que las restricciones pueden generar represalias por lo países que se vean afectados por la toma de estas decisiones, afectando en si al comercio y a nuestras exportaciones específicamente. Al proteger a la industria de manera inadecuada se fomentaría la incompetencia y no una libre competencia, que hace que los productos sean de mejor calidad y aun menor costo.

5.6 CONSECUENCIAS EN LOS SECTORES AFECTADOS POR LAS RESOLUCIONES 67-63-66 EMITIDAS POR EL COMEX EN EL AÑO 2012

Al implantarse las limitaciones a la importación se restringe la posibilidad de escoger entre varios productos y generalmente suben los precios. En el sector licorero ecuatoriano se puede observar claramente este efecto, los precios de los licores importados subieron excesivamente mientras la producción nacional se vio claramente beneficiada y esperan tener un gran crecimiento. Lamentablemente también está creciendo la industria licorera artesanal, la cual no paga impuestos, no es controlada y en realidad puede causar daño a la salud humana.

En el Ecuador, el precio de un whisky Johnnie Walker Red está en \$49, mientras que en otros países como Panamá se lo puede encontrar hasta en \$18. De esta situación nace a lo que llamaremos como comercio no registrado (contrabando), aumento

“De \$144 361 a más de \$3 millones pasaron los estimados en las retenciones ilegales de whisky realizadas por la Dirección Nacional de Vigilancia Aduanera.”²⁴ Este análisis se lo realizó entre enero y diciembre del 2011 comparado con el mismo periodo del 2012. El Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE), reveló la cifra de que existió un total de \$29 millones en mercancías que ingresaron irregularmente en 2012 y fueron incautadas por la Dirección de Vigilancia Aduanera.

“Lejos de ayudar a la salud (estas medidas), lo que van a hacer es estimular el contrabando y cuando contrabandean no necesariamente se hace con productos de buena calidad, se contrabandea con lo que se tiene a la mano porque lo único que interesa es el precio”

Pablo Dávila

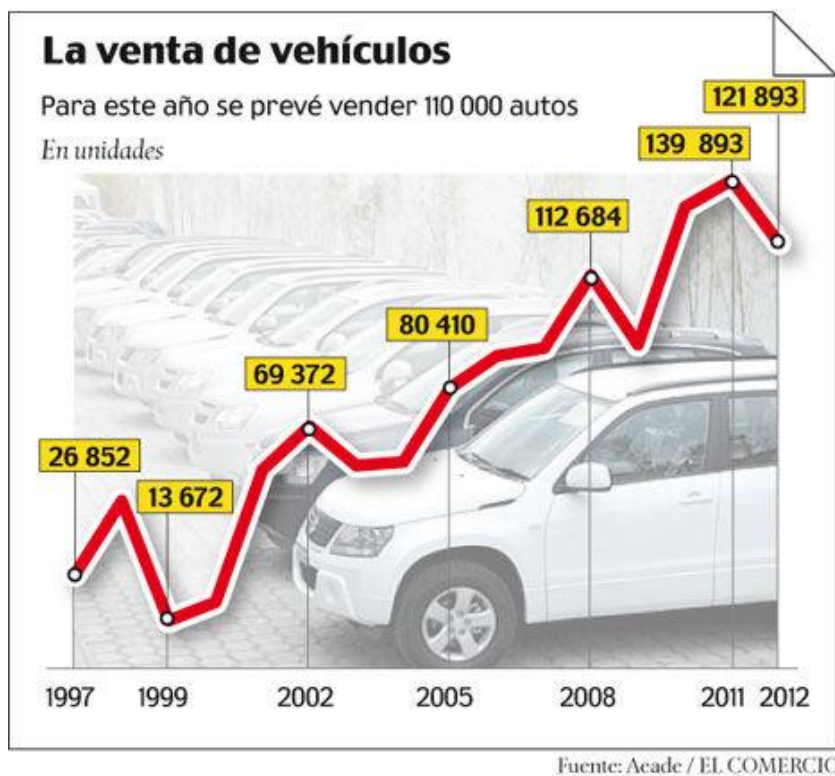
Presidente de la Cámara de Industrias y Producción.2011

Los consumidores no tienen otra salida que consumir licores riesgosos que provienen de la industria nacional que son los licores artesanos o los que provienen del contrabando, que en muchas veces son falsificaciones, todo esto por los excesivos precios.

Los productos tecnológicos especialmente los celulares se sumaron al alza de precios, esta modificación en los precios al igual que en el sector licorero se registraron a raíz de que el Gobierno impuso en junio una restricción a la importación de celulares. Sin embargo para contrarrestar el impacto de las medidas restrictivas las operadoras telefónicas tuvieron que hacer reajustes en los megas, minutos y mensajes que se entregan a los usuarios. El contrabando de celulares y pantallas led también se ha visto incrementado según el SENAE.

²⁴ Recuperado el 16/03/2013 a las 9.12 de <http://www.hoy.com.ec/noticias-ecuador/el-contrabando-de-licores-crece-por-los-impuestos-y-aranceles-571594.html>

El sector automotriz también tuvo serios impactos, especialmente en sus ventas. La Asociación Ecuatoriana Automotriz (AEA) determinaba una reducción del 16% entre los meses septiembre y octubre en relación con el mes de mayo, junio y Julio. Las medidas restrictivas no solo redujeron las ventas en el sector automotriz, causaron despido de empleados por varias empresas. El impacto real en el sector automotriz lo ampliaremos de una manera más profunda en el siguiente capítulo.



5.7 VOLATILIDAD EN LOS PRECIOS DE PRODUCTOS IMPORTADOS.

Para entender de una mejor manera es necesario definir a la volatilidad de precios, como el cambio o variación del precio en determinados productos. “Mide la capacidad de variación en los precios que tiene un activo respecto a su media. Sirve para medir y

predecir el riesgo de invertir en un determinado activo. A mayor volatilidad, mayor riesgo, porque las posibilidades de que suba o baje son más altas ²⁵

Un efecto directo que se genera con la volatilidad de precios, es la especulación que hace que el mercado se tambalee y en muchas veces se entre en crisis económica. Como pudimos observar el alza de los precios en los sectores afectados por las restricciones fue eminente. El alza en los precios de Licores, celulares, lavadoras y otros aparatos tecnológicos importados, se reflejó como secuela de los nuevos aranceles que fijó el Comité de Comercio Exterior (COMEX). El cambio empezó de manera paulatina en unos establecimientos minoristas, mientras que en otros establecimientos se quedaban a la espera de nuevas listas de precios de sus proveedores, generando especulación e incertidumbre.

²⁵ Volatilidad Recuperado el 17/03/2013 a las 10:12 de <http://www.consultingcredit.com/glosario/v/volatilidad.html>

CAPITULO VI

6. MARCO REGULATORIO DEL SECTOR AUTOMOTRIZ

6.1 ORGANISMOS DE APOYO DEL SECTOR AUTOMOTRIZ

Existen varias asociaciones gremiales ligadas con el sector automotriz, las mismas que buscan que el sector se desarrolle de manera adecuada y beneficiosa para el país y para los sectores económicos que dependen de su progreso. Entre las principales tenemos las siguientes:

- Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana (CINAE)
- Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE)
- Asociación Ecuatoriana Automotriz (AEA)

Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana (CINAE)

Es una institución que trata de fortalecer la industria automotriz ecuatoriana, apoyando a las empresas ensambladoras y a los productores de materiales para el ensamblaje de vehículos, además brinda asistencia técnica y apoyo a las empresas afiliadas.

(ANEXO 1)

Los objetivos de la Cámara son los siguientes:

- Propiciar el desarrollo y el fortalecimiento de la industria automotriz nacional.
- Cooperar con los organismos públicos y privados en todo lo relacionado con la industria automotriz
- Apoyar a las empresas ensambladoras y a los productores de materiales para el ensamble de vehículos en las gestiones relacionadas con su actividad.

Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE)

La Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador fue creada en el año de 1946, esta asociación vela por los intereses de sus asociados, estos pueden ser distribuidores o concesionarios de vehículos automotores. Además promueven el desarrollo e ingreso de nuevas tecnologías automotrices. Representan a 119 empresas y organizaciones del sector automotor ecuatoriano.

Asociación Ecuatoriana Automotriz (AEA)

Es una organización que se encarga de vigilar las leyes, decretos, acuerdos y regulaciones que establezcan los gobiernos de turno en el Ecuador, con la finalidad que las decisiones que se tomen no entorpezcan o limiten el normal desenvolvimiento de las actividades de sus asociados.

6.2 MARCO LEGAL DEL SECTOR AUTOMOTRIZ

En el marco legal trataremos las leyes que regulan la actividad industrial del sector automotriz.

6.2.1 LEY DE FOMENTO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

Desde 1979 se promulga la Ley de Fomento de la Industria Automotriz, publicada en el registro oficial 765. Esta ley fue creada con el propósito de promover un desarrollo ordenado y armónico del sector automotriz ecuatoriano. Dicha ley señala que las empresas ensambladoras de vehículos tienen que promover la formación de componentes por parte de los proveedores.

Por otro lado, también se buscaba promover la exportación y sustitución de importaciones de productos automotores; maximizar la ocupación de recursos humanos, elevar el nivel tecnológico de la industria nacional, calidad, precios.

6.2.2 MINISTERIO DE INDUSTRIAS Y PRODUCCIÓN (MIPRO)

El Ministerio de industrias y producción se encarga de incentivar al sector productivo industrial y artesanal, lo hace mediante la formulación y ejecución de políticas públicas, programas, planes, que incentiven la producción de bienes y servicios mediante la innovación de tecnología. Además busca mantener una interacción entre el sector público y privado para así mejorar las relaciones comerciales del país con el exterior.

Ejes estratégicos

- Generación de capacidades productivas
- Calidad como eje de desarrollo productivo
- Sustitución estratégica de importaciones
- Fomento de la oferta exportable

A través del MIPRO se ha tratado incentivar a las empresas reencauchadoras de llantas. En el país, el 20% de las llantas que se utilizan son reencauchadas. A través del programa 'Reusa Llanta' se espera duplicar esa cifra por lo menos al 40% hasta el próximo año.

Mediante la industria del reencauche pretende establecer un índice de reencauche como contraparte para la importación de neumáticos nuevos ubicados en las partidas de los tipos utilizados en autobuses y camiones, 4011.20.10.00 (radiales) y 4011.20.90.00 (los demás).

Beneficiarios:

- Transporte pesado de pasajeros y comercial
- Vulcanizadores
- Empresas Reencauchadoras

Otra de las iniciativas en los últimos años para fortalecer la industria automotriz nacional del país ha sido el Plan – Renova, el cual permite renovar el parque automotor mediante la salida de vehículos que prestan servicio de transporte público y comercial, estos vehículos son sometidos al proceso de chatarrización.

Las personas dueñas de estos vehículos reciben un incentivo económico que permite acceder a vehículos nuevos de producción nacional. De esta manera incentiva a las ensambladores de vehículos e impulsa a incrementar la participación de autopartes nacionales en la producción automotriz

TABLA # 1

Resultados del Plan Renova	
Años	Unidades Chatarrizadas
2008	410
2009	2.140
2010	3.880
2011	3.557
2012	3.009
Total	12996

FUENTE: MIPRO

ELABORACIÓN: GIOVANNY VACA

6.2.3 LA ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA DE DISTRIBUIDORES DE AUTOMOTORES (ALADDA)

La Asociación Latinoamericana de Distribuidores de Automotores es el ámbito donde se reúnen las asociaciones nacionales de distribuidores de automotores de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Ecuador, EEUU, Honduras, México, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela.

La distribución de automotores está compuesta por empresas que ejerzan actividad, técnica, financiera, y comercial referente a los automóviles, camiones, vehículos similares, motocicletas y tractores.

“A la empresa que ejerce tal actividad le corresponde la denominación de distribuidor de automotores, aunque se le atribuya la designación de concesionario, revendedor autorizado, distribuidor autorizado, agente u otra de sentido idéntico o similar.”²⁶

6.2.4 CONVENIO DE COMPLEMENTACIÓN EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ

Este convenio fue suscrito en Noviembre de 1993, ampliado en mayo de 1994 y actualizado en Septiembre de 1999 por los gobiernos de Colombia, Venezuela y Ecuador, países miembros de la Comunidad Andina. La actualización que se realizó entró en vigencia el 16 de Enero del 2000 por un periodo prorrogable de 10 años, sustituyendo al primer convenio que se firmó en 1993. En el presente acuerdo se prohíbe la importación de vehículos, autopartes y piezas usadas.

Esta política automotriz buscaba el crecimiento del comercio y el desarrollo de la industria subregional mediante el intercambio comercial de productos automotrices, vehículos y autopartes.

La actualización del convenio no se incluye las fórmulas que exigían un contenido subregional en la producción local, ya que bastara el cumplimiento del requisito específico de origen, de esta manera los vehículos ensamblados por los productores andinos tendrán libre acceso al mercado subregional. Además mantiene el arancel externo común de 35% para los vehículos de la categoría 1, es decir las unidades livianas con una capacidad máxima de 16 personas y las de un máximo de 4,5 toneladas de capacidad de carga. Para las unidades de la categoría 2, que son los vehículos pesados (los que superan la capacidad máxima señalada anteriormente), el AEC será del 15 por ciento en el caso de Colombia y Venezuela, y de 10 por ciento en el de Ecuador.

El presente convenio permite la incorporación de cualquier país miembro de la Comunidad Andina previa su presentación ante la comisión de dicho convenio. Los países miembros tienen la libertad de retirarse con una anticipación no inferior a un año a la fecha de su retiro.

²⁶Asociación Latinoamericana de Distribuidores de Automotores. Recuperado el 22/06/2013 a las 18.02 de http://www.aladda.com/quienes_somos.php

6.2.5 COMEX (COMITÉ DE COMERCIO EXTERIOR)

Es decir que el COMEX es la entidad pública que se encarga de la política comercial del Ecuador, está encargado de la regulación de todos los asuntos y procesos vinculados a esta materia. Además busca impulsar las relaciones comerciales del país con el exterior.

El COMEX al igual que el MIPRO busca establecer estrategias para incentivar el sector productivo. El gobierno a través del COMEX ha implementado las resoluciones de restricción a las importaciones. En el 2012 la resolución 66 y 65 fueron las que afectaron en gran medida al sector automotriz.

(ANEXO 2)

6.2.5.1 EN LA RESOLUCIÓN 66

Publicada el 11 de junio de 2012 se determinó restricciones a la importaciones de vehículos, en este se establece cuotas en dólares y en unidades en las cuales los consignatarios pueden importar, esta restricción tiene una duración hasta el año 2014.

(ANEXO 3)

6.2.5.2 EN LA RESOLUCIÓN 65

En esta resolución publicada el 11 de junio del 2012, se establece una restricción cuantitativa para la importación de las mercancías clasificadas como CKD, es decir a la importación de partes y accesorios de vehículos para ser ensamblados en Ecuador.

CAPITULO VII

7 SECTOR AUTOMOTRIZ

7.1 PRODUCCIÓN NACIONAL DE VEHÍCULOS EN ECUADOR

Como hemos mencionado en los capítulos anteriores la producción de autos en el Ecuador hasta el 2012 estaba conformada por las empresas General Motors- OBB, Maresa y Aymesa. A continuación realizaremos un análisis de cómo ha evolucionado la producción de las ensambladoras.

7.1.1 ENSAMBLADORAS DE AUTOS EN ECUADOR

Omnibus BB

TABLA # 2

**PRODUCCIÓN DE VEHICULOS DE LA ENSAMBLADORA OMNIBUS BB /
GENERAL MOTORS
2007-2012**

Años	Chevrolet
2007	44377
2008	55988
2009	42149
2010	54165
2011	53705
2012	52959

FUENTE: CINA E

ELABORACION: GIOVANNY VACA

General Motors tubo su mayor número de unidades producidas en el 2008 con 55.988 unidades, en el 2010 también se observa una gran producción de vehículos se ensamblaron un total 54.165 unidades, a partir de este año se puede observar una tendencia de descenso, la cual se le atribuye a las medidas impuestas por el gobierno para limitar las restricciones.

En el 2012 la imposición de aranceles a los CKD (partes de autos) ha dejado como resultado la disminución de la producción de la ensambladora de vehículos del país, se tuvo que reducir las horas diarias de trabajo, normalmente trabajaba entre 10 y 12 horas al día disminuyó a máximo 8 horas debido a la falta de partes para el ensamblaje de automotores.

Aymesa

TABLA # 3

**PRODUCCIÓN DE VEHICULOS DE LA ENSAMBLADORA AYMESA
2007/2012**

Años	Hyundai	Kia
2007	0	7597
2008	0	6432
2009	0	6577
2010	0	13092
2011	21	13888
2012	1782	16831

La empresa Aymesa ha experimentado un crecimiento sostenido desde el año 2008 en el cual se ensamblaron 6.432 unidades, llegando así en el 2012 a ensamblar un total de 16.831 unidades, un 25.27 % más que el año anterior en el cual se ensamblaron 13.888 unidades. El Incremento se debe a negociación con otras empresas y a alta demanda de sus productos.

Maresa

TABLA # 4

**PRODUCCIÓN DE VEHICULOS DE LA ENSAMBLADORA MARESA
2007/2012**

Años	Mazda
2007	7316
2008	8790
2009	6835
2010	8995
2011	8129
2012	9826

La ensambladora Maresa ha sido muy irregular en su producción, es importante resaltar que alcanzó su mayor producción en el año 2012, es importante mencionar que la producción de las empresas también están relacionadas con la demanda externa, tanto Aymesa como Maresa en el 2012 elevaron su producción debido a que las exportaciones a Venezuela se incrementaron.

Producción nacional de vehículos (2007-2011)

En el año 2008 también se registraron cifras importantes en la producción de automóviles, se obtuvo un total de 71.210 unidades, es decir se produjeron 11.920 más que en el año 2007.

En el 2010 fue un año de crecimiento para el sector automotriz en ámbitos generales. La producción nacional de vehículos creció significativamente en relación al 2009, año en el cual apenas se registró 55.561 unidades de vehículos ensamblados. El crecimiento que se obtuvo en el 2010 fue de 27.13% en comparación al año anterior llegando a un total de 76.252 unidades.

Como podemos observar la producción nacional de vehículos es variable de un año a otro, esto obedece porque la producción nacional de vehículos está relacionada directamente con la cantidad demandada, es decir la producción varía de acuerdo a la demanda existente. Existen varios factores económicos y sociales que inciden en el mercado automotriz como es el impuesto verde y otros impuestos que afectan a los vehículos e influyen en las decisiones del consumidor creando incertidumbre e inseguridad.

Además la producción nacional también está sujeta a la demanda internacional, principalmente la demanda de nuestros países vecinos como Colombia y Venezuela, la cual varía de acuerdo a los tratados internacionales establecidos entre los países y a los requerimientos de la sociedad de los países importadores.

TABLA # 5**PRODUCCIÓN NACIONAL DE VEHÍCULOS (UNIDADES)**

Años	OMNIBUS BB	AYMESA	MARESA	Total
2007	44377	7597	7316	59290
2008	55988	6432	8790	71210
2009	42149	6577	6835	55561
2010	54165	13092	8995	76252
2011	53705	13909	8129	75743

FUENTE: CINAÉ

ELABORACION: GIOVANNY VACA

Como podemos observar en la tabla siguiente en el 2011 la producción nacional decreció en 0,67%. Sin embargo, el tipo de vehículo que tuvo un pequeño crecimiento fue las furgonetas que crecieron en un 46,79%. Precisamente aquí podemos observar lo variable que puede ser el mercado automotriz, se tiene un decrecimiento general en el sector, pero un aumento de consumo de un vehículo específico, esto puede suceder por requerimientos o gustos de la sociedad demandante.

TABLA # 6

PRODUCCION NACIONAL DE VEHÍCULOS (UNIDADES)						
	AYMESA	MARESA				
	2011	2011	OMNIBUS BB 2011	2011	2010	2009
AUTOMOVILES	4.399	-	22.829	27.228	26.564	18.225
CAMIONETA	-	8.129	15.489	23.618	23.299	17.378
CHASISES	21	-	-	21	-	-
FURGONETAS	2.629	-	-	2.629	1.791	1.290
TODO						
TERRENO	6.860	-	15.387	22.247	24.598	18.668
TOTAL	13.909	8.129	53.705	75.743	76.252	55.561

FUENTE Y ELABORACION: AEADE

7.1.1.1 PRODUCCIÓN 2012

Los vehículos producidos por la ensambladora AYMESA tuvo un total de 18.613 unidades, mientras que MARESA obtuvo 9.826 unidades y la ensambladora de vehículos OMNIBUS B.B. fue la que mayor unidades de vehículos ensamblados obtuvo, logrando así un total de 52.959 unidades, es decir el 65.06% del total de unidades de vehículos ensamblados en el Ecuador.

TABLA # 7

NÚMERO DE VEHICULOS PRODUCIDOS EN EL ECUADOR AÑO 2012	
Empresa	N.- de Unidades
AYMESA	18.613
MARESA	9.826
OMNIBUS B.B.	52.959
Total	81.398

FUENTE: Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana (CINAE)

ELABORACIÓN: GIOVANNY VACA

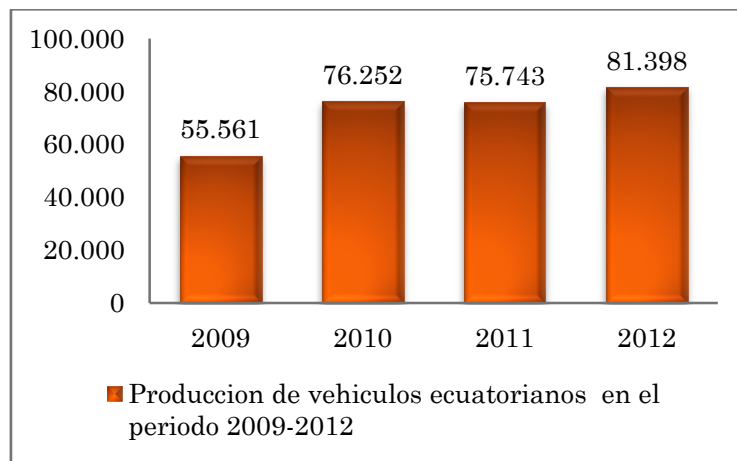
La producción del sector automotriz ecuatoriano aumento 6.94% en relación al mismo período de 2011, siendo así la producción más alta en los últimos 4 años. Cabe mencionar que la producción nacional de vehículos tuvo un leve descenso 0.66% en el año 2011 en relación al 2010. Existen varias razones por las que la producción nacional ha disminuido o no ha crecido de forma considerable en el periodo 2009-2012, varios analistas atribuye este problema a las restricciones a las importaciones que afectaron a los CKD, es decir que varios productos para el ensamblaje vehículos fueron afectados, lo cual influyo directamente en el precio de algunos de ellos.

TABLA # 8

NÚMERO DE VEHICULOS PRODUCIDOS EN EL ECUADOR PERIODO 2009-2012	
AÑO	N.- de Unidades
2009	55.561
2010	76.252
2011	75.743
2012	81.398

FUENTE: Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana (CINAE)

ELABORACIÓN: GIOVANNY VACA



FUENTE: Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana (CINAE)

ELABORACIÓN: GIOVANNY VACA

La industria nacional de autopartes ecuatoriana cerró el 2012 con cifras récord, al lograr una producción cercana a los 75,000 millones de dólares. El cual ha manifestado un crecimiento considerable a años anteriores.

7.1.2 VENTAS DE VEHÍCULOS

El sector automotriz ecuatoriano en los últimos años ha presentado fuertes variaciones debido a las decisiones que ha adoptado el gobierno, las mismas que han modificado las

condiciones del mercado afectando a toda la sociedad, tanto consumidores, empleadores y empleados.

En la siguiente tabla podemos apreciar cómo estas decisiones afectaron las ventas del Sector Automotriz.

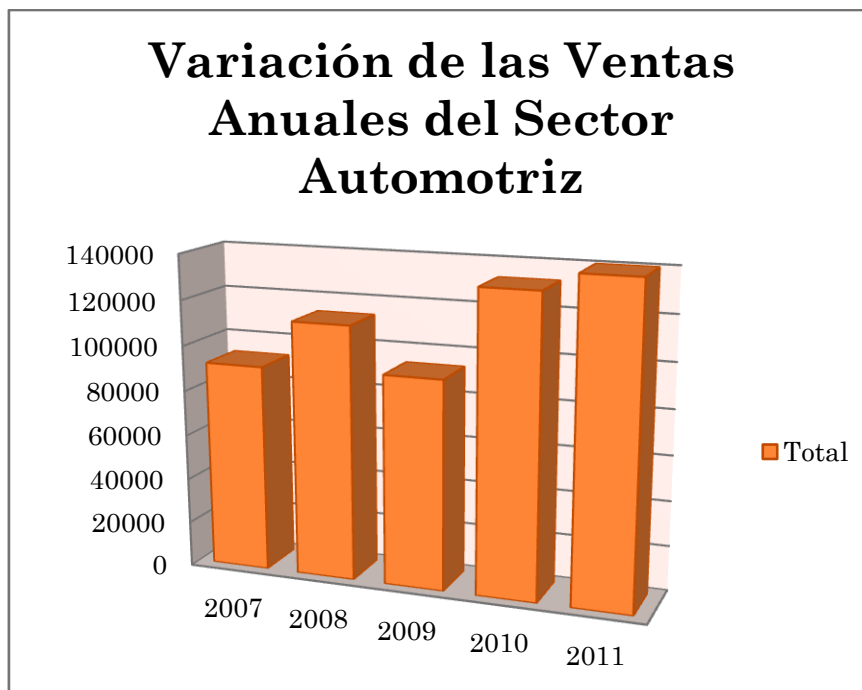
TABLA # 9

VENTAS ANUALES POR TIPO DE VEHÍCULO (UNIDADES)						
	AUTOMÓVILES	CAMIONETAS	SUVS	VANS	CAMIONES Y BUSES	TOTAL
2007	38.565	20.660	19.769	1.917	10.867	91.778
2008	46.846	27.963	22.710	2.207	12.958	112.684
2009	35.869	21.336	24.727	1.895	8.937	92.764
2010	57.278	27.808	32.972	3.702	10.412	132.172
2011	62.585	27.469	31.712	5.678	12.449	139.893

FUENTE Y ELABORACION: AEADE

En Enero del 2008, el gobierno del presidente Rafael Correa anuncio una reforma en el impuesto de consumos especiales (ICE), mismo que afectaba el sector automotor y tenían como fin disminuir las importaciones. Los vehículos pagaban un porcentaje fijo de 5.15% de ICE, mismo que cambio a una tabla gradual de 5% al 35%, en función del precio de venta al público. Ocho meses después, se modificó esa tabla para vehículos con incrementos porcentuales de 5 puntos.

Sin embargo, en ese mismo año se registró un record de ventas de vehículos, dando un total de 112.684 vehículos vendidos, desde automóviles hasta camiones y buses, por tal motivo en enero del 2009 para equilibrar la balanza comercial deficitaria, el gobierno decide imponer una nueva salvaguardia, para de esta forma tratar de restringir la importación y la compra de vehículos.



FUENTE: AEADE

ELABORACION: PROPIA

En junio del 2009 se reemplazó la restricción y se implementa un arancel del 12% además en el mes siguiente se aplica una salvaguardia cambiaria para disminuir la importación de vehículos desde el vecino país de Colombia. Estas medidas adoptadas por el gobierno ecuatoriano provocaron un descenso en las ventas en el 2009, disminuyeron 92.764 unidades.

En el 2010, el sector automotriz se recuperó tanto en ventas como en producción, las ventas subieron 132.172 unidades, realmente el crecimiento que tuvo el sector automotriz fue increíble pero de una u otra forma fue desastroso para la balanza comercial.

Inclusive mejoro los ingresos al fisco, sin embargo la preocupación del déficit comercial fue más grande, USD 1.978.9 millones fueron registrados en el 2010. Razón por la cual el gobierno decide implementar un registro de importadores para tratar de controlar y de esta forma disminuir las importaciones en el año 2011.

“Ante la preocupación del déficit comercial de 1.978,9 millones, registrado en el 2010, el gobierno implementó un registro de importadores para restringir en 20% la importación de vehículos armados respecto al monto importado en el 2010.”²⁷

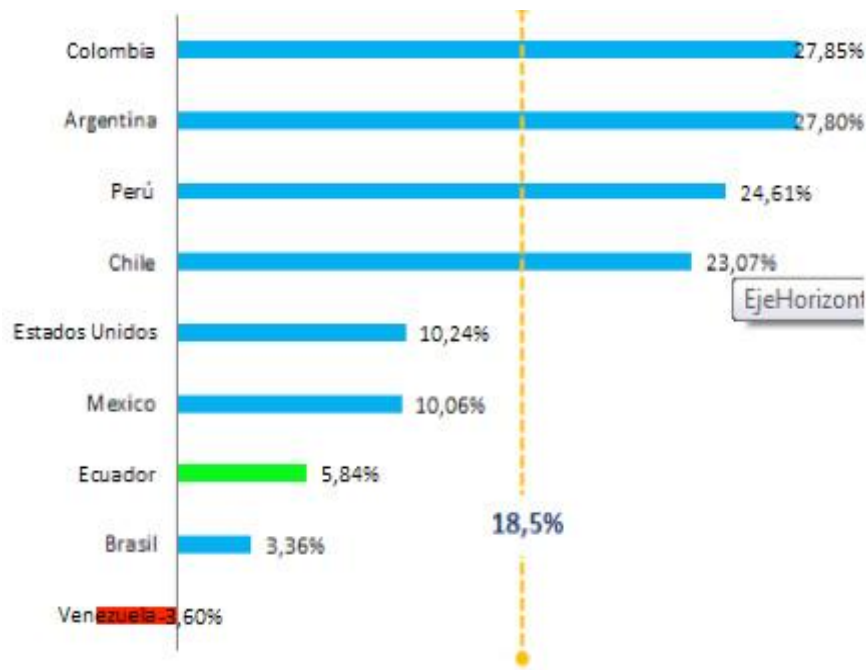
En el mes de agosto del 2011 se incorpora otra iniciativa con el mismo propósito de reducir las importaciones, esta se basa en un régimen de licencias previas de importación, sin embargo esta decisión tenía otro propósito el cual era frenar las importaciones de las empresas que excedieron su monto de importación, pero de este modo también se frenó la actividad comercial de las empresas, impidiendo que satisfagan las necesidades de los demandantes.

En el año 2011 las ventas crecieron 5,84% en unidades en relación al año 2010, a pesar de las medidas que impuso el gobierno por tratar de frenar las importaciones y las dificultades que ha tenido que atravesar el sector.

El 2011 fue un año importante para el sector automotriz de la región, se registró un crecimiento regional del 18.5% con relación al 2010.

Colombia, Argentina, Perú y Chile registraron un mayor crecimiento, el mismo que fue superior al 20%, el sector automotor de Ecuador y Brasil también crecieron, pero fue en pequeña cantidad. Venezuela fue el único país que registro un decrecimiento del 3.6%.

²⁷ Licoreros optimistas por normas gubernamentales. Recuperado el 08/07/2012 a las 12.00 de <http://www.elmercurio.com.ec/338359-optimismo-en-industria-licorera-frente-a-nuevas-reglas.html>



FUENTE Y ELABORACION: AEADE

7.1.3 IMPORTACIÓN DE VEHÍCULOS

Como pudimos observar anteriormente las decisiones tomadas por el gobierno e implantadas a través del COMEX antes COMEXI, afectaron al total de ventas de vehículos. Sin embargo, el sector mayor afectado fue el sector importador, cabe mencionar que las importaciones y ventas del sector automotriz están ligadas entre sí, las medidas que inciden al sector importador también afectan la venta de vehículos. Varias de las medidas que adoptó el gobierno para reducir las importaciones influyen directamente en el valor total de los vehículos, afectando directamente la venta de vehículos en el mercado nacional.

Las resoluciones siempre trataron de limitar las importaciones con el fin de frenar la salida de divisas, para de esta manera tratar de equiparar la balanza comercial. En la siguiente tabla se puede observar como las medidas tomadas por el gobierno afectaron a dicho sector.

Existió variabilidad en las importaciones entre el año 2007-2011, la variabilidad se reduce, a que cuando el sector importador automotor ecuatoriano presentaba un crecimiento considerable, el gobierno emitía medidas que limiten las importaciones.

En el 2008 se incrementó el pago del ICE, decisión que no freno las importaciones de autos y se registró un total de 70.322 unidades importadas. En Julio de ese mismo año, se modificó esa tabla para vehículos con incrementos porcentuales de 5 puntos, esto sumado a salvaguardia cambiaria, la cual se creó para reducir las importaciones de vehículos del vecino país de Colombia, afectaron directamente las importaciones en el 2009 registrándose 40.649 unidades de vehículos.

En el año 2010 las importaciones crecieron 48.98% en relación al año anterior, este crecimiento afecto estrictamente a la balanza comercial, la cual tenía un considerable déficit. El gobierno en este año decide realizar un registro de importadores para de esta manera tratar de controlar las importaciones.

IMPORTACIONES.- “Las importaciones de vehículos armados en el 2011 decrecieron en 4,64% en unidades en relación al año 2010.”²⁸

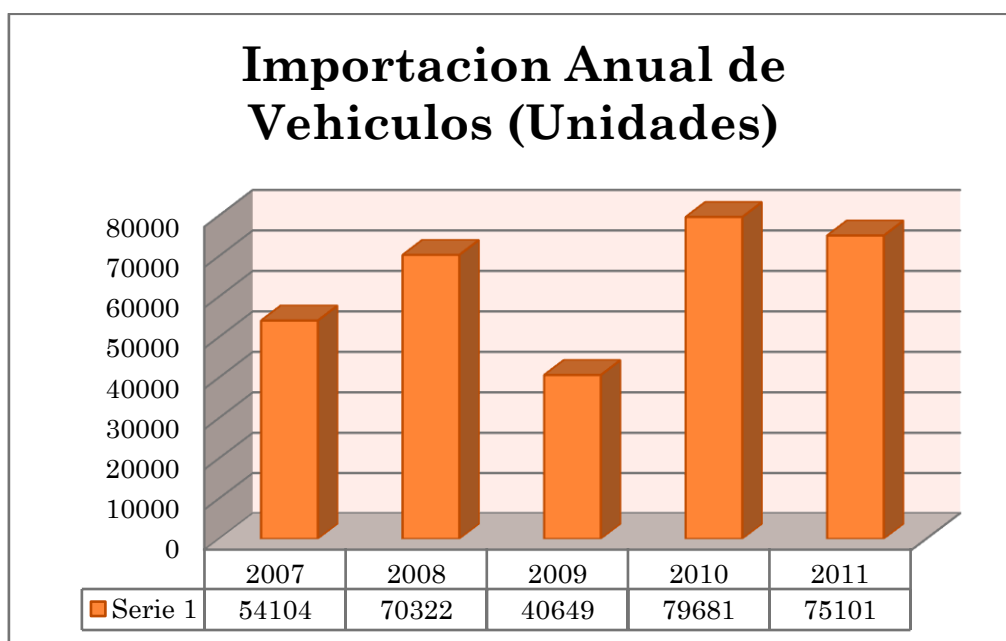
TABLA # 10

IMPORTACIÓN ANUAL POR TIPO DE VEHÍCULO (UNIDADES)						
	AUTOMÓVILES	CAMIONETAS	SUVS	VANS	CAMIONES Y BUSES	TOTAL
2007	22.485	6.212	13.401	1.879	10.127	54.104
2008	32.585	9.038	13.569	1.915	13.215	70.322
2009	15.709	5.343	12.779	919	5.899	40.649
2010	38.418	13.964	15.813	2.938	8.558	79.681
2011	32.090	9.782	15.088	5.264	12.877	75.101

FUENTE Y ELABORACION: AEADE

²⁸Entorno económico y político AEADE. Recuperado el 08/07/2012 a las 10:00 de <http://www.aeade.net/web/images/stories/descargas/biblioteca/InformedelLaboresdelDirectorio2012.pdf>

En agosto del 2011 se reemplazó el registro de importadores con un régimen de licencias previas de importación para frenar las compras de las empresas que excedieron su monto de importación de 80%, ocasionando que varias firmas reduzcan de forma significativa su actividad comercial al no contar con vehículos suficientes para atender la demanda del último trimestre del año.



FUENTE: AEADE

ELABORACION: GIOVANNY VACA

7.1.3.1 IMPORTACIONES 2012

El año 2012, las decisiones adoptadas por el gobierno ecuatoriano alteraron la fluidez del comercio del sector automotor, este año fue uno de los años más duros para el sector, el mismo que tuvo que adaptarse a varios cambios y ajustes que se implantaron.

TABLA # 11

IMPORTACIÓN MENSUAL DE VEHICULOS 2012 (UNIDADES)													
Tipo de Vehículos	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	Total
Automóviles	3693	4237	3019	1179	1758	1492	2341	1571	1125	1116	2123	904	24558
Buses	10	31	42	-	16	2	14	13	15	9	38	43	233
Camiones	357	746	609	596	632	599	645	583	379	291	386	341	6164
Camionetas	656	1230	713	809	809	1148	845	722	503	580	515	366	8896
Camperos	164	218	293	44	199	335	273	155	357	137	234	141	2550
Chasis Bus	182	11	95	5	46	178	-	20	16	45	24	129	751
Furgonetas	24	194	83	-	79	69	65	-	-	72	51	19	656
Híbridos Automóviles	53	107	124	154	170	148	88	149	49	12	125	201	1380
Tracto camiones	84	66	63	60	123	108	93	85	52	93	123	52	1002
Veh. Especiales	17	38	5	10	24	10	21	11	9	5	14	10	174
Camionetas Híbridas	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1
Total	5240	6878	5046	2857	3856	4089	4385	3309	2505	2360	3633	2207	46365

FUENTE: CINAIE

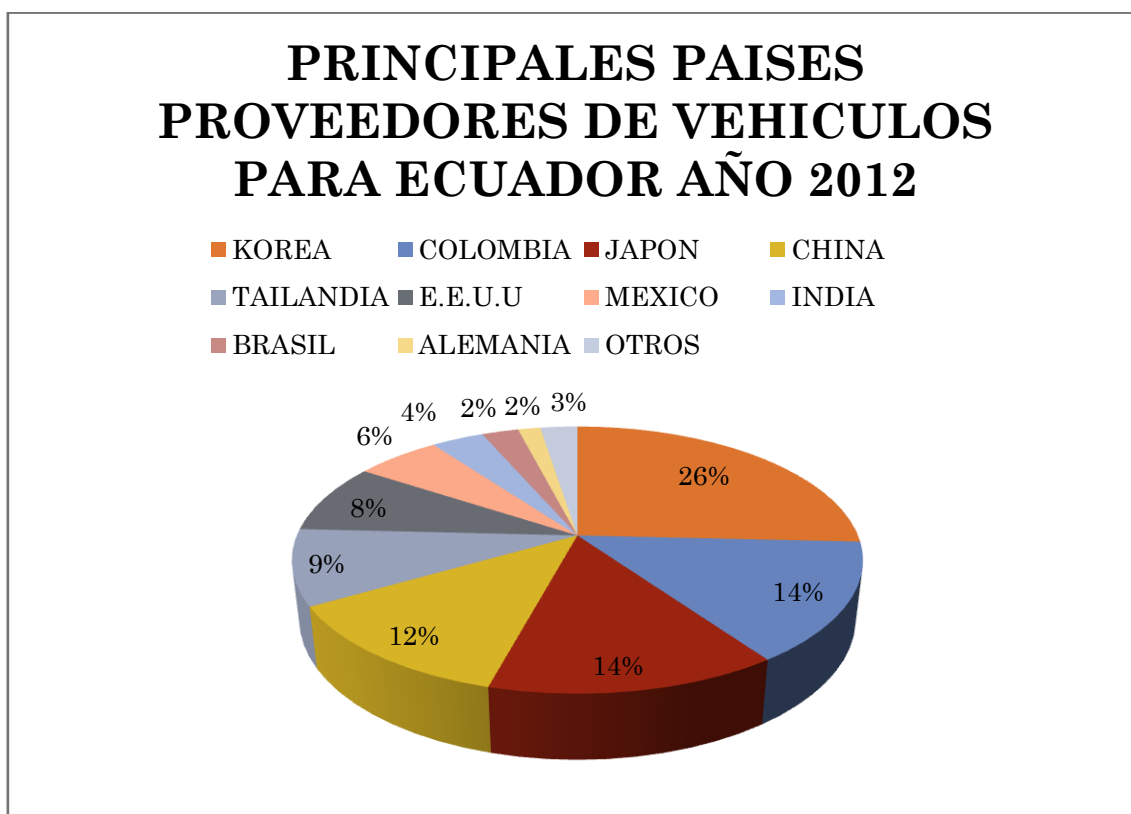
ELABORACIÓN: GIOVANNY VACA

Las importaciones ecuatorianas registran durante el periodo de Enero a Julio del 2012 niveles altos de importación salvo el mes de abril que se registró 2857 unidades de vehículos exportados. Los demás meses entre Enero y Julio fueron muy productivos para el sector, principalmente el mes de Febrero que registro 6.878 unidades. Sin embargo, de Enero a Julio del 2012, se importaron 32.351 vehículos, un 1% menos en relación con el año 2011. Los vehículos importados fueron: 17.719 automóviles, 6.210 camionetas, 4.184 camiones, 1.526 camperos, 844 automóviles híbridos, 517 chasis de bus, 597 tracto camiones, 514 furgonetas, 115 buses, y 125 vehículos especiales.

Realizando un análisis de las cifras mencionadas en el cuadro de importación mensual, podemos visualizar que a partir del mes de Agosto del 2012 comenzó un descenso paulatino en las importaciones de vehículos, excepto por el mes de Noviembre en el cual se registró 3.633 unidades. La reducción de importaciones se le atribuye a los cupos de importación que impuso el COMEX. El mes de menor importación fue el mes de Diciembre con apenas 2.207 vehículos importados.

7.1.3.2 PRINCIPALES PROVEEDORES

A continuación presentamos un gráfico donde podemos destacar el porcentaje de donde provienen las importaciones ecuatorianas del año 2012, además refleja los porcentajes de participación de cada país. El principal país proveedor de autos en el año 2012 fue Korea del Sur, Ecuador importó de este país un total de 11.942 vehículos, esta cifra representa el 26% del total de importaciones.



FUENTE: CINAE

ELABORACIÓN: GIOVANNY VACA

El segundo país ofertante de vehículos para el Ecuador es Colombia con 6.721 unidades con una participación total del 14%, seguido de los países de Japón, China y Tailandia que registraron 6.466, 5.768 y 4.244 unidades de vehículos respectivamente.

También es importante conocer que existen países como Estados Unidos, México, India, Brasil y Alemania, que proveen de cantidades considerables al Ecuador de vehículos. Los países que aportan con un menor número de autos son los países de Brasil y Alemania con 1147 y 703 unidades respectivamente, sin embargo es importante mencionar que existen otros países de donde provienen los autos, pero son en cantidades más pequeñas y llegan a un total de 1.162 unidades de vehículos.

TABLA # 12

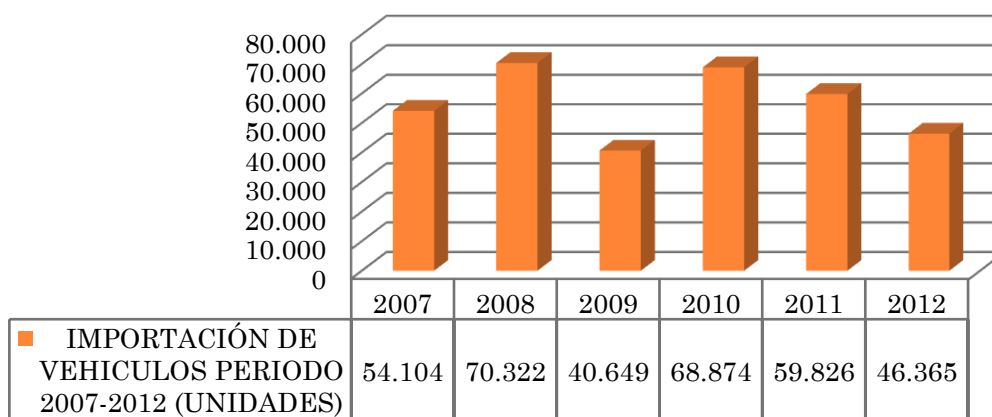
PAIS	IMPORTACIÓN (UNIDADES)
KOREA	11.942
COLOMBIA	6.721
JAPON	6.466
CHINA	5.768
TAILANDIA	4.244
E.E.U.U	3.906
MEXICO	2.659
INDIA	1.647
BRASIL	1.147
ALEMANIA	703
OTROS	1.162
TOTAL	46.365

FUENTE: CINA E

ELABORACIÓN: GIOVANNY VACA

En la tabla que presentamos a continuación podemos observar que en el periodo 2007-2012, los años que mayor número de vehículos se importaron fueron en el 2008 y 2010 con 70.322 y 68.874 vehículos respectivamente, a partir del 2010 las importaciones han comenzado a disminuir registrando así en el 2011 59.826 unidades y en el 2012 46.365 unidades.

IMPORTACIÓN DE VEHICULOS PERIODO 2007-2012 (UNIDADES)



FUENTE: CINAЕ

ELABORACIÓN: GIOVANNY VACA

La disminución considerable de las importaciones en el año 2012 en relación a los años 2010 y 2011, se debe a que el gobierno intervino directamente en las importación de vehículos, mediante la resolución No. 66 del Comité de Comercio Exterior (COMEX), la cual trata de limitar las importaciones, argumentando protección de la salud, el aumento de emisión de gases invernadero y el acelerado crecimiento de las importaciones de vehículos.

La resolución emitida por el COMEX fija cupos a las importaciones de 16 subpartidas de vehículos y además aplica una ‘restricción cuantitativa’ a 38 importadores de carros, estableciendo cupos en montos dólares y en unidades, lo cual limita aún más las importaciones.

“Así, por ejemplo, General Motors, ensambladora de Chevrolet, tiene asignada una cuota de \$ 63,49 millones o 6.512 unidades. Mientras que Aekia, que importa vehículos de Kia, recibió un cupo anual de \$ 33,35 millones o 4.374 unidades.”²⁹

²⁹ SECTOR AUTOMOTOR PEDIRÁ AL COMEX QUE ANALICE EL IMPACTO DE RESTRICCIONES. RECUPERADO EL 09/10/2012 ALAS 15:40 DE [HTTP://WWW.ELUNIVERSO.COM/2012/06/17/1/1355/SECTOR-AUTOMOTOR-PEDIRA-COMEX-ANALICE-IMPACTO-RESTRICCIONES.HTML](http://www.eluniverso.com/2012/06/17/1/1355/SECTOR-AUTOMOTOR-PEDIRA-COMEX-ANALICE-IMPACTO-RESTRICCIONES.HTML)

Según datos de la Asociación Ecuatoriana Automotriz hasta junio del 2012, el sector automotriz ya ha cubierto el 80% del cupo de sus provisiones anuales, y se considera que el 20% restante no será suficiente para cubrir la demanda del resto del año. Sin contar que esta medida ocasiona desconfianza internacional y preocupación de los proveedores.

El campo automotor ha solicitado mayor flexibilidad de la medida en el sentido de que los cupos sean solo en Dólares para que el importador tenga la posibilidad de determinar el número de unidades dentro de su cupo. Sin embargo, estas solicitudes del sector importador no fueron acogidas por el gobierno ecuatoriano. El Comex permaneció firme en sus decisiones y dispuso que las importaciones de mercancías que rebasen las cuotas establecidas deban ser reembarcadas, es decir, devueltas al país de origen.

Según las cifras de la Resolución No. 66 del Comité de Comercio Exterior (COMEX) , el parque automotor a nivel nacional presenta una concentración del 42% en la provincia de Pichincha y del 21% en la provincia del Guayas.

El gobierno ha manifestado que las resoluciones emitidas por el COMEX tienen carácter ambiental y de protección a la salud humana, pero por otra parte, si analizamos detenidamente, el crecimiento del parque automotor se puede ver reflejado por el incremento de la demanda de combustible, que actualmente está subsidiado por el Gobierno ecuatoriano.

El gobierno para disminuir la contaminación, proteger el ambiente y la salud de las personas debería replantear el subsidio a los combustibles en lugar de restringir las importaciones. Al replantear el subsidio de una manera más idónea se podría obtener la reducción de los niveles de contaminación ambiental, si ese sería el verdadero caso de implementar las medidas impuestas por el COMEX.

Jaime Cucalón, representante de la Asociación Ecuatoriana Automotriz expresa que si las importaciones de autos han aumentado inclusive con las restricciones que se ha ido

imponiendo al sector automotriz, es por la falta de seguridad en el transporte público y las facilidades de pago en la oferta automotriz.

Analistas económicos manifiestan que las resoluciones implementadas tienen un solo objetivo que es reducir déficit en la balanza comercial, la cual ha sido negativa desde el año 2009. Cabe mencionar las medidas que adoptó el gobierno para tratar de frenar las importaciones son consideradas como “parches”, es decir que no atacan al problema de forma definitiva y adecuada, solo limitan las importaciones a corto plazo.

Sin embargo, se debe considerar que el gobierno al restringir las importaciones afecta a toda la sociedad ecuatoriana, existió un gran impacto económico y laboral, cabe mencionar que los sectores afectados nunca fueron consultados sobre las medidas que impuso el gobierno sobre las importaciones, les tocó adaptarse paulatinamente y se vieron obligados a tomar medidas drásticas, como en algunos casos el despido de personal.

Eduardo Cadena, analista económico, señaló que las cifras reveladas por la Cámara de la Industria Automotriz (Cinae), son un efecto directo de las medidas adoptadas por el Consejo de Comercio Exterior (Comex).



Fuente: Diario hoy

7.1.3.3 IMPORTACIÓN DE AUTOPARTES

En el 2007 las importaciones registraron 474.343 (Miles USD FOB), para el año siguiente subieron casi 35.87 %, porcentaje que significa que aumento 265.350 (miles

USD FOB), para el 2009 por lo contrario, se registró un pequeño descenso cerca de 3.18%.

Las importaciones de autopartes han crecido principalmente en el año 2010 y 2011 de forma considerable con relación a años anteriores llegando así a registrar 896.289 y 1.094.226 (Miles USD FOB) respectivamente.

TABLA # 13

AÑO	Importación Autopartes (Miles USD FOB)
2007	474.343
2008	739.693
2009	716.163
2010	896.289
2011	1.094.226

FUENTE: AEADE

ELABORACION: GIOVANNY VACA

7.1.4 EXPORTACIONES DEL ECUADOR

Las exportaciones del sector automotriz en el periodo de revisión (2006-2011), existieron considerables variaciones en el número de unidades exportadas, algunos años las exportaciones presentaban pequeños crecimientos y en otros leves reducciones. En el 2007 el número de unidades exportadas fue de 25.916, es decir que las exportaciones crecieron en un 21.74% con respecto al total de unidades exportadas en el 2006.

En el año 2008 y 2009 se presentó un decrecimiento en el número de unidades exportadas esto obedeció en gran parte a la crisis económica mundial, la mayor incidencia de la crisis mundial se pudo observar en el 2009 año en el cual apenas se logró exportar 13.844 unidades de vehículos. A partir del 2010 las exportaciones comienzan a tener una tendencia favorable de crecimiento llegando así obtener 20.450 unidades exportadas en el 2011, cifra que en gran parte fue bondadosa para el sector automotriz.

TABLA # 14

EXPORTACIONES ECUATORIANAS DEL SECTOR AUTOMOTRIZ	
AÑO	UNIDADES EXPORTADAS
2006	20.283
2007	25.916
2008	22.774
2009	13.844
2010	19.736
2011	20.450

FUENTE: Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana (CINAE) y (AEADE)

ELABORACION: GIOVANNY VACA

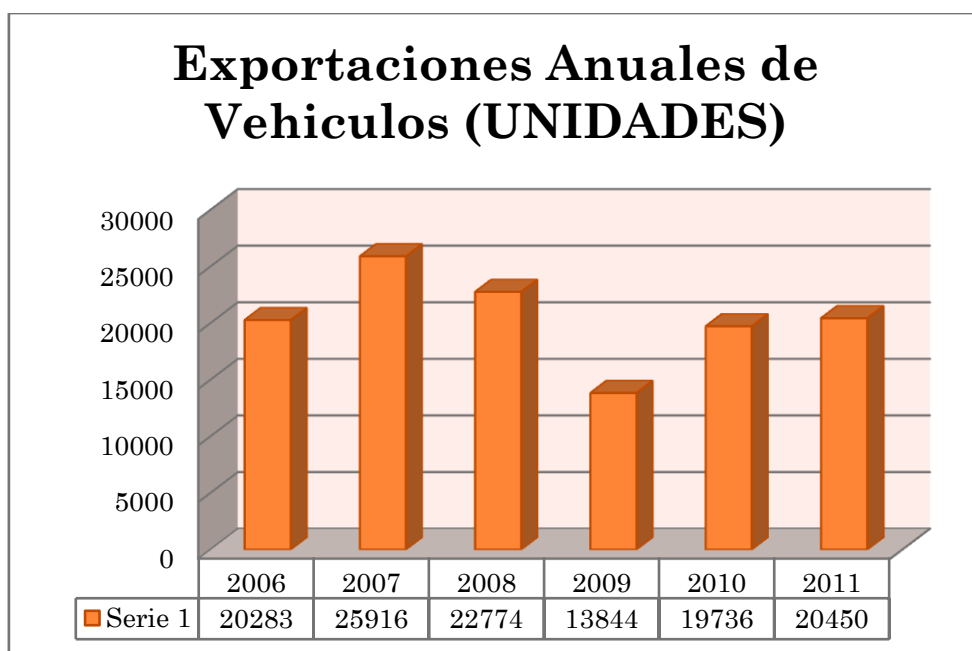
EXPORTACIONES.- En el año 2011 las exportaciones se incrementaron 3,49% en unidades con respecto al 2010.

El crecimiento que se reflejó en el 2011 obedece a que los mercados internacionales se encontraban pasando la crisis financiera mundial o como expresan varios analistas, los mercados se estaban adaptando a la crisis financiera. Sin embargo, no se ha podido superar la cifra que se logró en el año 2007 de 25.916 unidades de vehículos exportadas.

TABLA # 15

EXPORTACIÓN ANUAL POR TIPO DE VEHÍCULO 2010-2011 (UNIDADES)						
	AUTOMÓVILES	CAMIONETAS	SUVS	VANS	TOTAL 2011	TOTAL 2010
OMNIBUS BB	3	7.426	2.366	-	9.795	10.099
AYMESA	3.683	-	3.936	1.736	9.355	8.137
MARESA	-	1.300	-	-	1.300	1.500
TOTAL	3.686	8.726	6.302	1.736	20.450	19.736

FUENTE Y ELABORACION: AEADE



FUENTE: Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana (CINAE)

ELABORACIÓN: GIOVANNY VACA

7.1.4.1 EXPORTACIONES 2012

Las exportaciones en el sector automotor alcanzaron un total de 23.386 unidades, esta cifra nos indica que las exportaciones aumentaron 12.55% respecto al mismo período del año 2011. El mes con mayor número de unidades exportadas fue en Septiembre, llegando a un total de 3478 unidades, en este mes la empresa ensambladora que apporto con mayor número de unidades fue Ómnibus B.B. con 1583 unidades, seguida de Maresa con 1020 unidades.

Por el contrario en el mes que menos unidades de vehículos se exportaron fue en el mes de Mayo apenas se exportaron 639 unidades, la empresa que mayor participación tuvo en este mes fue Ómnibus B.B. con 365 unidades.

TABLA # 16

EXPORTACION MENSUAL DE VEHICULOS EN EL AÑO 2012 (UNIDADES)													
ENSAMBLADORAS	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE	TOTAL
AYMESA	680	-	775	1301	274	1475	1430	1322	875	1125	831	895	10983
MARESA	-	-	-	-	-	-	80	-	1020	880	1500	780	4260
OMNIBUS B.B.	407	700	606	255	365	626	668	1923	1583	529	296	185	8143
TOTAL	1087	700	1381	1556	639	2101	2178	3245	3478	2534	2627	1860	23386

FUENTE: CINA E

ELABORACIÓN: GIOVANNY VACA

Las exportaciones de las ensambladoras ecuatorianas son dirigidas en su totalidad hacia los mercados de los países de Colombia y Venezuela. En el año 2012 la mayor cantidad de exportaciones se dirigieron al vecino país de Colombia llegando a un total de 13.071 unidades, esta cifra representa el 55.89% del total de exportaciones. Al mercado Venezolano se exporto 10.315 unidades, es decir 44.11%.

TABLA # 17**AÑO 2012**

País	Exportación (Unidades)	Porcentaje
Colombia	13.071	55,89%
Venezuela	10.315	44,11%
Total	23.386	

FUENTE: CINA E

ELABORACIÓN: GIOVANNY VACA

El tipo de vehículo que en su mayoría se exportan al país de Colombia son las camionetas, exactamente se exportaron 4.996 unidades, seguido de los vehículos todo terreno con 3.680 unidades, de igual manera el vehículo de mayor exportación al mercado venezolano fueron las camionetas con 4.216 unidades, pero estuvo seguido de los automóviles con un total de 3.340 unidades.

Estos datos nos permiten saber cuáles son los vehículos con mayor demanda, para así poder enfocar los esfuerzos de la industria nacional y satisfacer de mejor manera a los consumidores.

TABLA # 18

País	Tipo de Vehículo	Exportación (Unidades)
COLOMBIA	AUTOMOVILES	3.639
	CAMIONETAS	4.996
	FURGONETAS	756
	TODO TERRENO	3.680
VENEZUELA	AUTOMOVILES	3.340
	CAMIONETAS	4.260
	FURGONETAS	740
	TODO TERRENO	1.975

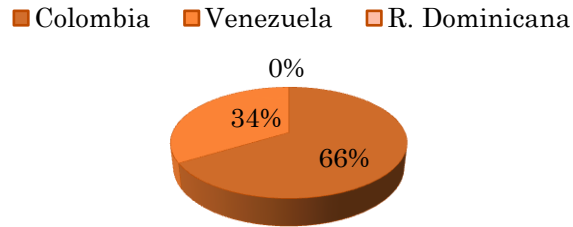
FUENTE Y ELABORACIÓN: CINA E

En el año 2011, se exportaron 20.450 unidades, las mismas que estuvieron destinadas a los países de Colombia, Venezuela y República Dominicana, el 66.35%, 33.62% y 0.03% de la producción total fueron exportados a los países antes mencionados respectivamente.

Realizando el respectivo análisis entre los años 2011-2012, se puede apreciar que en el 2012 las exportaciones al mercado venezolano crecieron cerca de un 33.34%, esto se dio por el convenio suscrito entre los dos países, el cual fortaleció la relación comercial entre Ecuador y Venezuela, convirtiéndose Venezuela en uno de los mercados más importantes para el sector automotor ecuatoriano.

Las exportaciones de vehículos ecuatorianos a Venezuela se hicieron bajo el Sistema Unitario de Compensación Regional (SUCRE), actividad que se realiza entre los Bancos Centrales de los dos países y que constituye la forma más eficiente de negociar.

Destino de las Exportaciones en el año 2011



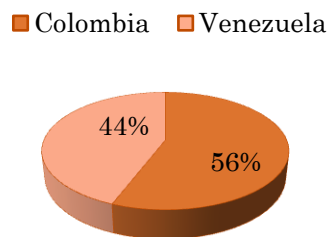
FUENTE: CINAÉ

ELABORACIÓN: GIOVANNY VACA

Es importante conocer que en el 2011 una pequeña parte de la industria automotriz tuvo como destino el país de República Dominicana, alcanzó el 0.03% de la producción nacional, es decir 6 unidades de vehículos. En el 2012 no se registraron exportaciones a República Dominicana.

Las exportaciones a Colombia de vehículos registraron una pequeña disminución, en el 2011 se exportaron 13.569 unidades mientras que en el 2012 13.071, es decir que las exportaciones decrecieron en un 3.67%, sin embargo, Colombia sigue siendo el país al cual la mayor parte de nuestras exportaciones son destinadas.

Destino de las Exportaciones en el año 2012



FUENTE: CINAÉ

ELABORACIÓN: GIOVANNY VACA

7.1.4.2 EXPORTACIÓN DE AUTOPARTES

Las exportaciones en el 2007 registraron 65.247 (Miles USD FOB), en el 2008 se registró 60.207 es decir que las exportaciones disminuyeron en un 7.72 %, en el 2009 también se pudo observar que existió un declive considerable, se redujo cerca 25.39 % en relación al 2008, llegando ser el año 2009 en que menos se exporto. En el 2010 las exportaciones crecieron en 10.53%, registrando 50.210 (Miles USD FOB), la tendencia de crecimiento continuo en el año 2011, sin embargo el crecimiento fue significativo, aumentaron cerca del 50.16 %.

TABLA # 19

AÑO	Exportación Autopartes (Miles USD FOB)
2007	65.247
2008	60.207
2009	44.919
2010	50.210
2011	100.749

FUENTE: CINA E

ELABORACIÓN: GIOVANNY VACA

7.2 BALANZA COMERCIAL

TABLA # 20

Millones de dólares

Período	EXPORTACIONES FOB (2)			IMPORTACIONES FOB			BALANZA COMERCIAL		
	Total	Petroleras (6)	No petroleras	Total	Petroleras (3)	No petroleras (4)	Total	Petrolera	No petrolera
	a=b+c	b	c	d=e+f	e	f	g=a-d	h=b-e	i=c-f
2008	18.818,33	11.720,59	7.097,74	17.737,30	3.357,83	14.379,47	1.081,02	8.362,76	-7.281,74
2009	13.863,06	6.964,64	6.898,42	14.096,90	2.338,31	11.758,60	-233,85	4.626,33	-4.860,18
2010	17.489,93	9.673,23	7.816,70	19.468,65	4.042,82	15.425,83	-1.978,73	5.630,40	-7.609,13
2011	22.322,35	12.944,87	9.377,49	23.009,55	5.086,54	17.923,01	-687,19	7.858,33	-8.545,52
2012	23.852,02	13.791,93	10.060,09	24.041,54	5.441,14	18.600,40	-189,52	8.350,79	-8.540,31

FUENTE Y ELABORACION: BANCO CENTRAL DEL ECUADOR

La balanza comercial de Ecuador en el año 2008 registró un superávit de \$1.081,02 millones, según cifras registradas por el banco central del Ecuador. Esta evolución se explica por un aumento en el valor de las exportaciones de petróleo, es decir existió un aumento en los precios internacionales del petróleo, los cuales favorecieron al Ecuador para poder obtener una balanza comercial positiva.

En el 2009, podemos observar que existió un déficit en la balanza comercial de USD 233.85 millones. Las exportaciones alcanzaron un total de USD 13.863.06 millones, lo que significó una caída de -26.33%, frente a las exportaciones en el año 2008. Las importaciones también presentaron un descenso, alcanzaron un total de USD 14,096.90, lo que significó una disminución total en valor USD 364.040 millones en comparación con las importaciones en el año 2008, dicho valor representa -20.52%.

Al comparar las exportaciones no petroleras mensuales del 2010 con respecto al 2009, podremos notar un crecimiento considerable. Si verificamos la composición de las

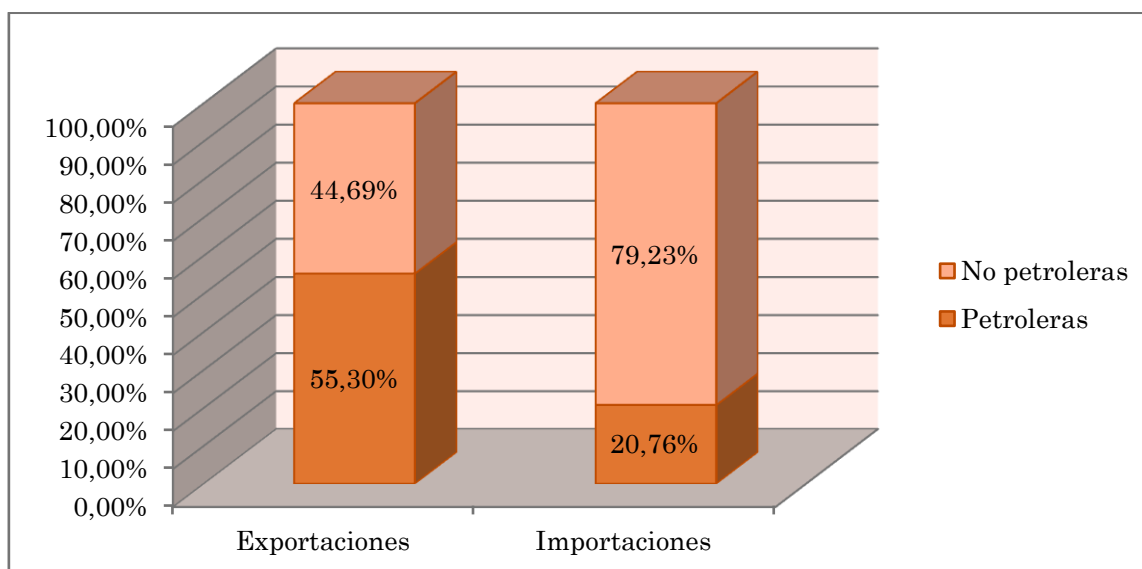
exportaciones ecuatorianas al cierre del 2010 podemos ver que en un 55.30% fueron petroleras y 44.69% no petroleras, mientras que las importaciones fueron 20.76% petroleras y 79.23% no petroleras.

El crecimiento de las exportaciones del 2010 de igual forma se debe a que las exportaciones han aumentado en valor gracias al aumento de precios de nuestra oferta exportable en los mercados internacionales más no por aumento en el volumen exportado. Sin embargo, el crecimiento que se obtuvo en las exportaciones no se reflejó de manera positiva en el análisis global de la balanza comercial, debido a que en ese mismo año se registró un déficit de USD 1.978,73.

Las importaciones han aumentado debido a que el gasto público ha destinado sus recursos a compras provenientes del exterior, es decir estos recursos se destinan directamente a las importaciones, sin dar opción a crear empresas en el país.

COMPOSICIÓN DE LAS EXPORTACIONESE IMPORTACIONES ECUATORIANAS

Año 2010



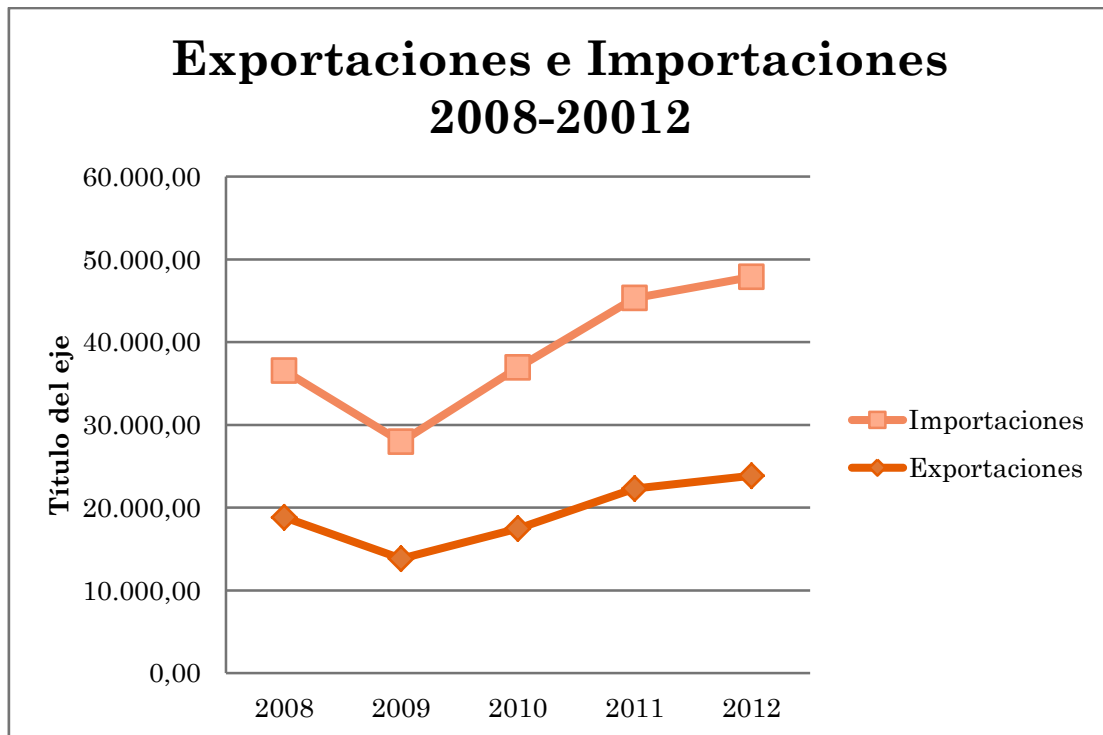
FUENTE: BANCO CENTRAL DEL ECUADOR

ELABORACIÓN: GIOVANNY VACA

En el 2011 se puede observar un déficit en la balanza comercial de USD-687.19 millones es decir que se logró reducir de manera considerable el déficit de la balanza comercial en comparación con el año 2010. Cabe mencionar que tanto las importaciones como las exportaciones crecieron en un 15.39% y 21.65% respectivamente. Se pudo reducir el déficit de la balanza comercial debido a que el gobierno controló y no permitió que las importaciones crezcan de manera exorbitante, para lo cual utilizó medidas que limitaban las importaciones.

La balanza comercial enero-diciembre de 2012, tuvo un déficit de USD 189,52 millones, es decir que el déficit se redujo en un 72.42% en comparación con la cifra del 2011 de USD 687.19 millones. En el año 2012 cabe recalcar que de igual forma se implantaron resoluciones que afectan al comercio internacional, estrictamente a las importaciones. No solo se incrementó los aranceles de determinados productos, también se implantó cupos a las importaciones, lo cual influyó directamente en la balanza comercial, controlando el aumento de las importaciones.

En el año 2012 al igual que el 2011, se registró un aumento en importaciones y exportaciones, crecieron en un 4.29% y 6.41% respectivamente. Sin embargo, estas cifras reflejan una disminución en el crecimiento de importaciones y exportaciones. Es decir que el objetivo de reducir las importaciones para obtener una balanza comercial positiva, se está logrando, pero también se ha frenado el crecimiento del sector exportador.



FUENTE: BANCO CENTRAL DEL ECUADOR

ELABORACIÓN: GIOVANNY VACA

Existen dos formas de disminuir el déficit existente en la balanza comercial; una es aumentando las exportaciones y la otra es disminuir las importaciones. En la práctica, los esfuerzos del gobierno ecuatoriano para aumentar el volumen exportado ha sido en vano, no ha tenido un impacto positivo.

Por tal motivo el gobierno del Ecuador se ha inclinado por implementar una serie de herramientas de política pública para tratar de contener las importaciones: cupos para cierto tipo de bienes, sobretasas arancelarias, impuestos a la salida de divisas, planes de sustitución de importaciones, entre otras.

CAPITULO VIII

8 DIAGNOSTICO DEL SECTOR AUTOMOTRIZ

8.1 PRODUCTOS ELABORADOS DEL SECTOR

La producción de la industria automotriz del Ecuador está compuesta por dos grupos importantes que son:

- a. Los vehículos completamente armados (CBU)
- b. Vehículos en partes para ser ensamblados (CKD)

8.2 UBICACIÓN

La industria del Sector Automotriz se encuentra ubicada en el norte del país, específicamente en la ciudad de Quito es en donde se encuentran las ensambladoras AYMESA, OMNOBUS BB, y MARESA; en estas se producen vehículos destinados al transporte de personas y mercaderías como automóviles; camionetas y todo terreno.

Sin embargo la industria automotriz se encuentra distribuida en todo el país a través de los talleres y concesionarios, además, las actividades realizadas por las personas naturales, que por diversas necesidades requieren importar los vehículos o sus partes.

8.3 PARTICIPACIÓN DEL SECTOR AUTOMOTRIZ EN EL PIB

El sector automotriz ha sido considerado como uno de los principales motores del crecimiento económico mundial, su importancia ha permitido el desarrollo de varios subsectores.

La asociación de Empresas Automotrices del Ecuador expresan que representan a 119 empresas y organizaciones del sector automotor, dinamizan la economía nacional con un volumen de negocios anual de USD 5.200 millones (9% del PIB).

La aportación al PIB contribuye con el desarrollo del país a través de la transferencia de nuevas tecnologías y soluciones de movilidad.

8.4 EMPLEO GENERADO POR EL SECTOR AUTOMOTRIZ

Según la asociación de Empresas Automotrices del Ecuador en el 2010 el sector generó aproximadamente 70.000 fuentes de trabajo directas e indirectas. Sin embargo cabe mencionar que las cifras que nos proporciona la AEADE, corresponde principalmente a la actividad comercial del sector.

“GM OBB alcanzó una nómina total de 1695 colaboradores al 31 de diciembre de 2011. Durante dicho año, se incorporaron 196 personas.”³⁰

En el año 2012 GM-OBB separó al 12,3% de su nómina. Los despidos surgen tras una serie de medidas que afectan al sector automotor. El Comité de Comercio Exterior (Comex) impuso cupos a la importación de vehículos y elevó los aranceles a la importación de los CKD (partes que sirven para el ensamblaje local).

Aymesa y Maresa mostraron interés por contratar al personal saliente. Esto se debe a que esas empresas están en un proceso de exportación a Venezuela, donde GM ya tiene su propia ensambladora.

Aymesa además presentó un crecimiento en el requerimiento de mano de obra por el convenio con Neohyundai para la producción de camiones.

³⁰GM OBB del Ecuador Memoria de Sostenibilidad 2011 Pag 44

TABLA # 21

	Número de empleados	
Años	2011	2012
GM-OBB	1695	1487
Maresa	1275	1365
Aymesa	948	999
Total	3918	3851

El 30% del empleo que genera el sector se concentra en el área de ensamblaje, mientras el 70% corresponde a la comercialización. El sector automotriz, además incluye las operaciones relacionadas como la venta de repuestos, lubricantes, llantas, financiamiento automotriz y otros negocios conexos como, venta de combustibles, entre otros.

8.5 DESARROLLO TECNOLÓGICO

La industria automotriz ecuatoriana ha generado gran desarrollo tecnológico en los últimos años, además de contribuir con inversiones, capacitación, tecnología y generación de divisas. Las ensambladoras en el país, debido a sus instalaciones modernas pueden garantizar la elaboración de productos de alta calidad en el mercado nacional e internacional. Cabe mencionar que las empresas ensambladoras ecuatorianas cuentan con la aprobación de reglamentos internacionales para la elaboración de sus productos, lo que le ha permitido incrementar sus exportaciones a los mercados de Venezuela y Colombia.

Las empresas ensambladoras y productoras de autopartes están calificadas con normas internacionales especiales para la industria como QS 9000, ISO TS 16949:2002, ISO 14000 sobre medio ambiente y la 18000 sobre hegemonía, entre otras.

La inversión para obtener altos estándares de calidad han sido considerables por parte de las ensambladoras, GM-OBB en el 2011 invirtió cerca de \$30 millones y en el 2012 \$40 millones, con el propósito de incorporar mejor tecnología, generar mayor valor agregado para así mejorar la competitividad.

La ensambladora MARESA en el 2011 realizo una inversión de \$10 millones de dólares para actualizar su proceso de pintura para duplicar el ensamblaje. Debido a los acuerdos firmados entre Ecuador y Venezuela y a los 14.000 cupos para exportar vehículos a Venezuela, la empresa MARESA ve una oportunidad de aumentar su producción para lo cual en el año 2013 ya hizo una inversión de \$8 millones para el nuevo sistema de pintura ELPO. “Maresa Ensambladora trabajó en un 35% con la cooperación de empresas nacionales y en un 65% con la transferencia de tecnología extranjera.”³¹

La empresa AYMESA con la ayuda y respaldo de la empresa automovilística Hyundai Motor Company, puso en marcha la producción y ensamblaje de los camiones HD65, HD72, HD78 y HD45, modelos de camiones con los que la empresa coreana busca afianzar en el mercado local y exportarlos a Venezuela, por lo cual realizo una inversión en el 2012 de \$5 millones. La empresa espera dentro de un año invertir \$ 70 millones en su nueva planta ensambladora en la ciudad de Manta.

Como podemos observar la inversión extranjera juega un papel muy importante dentro de la economía del sector automotriz, la cual se debe garantizar para que no exista deterioro de la misma.

8.6 DIVISAS E IMPUESTOS

La asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, manifiesta que el sector aporta con cerca de USD 1,000 millones por concepto de tributos.

En el mes de noviembre entro en vigencia la reforma tributaria, trajo consigo varios cambios entre el que podemos mencionar el incremento del Impuesto a la Salida de Divisas, paso del 2% al 5%. Lo cual obligó a todo el sector importador del Ecuador a ajustar los niveles de precios y a que el consumidor se dirija hacia el consumo de

³¹ Nueva Inversión privada Recuperado el 23/06/2013 a las 18.47 de <http://www.industrias.gob.ec/nueva-inversion-privada-de-usd-8-millones-en-sector-automotor-ecuatoriano/>

vehículos básicos y menos equipados, todo esto en busca de automóviles menos costosos.

Impuesto Salida de Divisas

“Este impuesto lo constituye la transferencia, envío o traslado de divisas que se efectúen al exterior, sea en efectivo o a través del giro de cheques, transferencias, retiros o pagos de cualquier naturaleza, inclusive compensaciones internacionales, sea que dicha operación se realice o no con la intervención de las instituciones que integran el sistema financiero. La tarifa del Impuesto a la Salida de Divisas, también denominado ISD, es del 5%.”³²

8.7 ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL DEL SECTOR AUTOMOTRIZ

En los últimos cuatro años el sector automotriz se ha visto frenado por las restricciones que se han impuesto a las importaciones, sin embargo, estas medidas afectan tanto a las empresas ensambladoras y a las empresas autopartistas.

En el 2012 se estableció la resolución 66, la cual fijó a las importaciones un cupo por número de unidades y por valor y estará vigente hasta diciembre de 2014. Estas medidas hicieron que las empresas replantearan las estrategias de negocios, buscaron nuevas formas para incrementar sus ventas e inclusive algunas pesaron reducir los puestos de trabajo para afrontar la crisis del sector importador. El gobierno justificó que las prohibiciones se habían implementado con la necesidad de disminuir la contaminación, sin embargo, terminó por aceptar que además trata de equilibrar la balanza comercial, la cual ha sido desfavorable en los últimos años.

³²Impuesto a la Salida de Divisas. Recuperado el 30/03/2013 a las 11.22 de <http://www.sri.gob.ec/web/10138/110>

La aplicación de estas medidas no significó que al sector automotriz le ido mal al cierre del 2012, pero las cifras mostraron un descenso en las ventas totales.

Los CKD también se vieron afectados, la regulación que se impuso a las partes de autos y motos es la resolución 65 del Comex, la cual establece una reducción cuantitativa de CKD en 19 subpartidas.

8.8 DESCRIPCIÓN DE LA CADENA ENSAMBLADORA AUTOMOTRIZ

Las empresas ensambladoras nacionales para realizar la actividad de ensamblaje necesitan los debidos contratos de licenciamiento con las empresas internacionales que representan a las marcas de autos. Estos contratos permiten el ensamblaje y la comercialización de dichos autos. Para comenzar la actividad de ensamble de vehículos automotores a nivel nacional se debe realizar la importación de CKD o Complete Knocked Down que significa vehículo totalmente desarmado, o adquirir partes y piezas a empresas autopartista productoras a nivel nacional.

La actividad de ensamble en el 2012 conto con tres empresas terminales dedicadas a varias líneas, desde vehículos pequeños hasta camiones.

La concentración producción industrial de autopartes ha ido disminuyendo y se puede encontrar un gran número de empresas dedicadas a la fabricación de partes de los vehículos para proveer a las ensambladoras o para abastecer el mercado nacional de repuestos. El subsector autopartista está conformado principalmente por pequeñas y medianas empresas, cuyo volumen de operaciones depende en gran parte, de los niveles de producción de las compañías ensambladoras.

Las empresas de autopartes al igual que las empresas ensambladora han logrado reconocimientos importantes por la calidad de sus productos, la incorporación de innovaciones y la presencia en mercados internacionales.

Debido a que la característica fundamental de esta cadena es el ensamble, la vinculación con los flujos internacionales de comercio es bastante estrecha, principalmente con las importaciones de los países pertenecientes a la CAN, debido al convenio suscrito de Complementación Automotriz.

Es importante tener en cuenta que el grado de componente nacional que deben cumplir los vehículos ensamblados, ya no es el porcentaje de origen nacional sino el porcentaje de origen subregional para así poder gozar de la exoneración del 35% que es el arancel unificado para el sector de la CAN.

Posterior al ensamblaje viene el proceso de comercialización, este está ligado a los distribuidores, subdistribuidores y concesionarios, que se encuentran presentes en todo el país y al igual que las ensambladoras tienen que seguir los lineamientos de las empresas internacionales con las cuales suscribieron los debidos licenciamientos.

8.9 NIVELES DE ENCADENAMIENTO

El nivel de encadenamiento es muy importante para la economía del país, este se mide con el grado de relación que tiene la industria con otros sectores. Es indispensable mencionar que si existe un encadenamiento hacía atrás, el sector automotriz se relaciona con los proveedores de insumos o partes, y si es un encadenamiento es hacia adelante se relaciona con la producción de servicios. Los niveles de encadenamiento permiten conocer el impacto que se puede tener en la economía del país, cuando se toma decisiones que afecta a un sector específicamente pero indirectamente se afecta a subsectores o sectores relacionados.

En el Ecuador el sector automotriz se relaciona con cerca de 14 ramas de actividad económica, entre las principales tenemos:

- Metalmecánica
- Petroquímica (plástico y caucho)
- Textil,
- Servicios
- Transferencia tecnológica.

El encadenamiento del sector automotriz hacia atrás es considerable, lo que significa que el sector automotriz sirve de soporte para la expansión y desarrollo de otras

actividades productivas. Principalmente demanda en su mayoría plásticos, pinturas, metales, vidrios, lubricantes, etc. Sin embargo, la industria automotriz se encuentra entre las ramas económicas, con menor grado de encadenamiento hacia atrás y hacia delante.

8.10 SECTOR ENSAMBLADOR

El sector ensamblador en el Ecuador hasta el 2012 estuvo conformado por tres grandes empresas, Omnibus BB- Genral Motors, Aymesa, Maresa. La presencia de estas importantes empresas multinacionales en el Ecuador, han incidido en la transferencia y asimilación de tecnologías en empresas ecuatorianas de autopartes y de ensamblaje de automóviles. Lo cual muestra un progreso considerable en el desarrollo tecnológico alcanzado por la industria automotriz del Ecuador. Las tres ensambladoras se encuentran ubicadas en la ciudad de Quito, sin embargo existe una importante concentración de autopartistas en la provincia de Tungurahua, la cual ha sido motivada por la cantidad de mano de obra calificada y de bajo costo.

En el año 2013 empieza a realizar sus operaciones en el Ecuador la ensambladora de autos de la marca Great Wall, la primera en Sudamérica. Ambacar, la concesionaria de los autos chinos en Ecuador, comenzó la primera fase de la planta ensambladora de chasis y componentes en la provincia de Tungurahua. La empresa automotriz china vendió el año pasado en Europa, Chile y Ecuador 700 mil vehículos. La inversión inicial fue de USD 25 millones, con una proyección de 50 millones en los próximos cinco años.

Es importante mencionar que el desarrollo del sector ensamblador está sujeto a varias circunstancias, como el entorno del mercado, la política comercial con la que se desenvuelva el país, así también de las políticas corporativas y de la demanda internacional de los productos. Algunas empresas ensambladoras tienen convenios con Bancos para facilitar los créditos a las personas, para de esta manera aumentar sus ventas.

Para obtener una visión más amplia de como la política comercial del actual gobierno ha afectado al sector automotor, presentamos a continuación a tres empresas ensambladores ecuatorianas.

8.10.1 GENERAL MOTORS

Es una empresa con una gran trayectoria en el sector automotriz ecuatoriano, cuenta con 64 puntos de venta y 80 puntos de servicio en 19 provincias del país.

En el 2011 invirtió un total de \$ 28 millones y en el 2012 se invirtió cerca de \$43 millones para incorporar mayor tecnología para de esta manera generar mayor valor agregado y contribuir a la competitividad. En el 2012 se culminó con el proyecto de ampliación de la nueva planta de pintura y piensan invertir en tecnología de punta que les permita el ensamblaje local de sistemas de suspensión, ejes diferenciales, cinturones de seguridad, radiadores y aires acondicionados.

8.10.2 MARESA

En el 2012 una de las principales inversiones que realizó la empresa fue tratar de aumentar el portafolio de sus marcas, con la marca Chrysler entre otras.

Francisco Restrepo presidente ejecutivo de la corporación Maresa asegura que el mercado automotriz ha presentado un crecimiento sostenible en los últimos 5 años. Razón por la cual se realizó la inversión para incorporar nuevas marcas de autos americanos, entre las cuales presenta a la marcas Jeep, Dodge y Chrysler, además argumenta que la inversión fue 100% ecuatoriana.

Aclara que los cupos de importaciones son limitaciones que no permiten que el sector automotriz se desarrolle, como lo hubiese hecho sin estas limitaciones. Sin embargo las cifras han expresado un crecimiento en el mercado y por esa razón se realiza las inversiones.

“Ecuador es un mercado automotriz estratégico para América Latina, ha tenido un crecimiento muy importante en los últimos años; de ahí que las inversiones que se están haciendo actualmente, de seguro sentaran las bases para que las marcas Fiat y Chrysler tengan un desarrollo halagador.”

Eduardo Mayoral
Director de operaciones comerciales Fiat-chrysler
en américa latina y el caribe.

El grupo Chrysler Group LLC está conformado por varias marcas entre las que tenemos Chrysler, Jeep, Ram, Dodge, Mopar SRT, y Fiat. Todas estas marcas forman parte del nuevo portafolio y serán comercializados por Maresacenter.

8.10.3 AYMESA

Aymesa para diversificar su producción realizó una alianza con la empresa NeohYundai, para realizar el ensamblaje de camiones en el Ecuador. Convirtiéndose así en la primera ensambladora de camiones en el país. En la primera etapa de este proyecto comenzó con la inversión en la planta al sur de Quito con 5 millones de dólares, sin embargo tienen proyecciones de inaugurar una planta de autos en la ciudad de Manta.

Además manifiestan que ven una gran oportunidad de ingresar su producción al mercado de Venezuela, la cual registro un gran aumento en los últimos años.

8.11 SECTOR AUTOPARTISTA

La producción de autopartes en el Ecuador en los últimos años junto con las empresas ensambladoras han experimentado un crecimiento considerable. Debemos tener en cuenta que la producción de autopartes depende exclusivamente de las necesidades del sector ensamblador, sus productos deben cumplir con altos estándares de calidad. El papel de Ecuador en el comercio internacional de auto repuestos es básicamente importador, y no exportador.

En la actualidad el subsector autopartista se encuentra conformado por más de 200 empresas de autopartes, la mayoría de estas empresas se encuentra ubicada en la ciudad de Quito, esto obedece a que las empresas ensambladoras también están ubicadas en dicha zona. La ubicación de las empresas de auto repuestos desempeña un papel importante para la cadena de suministros de las ensambladoras

En 2011, los componentes nacionales en un vehículo se ubicaron en 11,3% y creció un 14,2% en 2012; la perspectiva en este año es llegar a 15,77% y continuar con un crecimiento paulatino hasta 20,88% en 2016, según datos de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (Aeade).

Este crecimiento refleja que las empresas de autopartes se han podido desarrollar y tienen una mayor participación en el subsector ensamblador.

Debido al gran número de empresas de autopartes en el Ecuador, nuestro análisis se centrará en 5 empresas de autopartes, para así lograr obtener resultados cercanos a la realidad por la que atraviesa el sector automotor.

8.11.1 METALTRONIC S.A.

Es una importante empresa de fabricación de partes, piezas y accesorios de carrocerías para vehículos automotores, fue fundada en el año 1972. Se encuentra ubicada en el Norte Quito, su ubicación ha sido favorable para proveer a las tres grandes ensambladoras del país Maresa, Aymesa y General Motors- Omnibus BB.

Su producción se basa en:

- Fabrica y ensambla chasis
- Fabrica y ensambla pisos
- Fabrica y ensambla baldes para Pick Up
- Estructura de asientos
- Protectores para tanque de combustible
- Soportes de alarma
- Fabrica y ensambla partes metálicas.

- Fabrica parachoques delanteros y posteriores.

TABLA # 22

Año	Número de Empleados
2011	450
2012	300

Como podemos observar en el 2012 se produjo un descenso en el personal, esto como consecuencia de que General Motors disminuyo la cantidad demandada de sus productos. Trabaja bajo altos estándares de la calidad, como lo es la norma ISO/TS 16949, norma mundial más exigente para los fabricantes de partes de vehículos.

En la actualidad se encuentran en un proyecto de suministrar su producción a la nueva ensambladora de vehículos GREAT WALL.

8.11.2 INDIMA S.A.

Es una empresa líder en la fabricación de tubos de sistemas de escape, está ubicada al Norte de Quito y sus productos cuentan con altos estándares de calidad y competitividad a nivel internacional.

Indima cuenta con un sistema de calidad certificado ISO TS 16949, el más exigente de la industria automotriz, lo que garantiza que sus productos cumplan con las expectativas de la demanda. Dentro de sus procesos de calidad se encuentra una perfecta organización y distribución de las tareas y los tiempos, de manera que no existen demoras de entregas ni fallas de manufacturación.

Uno de sus ejecutivos, Diego Nicolalde, destaca que Ciauto les permitirá diversificar su mercado de clientes. Esta compañía produce 81 500 sistemas por año. "Desde nuestros inicios somos proveedores de equipo original para General Motors de Ecuador

(Chevrolet), y actualmente proveemos a todas las plantas ensambladoras del país como Aymesa (KIA), Maresa (Mazda) y Ambacar (Great Wall), entre otras".

Principales socios Comerciales:

Indima ha suministrado General Motors y a Maresa durante más de 19 años, y a la ensambladora Aymesa por más de 6 años.

Es importante recalcar que provee a General Motors Venezuela durante 7 años.

8.11.3 DOMIZIL S.A

Domizil Autopartes S.A. es una empresa constituida en 1984 que tiene por objeto social la fabricación, estructuras metálicas y asientos para vehículo.

En el 2009 fue reconocida como el proveedor del año de General Motors- OBB, en la cual se calificó la calidad, servicio, tecnología y competitividad. En este año 2013 Domizil también fue reconocido por General Motors en la categoría de Material Directo Interior. Lo cual indica que la empresa ha seguido un ritmo paulatino de desarrollo.

Cabe mencionar que General Motor, realiza este reconocimiento para escoger sus proveedores.

Cerca del 74% de su producción se dirige hacia la empresa de Genral Motors- OBB.

El 13% la dedica a la producción de asientos para Maresa S.A-

El 13% restante para Aymesa, se espera que con la nueva línea de Aymesa de ensamble de vehículos Hyundai crezca la participación de sus productos en esta empresa.

8.11.4 ELASTO S.A

Es una empresa que en sus inicios empezó produciendo espuma para asientos, forros y estructuras. Provee en la actualidad autopartes especialmente a las ensambladoras de

vehículos con asientos, insonorizantes, tanques para combustible, radiadores y conjunto aro - llanta. Uno de sus principales comerciales es General Motors.

Elasto cuenta con un equipo de trabajo de aproximadamente 270 personas divididos en secciones Administrativas y Productivas, la mano de obra varía de acuerdo al requerimiento de las ensambladoras de autos.

Su producción radica básicamente en:

- Asientos
- Ensamblajes de Aro- llanta
- Tanques de combustible
- Estructura de asientos
- Arnés eléctricos
- Alfombras de piso y baúl
- Equipos de aire acondicionado
- Vidrios entre otros.

Actualmente se encuentra certificados por con la norma ISO/TS 16949

8.11.5 IMFRISA

Es una empresa fundada en 1973, que se dedica a la fabricación de forros de embrague y distribuidora de la más alta gama de repuestos automotriz en las líneas de frenos, embragues, suspensiones, rodamientos, aros y llantas.

Se encuentra ubicada al Norte de Quito. Cuenta con la certificación ISO 9001:2000 y mantiene una importante participación en el mercado ecuatoriano, a la vez que exporta cerca del 70% de su producción, a los países de Venezuela y Colombia.

8.12 MATRIZ DE ANÁLISIS SITUACIONAL FODA

El análisis FODA es una herramienta que nos permite conocer la situación actual de una organización, por tal motivo en el presente estudio se consideró de gran importancia la realización del mismo.

El análisis FODA del sector automotriz que se puede observar en la tabla siguiente, nos permitió visualizar el entorno de la industria, mediante el análisis de sus características internas y su situación externa. Los datos que se pudo obtener mediante la realización de este análisis nos proporcionó información para obtener un diagnóstico preciso, que nos permita elaborar una propuesta que beneficie el desarrollo del sector automotriz.

Análisis Interno

FORTALEZAS	DEBILIDADES
<ul style="list-style-type: none">➤ Industria dinámica e innovadora, que cuenta con presencia de varios años en el mercado.➤ Personal calificado y entrenado que poseen los conocimientos necesarios para obtener un adecuado desempeño en la industria automotriz.➤ Empresas autopartistas poseen convenios con las ensambladoras para proveerlos de productos.➤ Ahorro en transporte y logística debido a la cercanía a los países	<ul style="list-style-type: none">➤ Dependientes de la banca en financiamiento.➤ Contaminación medioambiental➤ Gran porcentaje de materias primas para la elaboración de autopartes provienen del exterior.➤ Menor desarrollo en la industria de autopartes en relación con los países miembros de la CAN.➤ Las autopartes dependen en su gran mayoría de la producción de las ensambladoras.

<p>de exportación.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Existe una amplia distribución de concesionarios en todo el país, lo cual facilita las ventas. ➤ Convenio de complementación de la CAN ha permitido el desarrollo del sector y facilita el aumento de exportaciones a los países de la CAN. ➤ Incremento de la capacidad instalada, debido a las inversiones en la industria. ➤ Sector que más aporta al Fisco por concepto de aranceles. ➤ Genera importante contribución al PIB del Ecuador. ➤ Genera alrededor de 77 mil fuentes de empleo. ➤ Calidad de la manufactura, cuenta con las normas internacionales de calidad. ➤ Capacidad de planta apta para poder aumentar la producción nacional. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Volumen de vehículos importados es mayor que la producción nacional. ➤ El crecimiento en la importación de vehículos ha contribuido en el déficit en la balanza comercial. ➤ Falta de investigación tecnológica que permita desarrollar tecnologías ecuatorianas que contribuyan al desarrollo del sector. ➤ Ensambladoras sujetas a la toma de decisiones por parte de las empresas internacionales.
--	--

Análisis Externo

OPORTUNIDADES	AMENAZAS
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Aumento en las exportaciones Ecuatorianas a Venezuela por convenios que benefician al sector automotor. ➤ Restricciones a las importaciones de autos pueden ayudar a que pequeñas y medianas empresas aumenten su producción y sean más competitivas en el mercado nacional. ➤ Renovación del parque vehicular con vehículos nuevos. ➤ Crecimiento de la demanda de la producción nacional de automóviles por nuestros principales socios comerciales; Colombia y Venezuela. ➤ Estrategias transnacionales permiten el ensamblaje de determinados modelos, lo cual permite el desarrollo de las plantas instaladas y la competencia entre las mismas marcas. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Pérdida de mercado interno por impuestos a vehículos ➤ Tendencia de aumentos de impuestos por parte del Estado. ➤ Inestabilidad en la política comercial ecuatoriana puede perjudicar al sector. ➤ Existencia de autopartistas subregionales amenazan la supervivencia de la producción nacional. ➤ Dinámico cambio tecnológico vuelve poco atractivos a la producción nacional, lo cual hace ver obsoletos a los vehículos desmotivando al consumidor. ➤ Concentración de la exportación en los mercados de Venezuela y Colombia ➤ Incremento de la demanda de vehículos importados.

<ul style="list-style-type: none"> ➤ Aumento de financiamiento por parte de las entidades financieras hacia los demandantes de autos. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Dificultad de acceso a nuevas tecnologías por parte de las empresas ensambladoras y autopartistas.
--	--

8.13 ASPECTOS POSITIVOS Y NEGATIVOS DE LAS RESTRICCIONES

8.13.1 ASPECTOS POSITIVOS

El déficit de la balanza comercial en los años 2011 y 2012 disminuyeron de forma considerable a comparación 2010, en el 2012 apenas se obtuvo un déficit de -189.52 millones de dólares, al reducir las importaciones, se frena la salida de divisas de nuestro país.

Protege a la industria nacional y se pretende favorecer a la industria nacional, es decir el sector ensamblador automotriz se ha visto beneficiado, debido a se encuentra en un proceso de exportación de vehículos, principalmente con el aumento de las exportaciones a Venezuela. Se debe tener en cuenta que la industria automotriz, genera el desarrollo y el aumento de producción de otras industrias.

Las plazas de trabajo han aumentado, lo cual mejora el desarrollo y productividad del país. Empresas ensambladoras como el caso de Maresa, debido a su crecimiento contrato personal para aumentar la capacidad productiva de la empresa.

“La empresa tiene previsto generar unas 115 plazas por sus compromisos de exportación de 5.400 carros a Venezuela durante este año. Ese volumen, según Maresa, la lleva a contratar mano de obra local.”³³

El establecimiento de la nueva empresa ensambladora de vehículos Great Wall Motors (CIAUTO) en Ecuador, aumentara las plazas de trabajo e impulsará la industria local con fabricación de componentes autopartistas nacionales, se cree que cerca de 800 plazas indirectas de trabajo se crearan.

Aumento de inversión por parte de las ensambladoras ha sido considerable Great Wall Motors realizo una inversión inicial de USD 25 millones, con proyección a 50 millones en los próximos cinco años.

La inversión abre oportunidades de exportación de vehículos principalmente hacia los países de la región andina, lo cual constituye un espacio importante para la exportación directa de autopartes.

8.13.2 ASPECTOS NEGATIVOS

La Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (Aeade), manifestó que la magnitud de las decisiones tomadas por el Consejo de Comercio Exterior (Comex) al emitir la Resolución No 66 fueron desastrosas, las venta de automóviles disminuyeron de forma considerable, los datos de la Aeade indican que se vendieron 116.231 automóviles en el 2012, una cifra distante a los 139.893 carros en el año 2011. Lo que significa que se vendieron 23.662 carros menos que el año anterior, lo cual pone en riesgo la estabilidad de muchas empresas y parte de las 14.000 plazas de trabajo que dependen del sector.

La producción nacional también disminuyo en comparación al 2011, apenas se produjeron 58.012 vehículos, lo implicaría que las medidas que son consideradas como

³³ [Más medidas se emiten para los autos importados](http://www.joyceginatta.com/mas-medidas-se-emiten-para-los-autos-importados.html). Recuperado el 09/10/2012 a las 17:08 de <http://www.joyceginatta.com/mas-medidas-se-emiten-para-los-autos-importados.html>

proteccionistas e incentivan a la producción nacional, no sirvieron. Por lo que podemos indicar que las resoluciones solo se enfocaron en la disminución de importaciones.

La recaudación de impuestos disminuye al disminuir las importaciones, lo cual afecta a la economía del país, ya que es una fuente importante de ingresos para la nación ecuatoriana. Los ingresos son considerables, al ser el sector automotriz uno de los más importantes en el Ecuador.

Los precios de los autos subieron, no de forma cuantiosa por que los empresarios expresaron que siempre buscan lo mejor para sus consumidores y además porque existe competencia en el mercado, y al subir los precios los consumidores ecuatorianos procederían a comprar el auto más barato, por tal motivo han decidido no aumentar en gran medida los precios, pero no descartan un aumento de precios en el futuro.

El Gobierno estableció restricciones a la importación de unidades armadas y los CKD que sirven para el ensamblaje local, el sector automotor cuenta con menos oferta disponible y algunas marcas han tenido que realizar recortes de personal.

La resolución que afecta a los CKD es concretamente, la Resolución 65, relacionada con la reducción de cupos para la importación de CKD, material con el cual se ensamblan los vehículos de producción nacional.

Una de las primeras empresas en recortar el personal fue General Motors (GM) - Ómnibus BB, “cuya planta de ensamblaje está en Quito, inició un proceso para reducir el 12,34% de su plantilla, que representa cerca de 190 personas.”³⁴

³⁴ [Más medidas se emiten para los autos importados](http://www.joyceginatta.com/mas-medidas-se-emiten-para-los-autos-importados.html). Recuperado el 09/10/2012 a las 17:08 de <http://www.joyceginatta.com/mas-medidas-se-emiten-para-los-autos-importados.html>

CAPITULO IX

9 PROPUESTA Y MODELACIÓN ESTADÍSTICA

La siguiente propuesta está desarrollada para captar la realidad del país y de esta manera mejorar el desempeño del sector automotriz y aumentar inserción de la producción ecuatoriana de vehículos y sus partes en nuevos mercados internacionales.

Hay que generar un gran consenso alrededor de la idea de que nuestro país necesita exportar bienes de mayor valor agregado, diversificar las exportaciones y buscar nuevos mercados para utilizar mejor las capacidades productivas del país. Par ello es importante diseñar una política comercial que sea capaz de ser una fuerza de negociación internacional, que brinde seguridad al mercado nacional y a los inversionistas extranjeros, ya que estos juegan un papel muy importante en la estructura económica nacional del país.

En la actualidad el mundo vive una vida globalizada y una política comercial más abierta por parte del Ecuador, abriría las puertas a la firma de nuevos tratados y acuerdos comerciales que permitan el desarrollo del Sector Automotriz. Sin embargo, es difícil pensar que se puede mejorar la situación política comercial si no se modifica la condición estructural. Hacerlo significaría generar cientos de miles de mejores puestos de trabajo que permitiría sacar a buena parte de la población de la pobreza.

Pero mejorar la política comercial ecuatoriana no es fácil, varios analistas aseguran que el Ecuador trata de captar mercados internacionales con idealismos políticos. Sin embargo, el idealismo político no está claro en materia de comercio exterior, lo que ha llevado a que la política comercial, sea el tema más errático del Gobierno del presidente Rafael Correa, el presidente no manifiesta un política aperturista y sus acciones han llevado a pensar que mantiene una política comercial cerrada que impide el libre comercio, sin embargo, se dice que el gobierno busca un política de tipo endógena, la cual se basa en la sustitución de importaciones y busca un desarrollo desde el interior de la nación, pero un mundo globalizado es peligroso establecer medidas sustitutivas de

importación porque podemos quedar excluidos de un comercio que día a día es más globalizado.

Por tomar un ejemplo la alianza del pacifico, de la cual Ecuador quedo excluido, esta alianza pretende negociar en mejores condiciones con Asia, en donde se destacan varias importantes economías, como las de Vietnam y Corea, pero, sobre todo, la gigantesca China.

Es importante recalcar que los países vecinos están un paso adelante en firma de tratados que brindan preferencias arancelarias y hacen que sus productos sean más competitivos en los mercados internacionales, mientras que el Ecuador se mantiene desplazado junto con Bolivia, por tal motivo es importante realizar cambios ahora que permitan una mayor integración de Ecuador con otros países.

El Sector Automotriz en los últimos años se ha convertido en el empuje para el tan anhelado desarrollo, es así como dentro de la composición macroeconómica del Ecuador el Sector Automotriz mantiene un sitio preponderante debido a su alto peso dentro de la importación, exportación y producción interna. A pesar de las restricciones a las importaciones que ha atravesado el Sector Automotriz sigue siendo uno de los sectores más dinámicos de la economía nacional, mantiene comportamientos estructurales de encadenamientos con el resto de sectores de la economía.

Real mente es importante promover una política comercial que permita el desarrollo del Sector Automotriz y se caracterice por aumentar la productividad total de los factores y mejorar así la competitividad internacional del Ecuador. Las decisiones adoptadas por el gobierno ecuatoriano deben ser firmes y congruentes, que ayuden e influyan de manera positiva en el desarrollo de la producción nacional. También es indispensable el dialogo con los participantes que pueden verse afectados con la toma de decisiones, para tratar de llegar a un consenso que permita beneficios para las diferentes partes. Un consenso le permitirá al gobierno tener argumentos válidos, asertivos y una visión más amplia.

En un principio el gobierno ecuatoriano argumentó que la implementación de las restricciones a las importaciones vehículos y CKD tuvieron un fin ambiental, de protección a la salud de las personas y balanza comercial, cuando se sabe que las

decisiones se adoptaron única y exclusivamente por el saldo negativo de la balanza comercial, el cual ha sido negativo desde el 2009, estos argumentos causaron incertidumbre y desacierto en el sector automotriz, ya que analistas se pronunciaban y manifestaban que si las medidas tuvieran un fin ambiental y de protección de la salud de las personas, se hubiese tomado otro tipo de medidas.

Esto generó inestabilidad en los sectores afectados, sin embargo se puede evitar mediante el desarrollo de una política transparente y comunicativa, ya que no es posible dinamizar el sector exportador sin contar con una orientación clara de la política comercial.

El déficit de la balanza comercial ha sido el martirio para el gobierno del presidente Rafael Correa. Existen formas para reducir el déficit en la balanza comercial, bien se lo puede hacer aumentando las exportaciones, disminuyendo las importaciones, y disminuyendo el gasto público. El gobierno ha adoptado por disminuir las importaciones mediante restricciones arancelarias o cupos de importación, sin embargo estas medidas son consideradas como parches al comercio que solo influyen en el comercio mientras estén en vigencia y no son una solución que incida en la estructura misma para obtener mejoras.

MODELO DE REGRESIÓN LINEAL

Relación causal entre disminución del déficit de la balanza comercial y el crecimiento del PIB.

HIPÓTESIS:

“La disminución del déficit de la Balanza comercial, explica el crecimiento del PIB”

Variable Independiente: Balanza Comercial

Variable Dependiente: PIB

PIB = f (BALANZA COMERCIAL, etc, etc)

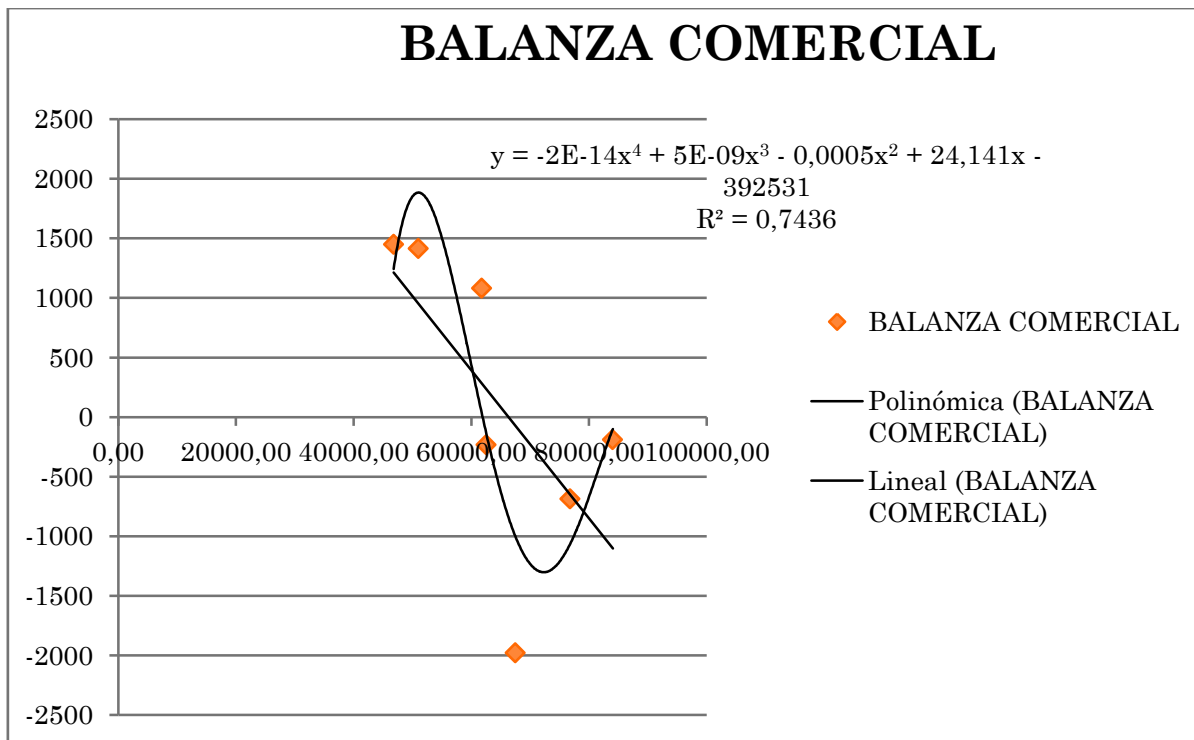
Análisis de Datos:

TABLA # 23

En millones de USD

AÑOS	PIB	BALANZA COMERCIAL
2006	46802,00	1448,79
2007	51007,80	1414,2
2008	61762,60	1081,02
2009	62519,70	-233,85
2010	67513,70	-1978,73
2011	76769,70	-687,19
2012	84039,90	-189,52

Aplicando la ecuación poli nómica de grado 4, el modelo se ajusta de manera importante arrojando un r^2 de 0,74



Análisis de Resultados:

La disminución del déficit de la balanza comercial explica el crecimiento del PIB 0,74, lo cual, demuestra una mediana correspondencia entre déficit en la balanza comercial y PIB.

Con los datos recogidos durante los últimos 7 años se pudo demostrar que al reducir déficit existente en la balanza comercial en el Ecuador, se puede incrementar el PIB. Por cada dólar de incremento en la balanza comercial, el PIB se incrementara en 0.74.

Esta relación se la podría aumentar tratando de frenar el gasto público, el cual influye sobre las importaciones, y con un asertivo incremento en las exportaciones, se incidirá positivamente sobre la balanza comercial y el PIB.

Según los datos conseguidos en la balanza comercial se ha logrado reducir las importaciones, mediante la sustitución de importaciones pero realmente no hemos podido eliminar el déficit en la balanza comercial, son cuatro años poniendo en práctica esta forma de comercio por lo que queda claro que la política pública de sustitución de importaciones no es eficiente para eliminar el déficit comercial, se debe también reconocer que tenemos un problema real que es la carencia de una oferta exportable, misma que se ha visto afectada en muchos casos por varias carencias en la política de gobierno, además el excesivo gasto público ha contribuido de forma considerable en el aumento de importaciones.

MODELO DE REGRESIÓN LINEAL

Relación causal entre crecimiento del gasto público y el crecimiento de las importaciones.

HIPÓTESIS:

“El crecimiento del gasto público, explica el crecimiento de las importaciones”

Variable Independiente: Gasto Público

Variable Dependiente: Importaciones

IMPORTACIONES = f (GASTO PUBLICO, etc, etc)

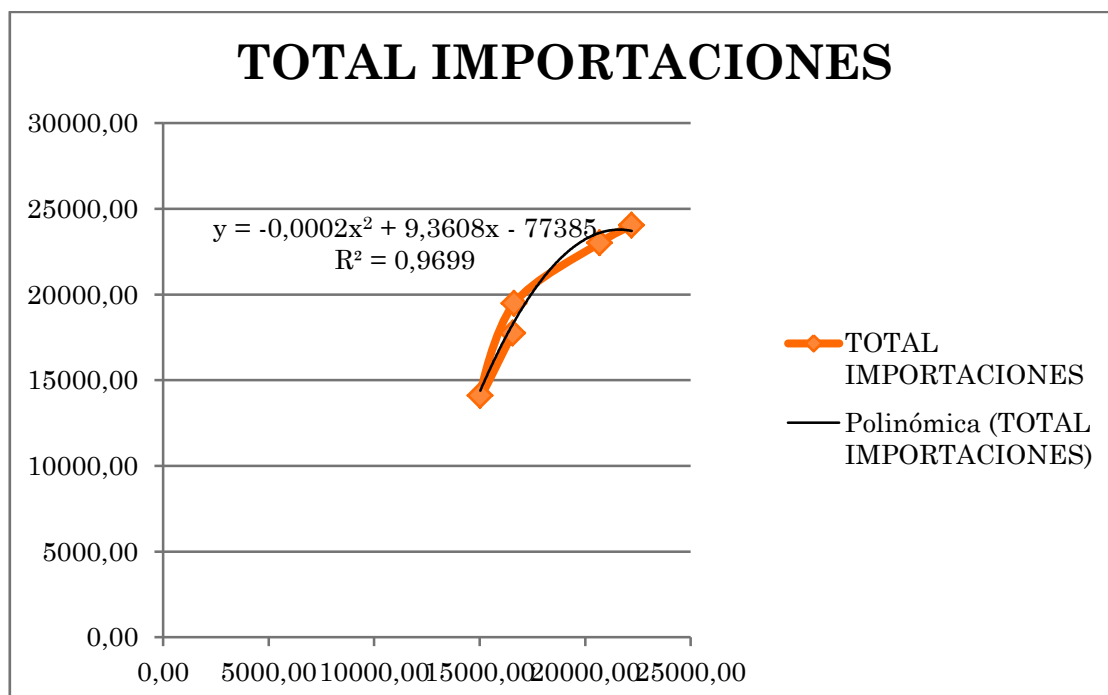
Análisis de Datos:

TABLA # 24

En millones de USD

AÑOS	GASTO PÚBLICO	TOTAL IMPORTACIONES
2008	16564,04	17737,30
2009	15030,50	14096,90
2010	16628,75	19468,65
2011	20680,20	23009,55
2012	22202,20	24041,54

Aplicando la ecuación polinómica de grado 2, el modelo se ajusta de manera importante arrojando un r^2 de 0,96.



Análisis de Resultados:

El gasto público por parte del estado en el Ecuador explica el crecimiento de las importaciones 0,96, lo cual, demuestra una alta correspondencia entre gasto público, importaciones, y déficit en la balanza comercial.

Con los datos recogidos se pudo demostrar que el gasto público desmesurado en el Ecuador durante los últimos 5 años, fomenta el crecimiento de las importaciones. Por cada dólar de incremento del Gasto Público del estado, las importaciones se incrementarían en 0.96.

Esta relación se la podría disminuir tratando de frenar el gasto público, lo cual permitiría una disminución en las importaciones, incidiendo positivamente en la balanza comercial, combatiendo el déficit existente.

El gasto público se podría constituir en un elemento sustancial en la disminución del déficit en la balanza comercial.

En cambio la oferta exportable se puede promover mediante el desarrollo de nuevas tecnologías, con la capacitación de los exportadores para que los productos lleguen a su destino con los requerimientos internacionales, sean estos aspectos técnicos, sanitarios, fitosanitarios, aranceles, etc. De esta manera los productos penetrarán los mercados internacionales de manera óptima y certera. Se debe tener en cuenta que las exportaciones promueven la economía del país y forma un aspecto importante de la reducción del déficit de balanza comercial.

MODELO DE REGRESIÓN LINEAL

Relación causal entre crecimiento del PIB y el crecimiento exportaciones.

HIPÓTESIS:

“El crecimiento de las exportaciones, explica el crecimiento de PIB”

Variable Independiente: EXPORTACIONES

Variable Dependiente: PIB

$$\text{PIB} = f(\text{EXPORTACIONES, etc, etc})$$

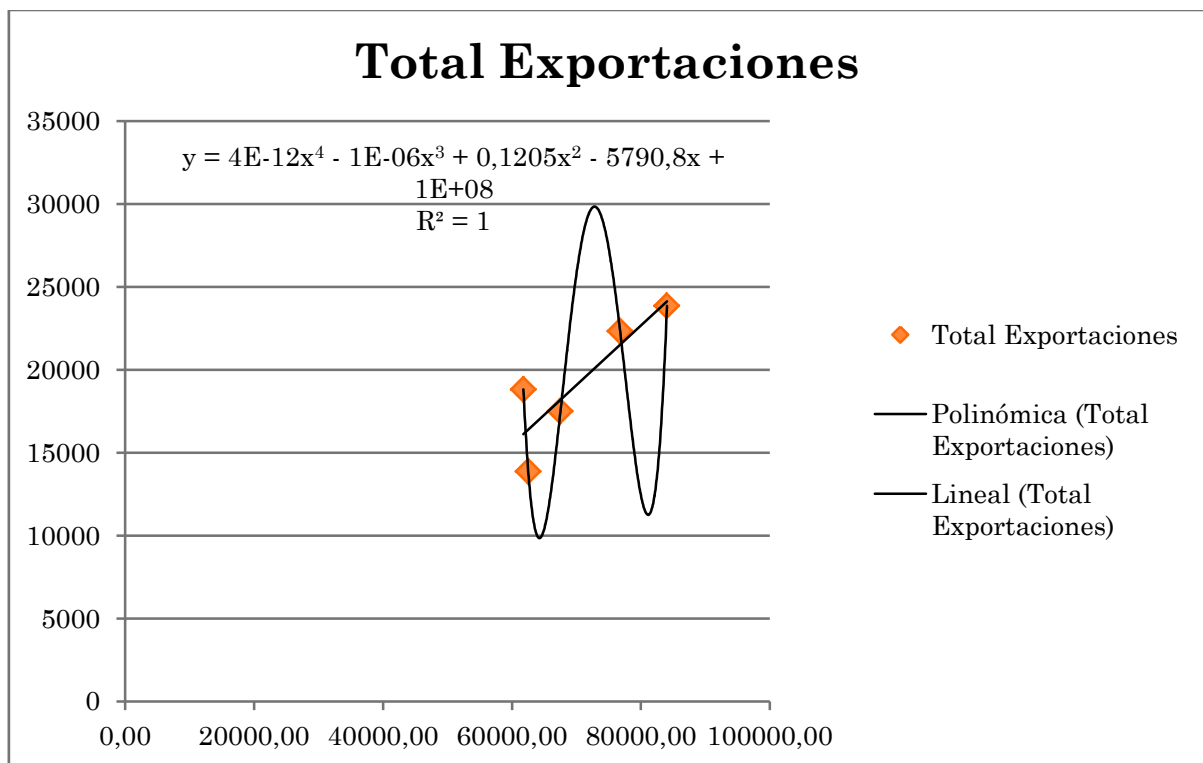
Análisis de Datos:

TABLA # 23

En millones de USD

AÑOS	PIB	Total Exportaciones
2008	61762,60	18818,33
2009	62519,70	13863,06
2010	67513,70	17489,93
2011	76769,70	22322,35
2012	84039,90	23852,02

Aplicando la ecuación polinómica de grado 4, el modelo se ajusta de manera importante arrojando un r^2 de 1.



Análisis de Resultados:

Las exportaciones Ecuatorianas explica el crecimiento de PIB 1, lo cual, demuestra una alta correspondencia entre las exportaciones, crecimiento, PIB, y desarrollo económico.

Con los datos recogidos se pudo demostrar que el incremento de las exportaciones en el Ecuador durante los últimos 5 años, fomenta el crecimiento del PIB. Por cada dólar de incremento de las exportaciones, el PIB se incrementaran en 1.

Esta relación se la podría ampliar hacia la diversificación de mercados, a través de mejorar e incentivar la firma de nuevos acuerdos comerciales del Ecuador con el resto del mundo, las exportaciones forman parte del tan anhelado desarrollo y son parte fundamental del crecimiento económico.

Además para incentivar el desarrollo del país se puede mejorar las formas de financiamiento con tasas bajas de interés en créditos para clientes y para la industria automotriz. Financiamiento que permita a los consumidores nacionales adquirir carros de manera más sencilla y confiable. Financiamiento que permita a la industria automotriz invertir en tecnologías para un mejor desempeño en la industrialización y de esta manera mejorar los procesos de ensamblaje.

Según lo analizado los cupos e impuestos a las importaciones afectan a los CKD, es necesario tener en cuenta que del 14% al 18% de los productos que sirven para el ensamblaje de autos son ecuatorianos, es decir que en su mayoría provienen del exterior. Por ende las medidas que limitan las importaciones de CKD afectan directamente a la producción y exportación de vehículos por que encarece el costo del producto total que son los vehículos y muchas veces escasea las partes que son necesarias para el ensamblaje. Para promover la industria nacional del sector se debería gravar con arancel cero, los productos que necesite el sector automotor que no se produzcan en el territorio nacional e incentivar a las industrias que mediante capacitación y mejoramiento de tecnología produzcan dichos productos. De esta manera

se podría disminuir las importaciones de los CKD y aumentar las exportaciones de los vehículos.

Otra de las problemáticas identificadas se encuentra en sus altos niveles de concentración de exportaciones por destino, lo que sumado a su alta vinculación del sector con la economía externa, lo convierte en un área sumamente sensible y permeable a problemas externos. Por esta razón es importante desarrollar más destinos para las exportaciones del sector automotriz., al diversificar los mercados obtendremos un mayor número de ventas y una menor dependencia de los países donde se concentran las exportaciones, en este caso Venezuela y Colombia.

CAPÍTULO X

10 CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

10.1 CONCLUSIONES

- El gobierno actual ecuatoriano no ha logrado definir una política comercial firme y convincente que permita que el Ecuador desarrolle considerablemente sus exportaciones.
- La intervención del estado en la sustitución selectiva de importaciones no solo tienen el fin de proteger el medio ambiente y la salud de las personas, sino que también tuvieron el objetivo de eliminar el déficit de la balanza comercial, sin embargo el déficit aún persiste.
- El sector automotor Ecuatoriano ha mantenido una participación muy considerable en la economía del país y en los últimos años ha presentado un crecimiento sostenido, sin embargo este crecimiento ha sido limitado por las medidas restrictivas a las importaciones, medidas que no solo afectan a la importaciones sino también a la producción y exportación de productos automotrices.
- El establecimiento de la nueva empresa ensambladora de vehículos Great Wall Motors (CIAUTO) en Ecuador y el nuevo convenio firmado con Venezuela aumento las plazas de trabajo e impulsa la industria local con fabricación de componentes autopartistas nacionales.
- La producción ecuatoriana de autopartes, en su gran mayoría se encuentran sujetas a la producción de autos de las ensambladoras nacionales.

- El crecimiento que ha experimentado el sector automotriz se debe a que el Ecuador tiene una economía dolarizada, al envío de remesas del exterior por parte de nuestros emigrantes y las nuevas formas de financiamiento ofrecido por las agencias bancarias y financieras del país.
- No todas las empresas ensambladoras y autopartistas ecuatorianas tendrán igual impacto frente a las medidas adoptadas por el gobierno ecuatoriano, su desarrollo depende de su distinto grado de participación en el mercado, nivel de exportación y al diferente grado de desarrollo tecnológico.
- La integración y la libertad de comercio en un mundo globalizado deja apartados a países que se niegan a seguir los mismos pasos, el Ecuador se encuentra en desventaja frente a los países vecinos de Colombia y Perú, los cuales ya han negociado acuerdos con EEUU y la Unión Europea.

10.2 RECOMENDACIONES

- Dada la importancia del sector automotriz ecuatoriano dentro de la economía del país, es importante establecer e implementar una política comercial orientada a la apertura de nuevos mercados y a la consolidación de los ya existentes, viabilizar operativamente el acceso al crédito para las exportaciones, con el propósito de garantizar el desarrollo competitivo de la industria nacional.
- Aumentar la participación en mercados internacionales de productos automotrices mediante acciones de promoción como ruedas de negocios y ferias, abiertas, de manera de aprovechar las oportunidades que brindan las diferentes economías del mundo, en especial las nuevas economías que más crecen y que presentan nuevas oportunidades para la producción ecuatoriana.

- Establecer una política de integración productiva que permita una mayor incorporación y desarrollo de componentes locales, la misma que tendrá que estar diseñada de acuerdo a la realidad de las industrias nacionales de autopartes.
- Atraer inversiones extranjeras de tal manera que se pueda fortalecer la industria mediante la innovación de tendencias tecnológicas, haciendo al sector automotor ensamblador ecuatoriano más competitivo, de igual forma promover el aumento de inversiones en la fabricación de autopartes que no se fabrique en el Ecuador, para diversificar la producción de productos y reducir las importaciones.
- Finalmente, se recomienda que representantes del sector empresarial automotriz y las autoridades de los diferentes organismos gubernamentales mantengan reuniones permanentes de trabajo para definir en conjunto las políticas necesarias y adecuadas para el correcto desarrollo de la industria nacional del sector automotor.

10.3 BIBLIOGRAFIA

- Arosemena Guillermo (Año 1996), La Historia Empresarial del Ecuador, Vol.2, Primera Edición.
- Aranceles elevados, restricciones cuantitativas y otras barreras no arancelarias alientan la ineficiencia” (FAO, Agroindustrial Policy Reviews, Methodological Guidelines, Servicio de Apoyo para las Políticas, Dirección de Asistencia para las Políticas, Roma, 1997, pág. 35).
- Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador AEADE, Informe de labores 2011-2012, página 5.
- PROECUADOR Unidad de Inteligencia Comercial, Análisis Sectorial Automotriz y Autopartes, página 4.
- Gestión, No hay brújula en el comercio exterior, pag 12
- Resolución numero 67 COMEX
- Franklin weinstein, “ The uses of Foreign Policy in Indonesia. An Approach to the Analysis of Foreign Policy in the Less Developed Countries”, en Davis S. McLellan, Willian C. Olson y Fred Sondermann. The Theory and Practice of International Relations, Nueva Jersey, Prentice-Hall, 1974, pp. 151-160.
- Isabel Estévez. 2012 ¿HACIA DÓNDE VA LA POLÍTICA COMERCIAL ECUATORIANA? Pág. 16
- Desarrollo endógeno, COMPAS AGRUCO 2008 N.-13
- GM OBB del Ecuador Memoria de Sostenibilidad 2011 Pag 44
- Unidad de Inteligencia Comercial. Pro Ecuador, Análisis de sectorial automotriz y autopartes, pág. 1
- Escenarios divergentes de la inserción ecuatoriana en el mundo. Grace Jaramillo.
- Política comercial del Nuevo Gobierno. Gustavo Solórzano Andrade. 2007

Páginas web

- <http://andes.info.ec/2009-2011.php/?p=66066>
- http://www.patiodedeautos.com/detalle_noticia.asp?id=2161

- www.cinae.org.ec/index.php?option=com_content%26view%3Darticle%26id%3D26%26Itemid%3D302%26lang%3Des+historia+del+sector+automotriz+ecuadoriano&cd=1&hl=es&ct=clnk&gl=ec
- <http://www.buenastareas.com/ensayos/Concepto-De-Politica-Comercial/3009439.html>
- <http://www.proecuador.gob.ec/faq/%C2%BFque-son-barreras-arancelarias/>
- <http://www.explored.com.ec/noticias-ecuador/sin-politica-comercial-475484.html>
- http://www.elcomercio.com/negocios/Empresarios-hablan-ajuste-precios-contrabando_0_720527997.html
- <http://www.comexi.gob.ec/comexi/index.shtml>
- <http://www.eluniverso.com/2009/07/11/1/1356/2E959264F144442686CEC2D61507DE73.html>
- http://www.elcomercio.com/negocios/Gobierno-restringe-importacion-celulares_0_719328287.html
- <http://www.hoy.com.ec/noticias-ecuador/el-contrabando-de-licores-crece-por-los-impuestos-y-aranceles-571594.html>
- <http://www.consultingcredit.com/glosario/v/volatilidad.html>
- http://www.aladda.com/quienes_somos.php
- <http://www.industrias.gob.ec/nueva-inversion-privada-de-usd-8-millones-en-sector-automotor-ecuadoriano/>
- <http://www.sri.gob.ec/web/10138/110>
- <http://www.elmercurio.com.ec/338359-optimismo-en-industria-licorera-frente-a-nuevas-reglas.html>
- <http://www.aeade.net/web/images/stories/descargas/biblioteca/InformedeLaboresdelDirectorio2012.pdf>
- <http://www.eluniverso.com/2012/06/17/1/1355/sector-automotor-pedira-comex-analice-impacto-restricciones.html>
- <http://www.joyceginatta.com/mas-medidas-se-emiten-para-los-autos-importados.html>

10.4 ANEXOS

ANEXO 1

Empresas asociadas a la Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana

ALFINSA S.A.

AYMESA S.A.

CAR SOUNDVISION CIA. LTDA.

CHOVA DEL ECUADOR S.A.

COIVESA S.A.

CONTINENTAL TIRE ANDINA S.A.

DOMIZIL S.A.

ECUAENSAMBLES

EGAR S.A.

ELASTO S.A.

FÁBRICA DE RESORTES VANDERBILT S.A.

IMFRISA S.A.

INDIMA S.A

INDUSTRIAS DACAR CIA. LTDA.

JAYCO CIA. LTDA.

MANUFACTURAS ARMADURÍAS Y REPUESTOS ECUATORIANOS S.A.

MARESA

MECANIZA CIA.LTDA.

METALTRONIC S.A.

MICHELIN S.A.

MUNDY HOME MUNME CIA. LTDA.

ÓMNIBUS BB TRANSPORTES S.A.

PF GROUP S.A.

ROAD TRACK ECUADOR CIA. LTDA.

TECNIVIDRIO 2000 S.A.

TECNOVA S.A.

TOYOTA S.A.

VITEMCO ECUADOR

ANEXO 2

RESOLUCIONES COMEX 2012

Sector Automotriz

MATERIA	FECHA	REGISTRO OFICIAL
Resolución N° 36 : Prórroga diferimiento neumáticos.	3 de Enero de 2012	N°. 629, 30 de enero de 2012
Resolución N° 51 Disposiciones para importación de vehículos especiales	27 de marzo de 2012	N°. 700, 10 de mayo de 2012
Resolución N° 62 Prorroga de diferimiento arancelario a 0% del arancel (ad-valorem + específico), para la importación de neumáticos clasificados en la subpartida 4011.20.10.00, otorgado mediante Resolución N° 9 del COMEX y reformada mediante Resolución N° 36	17 de mayo de 2012	
Resolución N°65: Establécese restricción cuantitativa y modificación arancelaria a CKD (vehículos)	11 de junio de 2012	Suplemento al Registro Oficial N° 730, 22 de junio de 2012
Resolución N° 66* Establécese una restricción cuantitativa anual de importación para vehículos. * Fe de erratas (a) * Fe de erratas (b)	11 de junio de 2012	Suplemento al Registro Oficial N° 725, 15 de Junio de 2012 * Suplemento al Registro Oficial N° 738, 4

		de Julio de 2012
Resolución N°74 Prorroga de diferimiento arancelario a 0% del arancel (ad-valorem + específico), para la importación de neumáticos clasificados en la subpartida 4011.20.10.00, otorgado mediante Resolución N° 599 del COMEXI.	11 de julio de 2012	
Resolución N° 77 Reglas generales – aplicación a las resoluciones 65, 66 y 67.	30 de julio de 2012	
Resolución N° 88: Prórroga de diferimiento arancelario de neumáticos		
Resolución N° 94 Medidas de aplicación para cuotas de vehículos	19 de noviembre de 2012	Suplemento R.O. N°844 de 4 de diciembre de 2012
Resolución N° 95 Apertura arancelaria para tricimotos y licencia previa FE DE ERRATAS		
Resolución N°96 Reforma Resolución N 66, eliminacion de detalle de subpartidas		

FUENTE Y ELABORACIÓN: COMEX

ANEXO 3

RESOLUCION 66 DEL COMEX

RESUELVE:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 9.- Las medidas adoptadas por la presente Resolución se aplicarán a todas las mercancías que se embarquen con destino al Ecuador a partir del día siguiente de la

publicación de esta Resolución en el Registro Oficial. No obstante, por tratarse de una cuota de importación anual, el SENA E deberá descontar inmediatamente de la cuota asignada, las cantidades y montos importados desde el 1 de enero de 2012, hasta la fecha de publicación de esta resolución.

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

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

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

Sin perjuicio de lo señalado en el párrafo anterior, los saldos no utilizados de las licencias otorgadas o las licencias que no se hubieren utilizado con embarques previos a esta medida, quedaran sin efecto a partir de la vigencia de la presente resolución y los importadores deberán respetar estrictamente las cuotas otorgadas.

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

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

ANEXO I

RUC	Consignatario	Partida Arancelaria	Cuota Anual en dólares (FOB)	Cuota Anual en Unidades
1791739205001	AEKIA S.A.	8703229090	13,725,741.40	2,412
		8703239090	16,213,516.90	1,674
		8703241090	192,577.70	9

		8703249090	883,137.50	55
		8703319090	8,302.00	1
		8703329090	2,130,240.00	210
		8703331090	86,800.00	4
		8703339090	41,048.00	2
		8704211090	69,048.00	7
0190007510001	ALMACENES JUAN ELJURI CIA. LTDA.	8703210090	266,433.30	71
		8703241090	31,780.00	1
1790360741001	ALVAREZ BARBA S.A.	8703231090	68,625.12	2
		8703239090	640,899.67	24
		8703241090	82,971.00	2
		8703249090	61,935.30	1
		8703900091	9,857,208.36	134
1890010705001	AMBACAR CIA. LTDA.	8703210090	506,834.02	107
		8703221090	524,835.85	85
		8703229090	294,249.76	50
		8703231090	241,011.69	28
		8703239090	1,060,627.34	106
		8703329090	59,009.72	5
		8703339090	84,240.80	7
		8703900091	1,305,594.33	27
		8704211090	1,620,369.73	171
		8704311090	1,137,223.36	167
1790294757001	AUTOMOTORES DE FRANCIA COMPAÑIA ANONIMA AUTOFRANCIA C.A.	8703229090	342,612.90	35
		8703239090	701,512.70	51
		8703329090	104,647.90	7
1790014797001	AUTOMOTORES Y ANEXOS S.A. AYASA	8703229090	7,684,759.60	979
		8703231090	7,855,094.73	600
		8703239090	57,993,155.76	6,909
		8703241090	257,479.78	9

		8703331090	125,978.00	5
		8704211090	10,650,515.55	766
		8704311090	7,506,691.86	839
1792231116001	AUTOSHARECORP S.A	8703231090	273,388.50	19
		8703241090	381,299.10	14
		8703249090	1,183,700.00	67
		8703900091	4,474,337.00	151
		8704211090	142,075.50	7
		8704311090	8,314,425.70	509
0190354407001	CAMC TRUCK CIA. LTDA.	8703239090	15,750.00	2
		8704211090	150,780.00	17
1790009459001	CASABACA S.A.	8703900091	9,826,507.39	283
0990332169001	CETIVEHICULOS S.A.	8703229090	468,179.60	46
		8703239090	607,581.80	42
		8703329090	56,590.10	5
		8704211090	55,118.00	7
0990919550001	CHRYSLER - JEEP AUTOMOTRIZ DEL ECUADOR S.A.	8703231090	162,838.90	10
		8703239090	68,094.60	4
		8703241090	140,694.40	7
		8704311090	124,278.00	8
1792028795001	CINASCAR DE ECUADOR S.A.	8703210090	984,754.72	259
		8703221090	260,512.00	45
		8703229090	337,820.00	95
		8703239090	485,128.00	98
		8704311090	807,258.49	186
1791895584001	CORPORACION CARRERA S.A	8703239090	29,540.00	1
		8703241090	95,337.20	4
		8703249090	19,250.00	1
		8703329090	49,700.00	1
		8703900091	5,808,048.40	109

1791938046001	DAIHAUTO S.A.	8703900091	205,365.50	4
0992240776001	DISTRIBUIDORA DE VEHICULOS S.A. DIVESA	8703229090	133,896.00	25
		8704311090	104,195.00	24
0991331433001	EUROVEHICULOS S.A.	8703221090	101,225.60	22
		8703229090	227,546.90	48
		8703231090	1,031,663.50	187
		8703239090	740,626.60	127
		8703319090	14,795.20	3
		8703329090	388,392.20	48
0190347370001	FISUM S.A.	8703239090	7,639,237.20	896
		8704211090	8,387,380.40	536
		8704311090	679,240.80	80
1790598012001	GENERAL MOTORS DEL ECUADOR S.A.	8703210090	13,299,466.43	2,781
		8703229090	5,400,432.40	853
		8703231090	210,901.14	13
		8703239090	17,115,714.07	1,572
		8703241090	3,864,713.68	230
		8703249090	546,182.25	27
		8703900091	11,889,789.68	362
		8704211090	11,169,524.10	674
1792121795001	GERMANMOTORS S.A.	8703229090	32,810.40	2
		8703231090	641,273.50	23
		8703239090	670,900.44	34
		8703241090	86,449.44	2
		8703331090	28,450.80	1
0992284668001	GOTELLI S.A.	8703900091	794,054.80	17
0190003701001	IMPORTADORA TOMBAMBA S.A.	8703241090	17,500.00	1
		8703900091	11,215,442.52	321
1791276647001	INTRANS ECUADOR S.A.	8703231090	739,786.60	38
		8703239090	730,158.80	56

		8703321090	271,625.90	12
		8703331090	23,100.70	1
1790279901001	MANUFACTURAS ARMADURIAS Y REPUESTOS ECUATORIANOS S.A. MARESA	8703229090	5,523,210.63	456
		8703239090	9,021,020.48	596
		8703249090	639,904.93	23
		8704211090	2,320,462.87	165
0990022011001	MAQUINARIAS Y VEHICULOS S.A. MAVESA	8703229090	156,625.00	14
		8703239090	485,811.90	32
		8703329090	11,060.70	1
		8703900091	418,964.00	7
		8704211090	191,911.30	20
1791827430001	MECANOSOLVERS S.A.	8703229090	505,575.00	123
		8703239090	1,925.00	1
		8704311090	373,450.00	116
1791998472001	MOSUMI S.A.	8703231090	312,843.25	15
		8703239090	2,786,858.98	172
		8703241090	173,493.66	7
		8703321090	280,921.44	12
		8703329090	258,017.06	11
		8703331090	557,300.56	21
		8704211090	3,721,480.39	208
		8704311090	232,298.00	12
0190310647001	NEGOCIOS AUTOMOTRICES NEOHYUNDAI S.A.	8703229090	29,982,016.40	5,297
		8703231090	2,814,577.50	202
		8703239090	46,901,817.20	5,053
		8703241090	1,010,185.40	58
		8703249090	956,883.20	50
		8703319090	192,080.00	28
		8703321090	18,590.60	1
		8703329090	377,048.00	36

		8703331090	30,958.20	1
		8703339090	191,165.80	9
		8704211090	256,137.00	31
1790233979001	OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A.	8704211090	13,444.20	1
0992578963001	PIEDRAMUNDO S.A.	8703900091	406,247.92	6
1790015424001	QUITO MOTORS S.A. COMERCIAL E INDUSTRIAL	8703231090	658,157.50	46
		8703241090	749,883.40	29
		8703249090	1,407,980.00	79
		8703900091	24,033,723.00	809
		8704211090	1,841,310.80	89
		8704311090	30,917,187.00	1,944
1790517454001	RECORDMOTOR S.A.	8703231090	275,703.65	13
		8703239090	1,468,495.40	85
		8703241090	433,439.30	15
		8703249090	273,053.20	11
1716118052001	SANCHEZ ROSAS EYMI JE ZAEL	8703900091	483,388.50	8
1792008077001	STARMOTORS S.A.	8703231090	74,519.20	2
		8703239090	334,093.20	13
		8703241090	123,749.35	3
		8703249090	146,588.40	4
		8703900091	4,627,871.50	54
1790010309001	TEOJAMA COMERCIAL SA	8703229090	267,340.48	20
		8703900091	196,989.70	4
0400951778001	TERAN CAICEDO LUIS RAMIRO	8703241090	76,650.00	2
		8703249090	73,850.00	3
		8703900091	176,379.00	4
0992141913001	TOYOCOSTA S.A.	8703900091	9,723,901.81	301
1792073634001	TOYOTA DEL ECUADOR S.A.	8703229090	1,637,243.86	191
		8703231090	10,133,283.46	691
		8703239090	2,528,371.31	239

		8703241090	3,819,650.43	174
		8703900091	168,903.06	6
		8704211090	14,162,675.10	1,152
		8704311090	28,273,986.20	2,802
0401328034001	VIZCAINO TERAN PAUL ANDRES	8703231090	14,805.00	1
		8703900091	973,243.60	21

ANEXO 4

GENERAL MOTORS



GENERAL MOTORS DEL ECUADOR S.A.

ANEXO 5

MARESA



ANEXO 6

AYMESA



ANEXO 7

METALTRONIC



ANEXO 8

INDIMA



ANEXO 9

ELASTO





ANEXO 10

IMFRISA S.A.

