



Universidad Laica VICENTE ROCAFUERTE De Guayaquil

Facultad de Ciencias Sociales y Derecho

CARRERA DE ECONOMÍA

**PLAN DE TRABAJO DE TITULACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE
ECONOMISTA**

TEMA:

INCIDENCIAS DE LAS SALVAGUARDIAS ARANCELARIAS EN EL SECTOR

AUTOMOTRIZ ECUATORIANO AÑO 2015-2017

AUTOR:

BRYAN NARVÁEZ CAÑARTE

TUTOR:

ECO. JOSE ALCÍVAR BOWEN

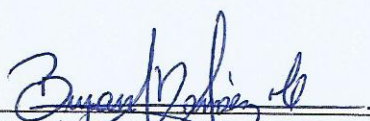
GUAYAQUIL, ENERO 2018

DECLARACIÓN DE AUTORÍA Y CESIÓN DE DERECHOS PATRIMONIALES

Yo BRYAN GEOVANNY NARVÁEZ CAÑARTE, declaro bajo juramento, que la autoría del presente trabajo de investigación, corresponde totalmente al suscrito y me responsabilizo con los criterios y opiniones científicas que en el mismo se declaran, como producto de la investigación realizada.

De la misma forma, cedo mis derechos patrimoniales y de titularidad a la Universidad Laica VICENTE ROCAFUERTE de Guayaquil, según lo establece la Ley de Propiedad Intelectual del Ecuador. Este proyecto se ha ejecutado con el propósito de estudiar las INCIDENCIAS DE LAS SALVAGUARDIAS ARANCELARIAS EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ ECUATORIANO AÑO 2015-2017.

Autor:

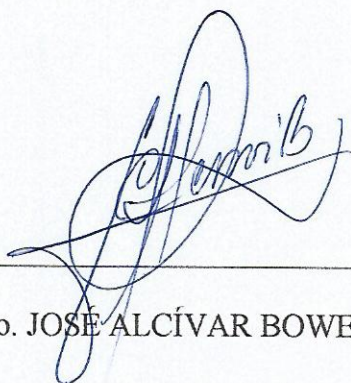

BRYAN GEOVANNY NARVÁEZ CAÑARTE
C.I.: 0930326301

CERTIFICACIÓN DE ACEPTACIÓN DEL TUTOR

En mi calidad de Tutor del Proyecto de Investigación INCIDENCIAS DE LAS SALVAGUARDIAS ARANCELARIAS EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ ECUATORIANO AÑO 2015 - 2017, nombrado por el Consejo Directivo de la Facultad de Ciencias Sociales y Derecho de la Universidad Laica VICENTE ROCAFUERTE de Guayaquil.

CERTIFICO:

Haber dirigido, revisado y analizado en todas sus partes el Proyecto de Investigación titulado: “INCIDENCIAS DE LAS SALVAGUARDIAS ARANCELARIAS EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ ECUATORIANO AÑO 2015 - 2017”, presentado por el estudiante BRYAN GEOVANNY NARVAEZ CAÑARTE como requisito previo a la aprobación de la investigación para optar al Título de ECONOMISTA, encontrándose apto para su sustentación.



Eco. JOSÉ ALCÍVAR BOWEN; MAE.

C.I.:0905567830

CERTIFICADO DE ANTIPLAGIO



Urkund Analysis Result

Analysed Document: Proyecto Salvaguardias Bryan Narvaez Enero 2018.docx
(D35057282)
Submitted: 1/26/2018 3:27:00 PM
Submitted By: bryangeo15@hotmail.com
Significance: 4 %

Sources included in the report:

Tesis Susana Román ULVR 16-11-2016.docx (D23375580)
1429147088_CAPITULO 2015.docx (D13955820)

Instances where selected sources appear:

6

A handwritten signature in blue ink, appearing to be "Bryan Narvaez", written over a large, loopy scribble.



FICHA REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA		
FICHA DE REGISTRO DE TESIS		
TÍTULO Y SUBTÍTULO: INCIDENCIAS DE LAS SALVAGUARDIAS ARANCELARIAS EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ ECUATORIANO AÑO 2015-2017.		
AUTORES: NARVAEZ CAÑARTE BRYAN GEOVANNY	TUTOR: ECO. JOSE ALCÍVAR BOWEN	
INSTITUCIÓN: UNIVERSIDAD LAICA VICENTE ROCAFUERTE	FACULTAD: FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DERECHO	
CARRERA: ECONOMÍA		
FECHA DE PUBLICACIÓN:	N. DE PAGS: 61	
ÁREA TEMÁTICA: ANÁLISIS		
PALABRAS CLAVE: Salvaguardias, sector automotriz, aranceles, balanza comercial, políticas comerciales.		
RESUMEN: Este proyecto estuvo enfocado en el análisis de las incidencias en la implementación de las salvaguardias arancelarias en el sector automotriz ecuatoriano, esto desde el año 2015 al año 2017, recopilando toda la información obtenida de los diferentes actores involucrados en este análisis. La finalidad de este estudio fue conocer como influyó la implementación de salvaguardias en el sector automotriz, utilizando para ello un método de investigación documental con un enfoque mixto, la misma que permitió obtener datos reales sobre la evolución de la industria automotriz del Ecuador durante el periodo 2015-2017 y su variabilidad a partir del momento en que se establecieron hasta su finalización. Mediante este análisis se pudo conocer que el sector automotriz ecuatoriano registró una considerable disminución en sus ingresos tanto en ventas como a nivel de importaciones; mientras que el Estado fue el principal beneficiario pudiendo recaudar un aproximado de 750 millones al término del 2017 como podremos encontrar en este estudio, cerrando así este análisis con las conclusiones y recomendaciones en base a los datos obtenidos.		
N. DE REGISTRO (en base de datos):	N. DE CLASIFICACIÓN:	
DIRECCIÓN URL (tesis en la web):		
ADJUNTO URL (tesis en la web):		
ADJUNTO PDF:	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO
CONTACTO CON AUTORES/ES	Teléfono	E-mail:
CONTACTO EN LA INSTITUCIÓN:	Nombre:	
	Teléfono:	
	E-mail:	

AGRADECIMIENTO

A Dios por la vida y la fortaleza necesaria para lograr con éxito nuestras metas.

A mis padres, hermanos y familia por el apoyo y confianza en todo momento para cumplir con el objetivo.

A todas las personas, profesores y tutores quienes durante mi estadía en la Universidad ayudaron a fortalecer los aprendizajes allí obtenidos.

DEDICATORIA

La elaboración de esta tesis está dedicada a mis padres Héctor Narváez y Fátima Cañarte, porque han forjado mi camino y me han dirigido por el sendero correcto, con tanto amor y esfuerzo.

A mis hermanos Sharon y Luis Daniel, que siempre confiaron en mí y me permiten ser parte de su orgullo.

Y en especial a mi hijo Mathew que tal vez en este momento no entienda mis palabras, pero para cuando sea capaz, sepa sin duda alguna que es mi motivación e inspiración por ser cada día una mejor persona, mi pequeño pero enorme motor de vida.

RESUMEN

Este proyecto estuvo enfocado en el análisis de las incidencias en la implementación de las salvaguardias arancelarias en el sector automotriz ecuatoriano, esto desde el año 2015 al año 2017, recopilando toda la información obtenida de los diferentes actores involucrados en este análisis. La finalidad de este estudio fue conocer como influyó la implementación de salvaguardias en el sector automotriz, utilizando para ello un método de investigación documental con un enfoque mixto, la misma que permitió obtener datos reales sobre la evolución de la industria automotriz del Ecuador durante el periodo 2015-2017 y su variabilidad a partir del momento en que se establecieron hasta su finalización. Mediante este análisis se pudo conocer que el sector automotriz ecuatoriano registró una considerable disminución en sus ingresos tanto en ventas como a nivel de importaciones; mientras que el Estado fue el principal beneficiario pudiendo recaudar un aproximado de 750 millones al término del 2017 como podremos encontrar en este estudio, cerrando así este análisis con las conclusiones y recomendaciones en base a los datos obtenidos.

Palabras claves: Salvaguardias, sector automotriz, aranceles, balanza comercial, políticas comerciales.

ABSTRACT

This project was focused on the analysis of the incidences in the implementation of tariff safeguards in the Ecuadorian automotive sector, from 2015 to 2017, and all the information obtained from the different actors involved in this analysis. The purpose of this study was to know how the implementation of safeguards in the automotive sector influenced, using the method of documentary research with a mixed approach, which allowed obtaining real data on the evolution of the automotive industry in Ecuador during the period 2015-2017 and its variability from the moment they were established until their completion. Through this analysis, it was known that the Ecuadorian automotive sector recorded a considerable decrease in its revenues, both in sales and imports; while the State was the main beneficiary, being able to collect an approximate of 750 million by the end of 2017 as shown in this study. The analysis closes with the conclusions and recommendations based on the data obtained.

Keywords: Safeguards, automotive sector, tariffs, trade balance, commercial policies.

CAPÍTULO I.....	1
INTRODUCCIÓN	1
1.1. Tema.....	1
1.2 Planteamiento del problema	1
1.3. Formulación del Problema	2
1.4. Sistematización del problema.....	2
1.5. Delimitación de la investigación.....	3
1.6. Justificación.....	3
1.7. Objetivo General	3
1.8. Objetivos Específicos	3
1.9. Planteamientos Hipotéticos	4
1.10. Preguntas Científicas	4
CAPITULO II	5
MARCO TEÓRICO.....	5
2.1 Estado del Arte	5
2.2. Fundamentación Teórica	8
2.2.1. Teorías de Comercio Internacional.....	8
2.2.1.1. El Mercantilismo.....	9
2.2.1.2. Ventaja Absoluta.....	11
2.2.1.3. Ventaja Comparativa.....	12
2.2.1.4. Teoría del ciclo de vida del producto	13
2.2.1.5. Nueva teoría del comercio internacional	14
2.2.2. Balanza Comercial.....	15
2.2.3. Políticas Comerciales.....	17
2.2.4. Salvaguardias	18
2.2.5. Sector Automotriz Ecuatoriano	20
2.3. Marco conceptual.....	22
2.4. Marco Legal	23
CAPÍTULO III	27
MARCO METODOLÓGICO.....	27
3.1. Tipo de investigación.....	27

3.2. Enfoque de la investigación	28
3.3. Métodos, Técnicas y procedimientos de la investigación	29
3.4. Población y Muestra.....	30
3.5. Las variables y su Operacionalidad	31
3.6. Análisis y discusión de los Resultados.....	32
3.6.1 Análisis de los resultados.....	32
3.6.1.1. Análisis del proceso de imposición y levantamiento de salvaguardias periodo 2015 – 2017.....	32
3.6.1.2. Análisis histórico comparativo de las importaciones del sector automotriz 2015 – 2017.....	33
3.6.2 Discusión de los resultados.....	37
3.6.2.1. Conclusión del estudio: Determinación de la influencia de las salvaguardias en las importaciones del sector automotriz.	37
CONCLUSIONES	39
RECOMENDACIONES	41
Bibliografía	43
ANEXOS	46

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Partidas arancelarias del sector automotriz.....	25
Tabla 2. Operacionalización de las variables.....	31
Tabla 3. Cronograma de desmantelamiento de las salvaguardias.....	32

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Balanza Comercial Primer Semestre del 2017	17
Figura 2. Salvaguardias en dólares del sector automotriz	20
Figura 3. Conformación del sector automotriz del Ecuador	21
Figura 4. Cuadro Comparativo de importación de automóviles 2015 - 2017.....	33
Figura 5. Cuadro Comparativo de ventas de automóviles 2015 - 2017.....	34
Figura 6. Participación de importados vs ensamblados en las ventas de vehículos periodo 2015 - 2017.....	35
Figura 7. Variación de las importaciones del sector automotriz con y sin salvaguardias.	36
Figura 8. Análisis mensual de ventas del sector automotriz 2014 – 2016.....	37

CAPÍTULO I

INTRODUCCIÓN

1.1. Tema

“Incidencias de las salvaguardias arancelarias en el sector automotriz ecuatoriano año 2015-2017”.

1.2 Planteamiento del problema

Las salvaguardias son normas de excepción a los acuerdos comerciales suscritos por los países como medidas de urgencia sobre la importación de productos terminados, como objetivo principal tiene resguardar la industria local frente a la importación de productos que amenacen con un daño a un sector productivo nacional en particular. Como una fiel característica de las salvaguardias tenemos su temporalidad, en virtud que son medidas que no deben aplicarse de una manera indefinida, sino a un plazo específico, con la finalidad de que dicha amenaza desaparezca o a su vez disminuya sensiblemente.

Debido a la crisis financiera mundial a inicios del 2009, la economía ecuatoriana se veía afectada por la disminución de las remesas que enviaban los migrantes, la disminución de nuestras exportaciones y la caída del precio del petróleo todo esto lleva a que el gobierno implemente a través del Comité de Comercio Exterior (COMEX) salvaguardias y restricciones en el cupo de importaciones automotriz con la finalidad de equilibrar la balanza de pagos de Ecuador.

El sector automotriz que genera una importante contribución a la economía del Estado a través de impuestos y aranceles pudo reflejar que en el primer semestre del año 2015 hubo una

reducción del 27.10% comparado con las ventas del 2012, es decir, que se tendría una diferencia importante de 17.345 automotores según cifras de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE) considerándose así una disminución realmente importante en el sector automotriz.

1.3. Formulación del Problema

Todas estas dudas y dificultades planteadas nos permiten formular el siguiente problema:

¿Cuál es la incidencia económica que tuvo la implementación de salvaguardias arancelarias en el sector automotriz ecuatoriano en el periodo 2015-2017?

1.4. Sistematización del problema

El problema planteado se está presentando en el sector automotriz ecuatoriano en el periodo 2015-2017.

Esta situación problemática se presenta por una serie de medidas negativas que afecta al sector automotriz tanto a pequeños importadores como a las grandes empresas importadores de vehículos partes y piezas automotrices situadas en Ecuador buscando así medir el impacto económico de estas medidas arancelarias, dejándonos así unas interrogantes para poder entender mejor la sistematización del problema:

- ¿Qué medidas se deben aplicar para contrarrestar los efectos negativos que presentan las salvaguardias?
- ¿Qué factores se deben considerar para impulsar el sector automotriz luego de finalizar el periodo de las salvaguardias arancelarias?

1.5. Delimitación de la investigación

El entorno en que se inserta el presente estudio es el sector automotriz y el desarrollo del mismo, la investigación va a ser efectuado en el periodo 2015-2017 en el sector de la calle Ayacucho debido a que esta es una zona donde se comercializa autopartes, repuestos y accesorios de vehículos considerada uno de los mercados automotrices más grandes el Ecuador.

1.6. Justificación

La finalidad de este trabajo de investigación es recaudar todas las incidencias que deja la implementación de salvaguardias arancelarias, como afecta la disminución de importaciones en el sector automotriz y a su vez plantear si este fue verdaderamente un incentivo para el crecimiento de la matriz productiva del país, buscando así reemplazar el uso de productos importados por los elaborados nacionalmente.

Mostrar mediante una manera imparcial la realidad económica del impacto de la aplicación de estas medidas económicas en el sector automotriz, que es parte fundamental en la economía del país.

1.7. Objetivo General

Analizar el impacto económico en el sector automotriz ecuatoriano con la aplicación de salvaguardias arancelarias implementadas en el 2015.

1.8. Objetivos Específicos

1. Identificar causas y consecuencias de la aplicación de las salvaguardias en el sector automotriz.

2. Conocer los sectores que se vieron favorecidos con estas medidas económicas
3. Recopilar, analizar la información de las empresas automotrices afectadas por las restricciones en las importaciones.
4. Medir el impacto de las salvaguardias sobre la balanza comercial del Ecuador.

1.9. Planteamientos Hipotéticos

Las salvaguardias arancelarias como método de protección, han generado una contracción económica significativa en el sector automotriz y este a su vez un efecto negativo en la economía local debido a su decrecimiento, aumentando así la tasa de desempleo, volviendo los niveles de vida muchos más caros en comparación con otros países de la región.

1.10. Preguntas Científicas

- ¿Cómo se encontraba el sector automotriz antes de las medidas arancelarias implementadas en el periodo 2015-2017?
- ¿Cuáles fueron las expectativas del gobierno al implementar las salvaguardias arancelarias y si el resultado fue lo esperado?
- ¿Cuál es el estado actual del sector automotriz ecuatoriano bajo las medidas arancelarias?
- ¿Qué sistemas de acciones económicas pueden diseñarse para un mayor dinamismo en el sector automotriz de manera que contribuyan a mejoramiento en la economía del país?

CAPITULO II

MARCO TEÓRICO

2.1 Estado del Arte

(Noboa, 2014), afirmó en su trabajo de titulación “Análisis de las importaciones ecuatorianas de bienes de consumo para evaluar la aplicación de salvaguardias en el marco de la OMC” que las medidas como las salvaguardias, nacen como mecanismo de defensa comercial para enfrenar las amenazas que afectan la economía de un país, y hace énfasis en que una de sus principales características es la transitoriedad, caso contrario pasaría a considerarse como un factor limitante para el comercio exterior. En dicho estudio se hace referencia a que el comercio internacional, en gran medida, tiene relación con la teoría de las ventajas comparativas planteada originariamente por David Ricardo. Como conclusión menciona que las importaciones del Ecuador se han visto realmente afectadas por las salvaguardias produciendo que las empresas de las industrias afectadas se hayan visto obligadas a tomar medidas de emergencia como la diversificación de sus líneas de productos, el encarecimiento de las mercancías importadas y en consecuencia la disminución de las ventas.

(Villanueva, 2015), a través del estudio que realizó sobre “Las salvaguardias y la economía ecuatoriana periodo 2015”, define a las salvaguardias como aquellas enmiendas comerciales de emergencia, que implican la suspensión total o parcial de acuerdos internacionales de libre comercio, y buscan como primer objetivo proteger la producción nacional. Sin embargo manifestaron que antes de implementarla se deben buscar opciones cuya repercusión económica sea a baja escala y evitar así que afecten indirectamente a industrias relacionadas.

(Burgos, 2015), asegura en su investigación denominada “Ecuador, salvaguardias y sus efectos a corto plazo” que la caída de precios del petróleo sin duda alguna fue lo que obligó al Estado a imponer medidas comercial que contrarresten dicho efecto. Sin embargo, al ser medidas de carácter transitoria deben ser necesariamente monitoreadas para verificar los efectos que puedan tener y conocer cómo está la situación del país luego de culminado el periodo establecido para su vigencia.

(Bermeo, 2016), manifiesta en su trabajo de titulación “Análisis de las medidas de salvaguardia aplicadas al régimen aduanero de importación para el consumo y propuesta para solucionar el déficit comercial en el Ecuador” que la Balanza de Pagos del Ecuador durante varios años se mantuvo deficitaria, sin embargo, lograba sostenerse gracias a los ingresos por exportaciones petroleras. Pero desde que bajó el precio del barril de petróleo la situación se tornó mucho más preocupante, hecho que generó que el gobierno de turno se viera obligado en el año 2105 a tomar decisiones sobre la política comercial que hasta ese momento se había implementado, optando por las salvaguardias. Este tipo de instrumento de la política comercial genera muchos efectos colaterales, y uno de ellos es las dificultades que se generaron a partir de la imposición de cupos de importación y aranceles.

(Henríquez, 2016), en su trabajo denominado “Impacto de las salvaguardias a las importaciones en el Ecuador periodo 2010 – 2015”, manifiesta que las salvaguardias son utilizadas como un mecanismo para promover la producción nacional mediante la restricción de las importaciones; sin embargo considera que como medida económica se debe prever el impacto negativo que ello puede generar en las industrias a las que se relacionen. El proteccionismo tiene muchas ventajas, pero también causa un efecto adverso en los sectores que se ven obligados a disminuir el volumen de importaciones. El análisis efectuado dio como resultado que el sector

más vulnerable frente a la aplicación de las salvaguardias fue el de los vehículos y automotores, ya que muchos de los negocios se vieron obligados a subir el precio de marcas importadas, generando una disminución de las ventas.

(Paguay, 2016) realizó un trabajo de investigación denominado “Análisis de las Salvaguardias en las importaciones del Ecuador” mediante el que pudo detectar que las salvaguardias si habían generado un impacto negativo en las importaciones del país, y que a pesar de que favorecieron a sectores como el textil y el de bebidas alcohólicas que aprovecharon dicha medida para volverse más competitivos en el mercado nacional y satisfacer la demanda interna, también es cierto que otras industrias como la automotriz enfrentó momentos negativos al verse obligados a tomar medidas contra el encarecimiento de los productos que importaban, la disminución de las ventas y las restricciones para comprar determinadas cantidades de mercancías a proveedores externos.

(Avilés & Carrión, 2017) en su estudio “Efectos de la aplicación de salvaguardias en la balanza comercial del Ecuador y en las relaciones con Colombia y Perú” deja por sentado que la aplicación de salvaguardias en el país cumple con las normas internacionales de comercio; no obstante, considera que este tipo de política pública ha sido bastante cuestionada por países como Perú y Colombia al afectar las relaciones comerciales bilaterales, sobre todo porque ella representa la modificación de la estructura del comercio exterior ecuatoriano. Si bien es cierto, la Comunidad Andina de Naciones autorizó al gobierno ecuatoriano la aplicación de salvaguardias en el 2015 para enfrentar factores extremos que afectaron la economía del país, también es cierto que estas medidas deben ser de carácter transitorio y con la firme intención de proteger la industria nacional.

El sector automotriz ecuatoriano durante los últimos años ha atravesado por situaciones poco favorables, y una de las causas más relevantes ha sido la política comercial que se ha implementado en el país desde el año 2015 como mecanismo remedial para el déficit de la balanza comercial. La aplicación de salvaguardias ha generado una considerable variación en las importaciones del país, lo cual se ha visto reflejado en los indicadores y estadísticas de comercio exterior, sin embargo, se debe realizar un análisis más exhaustivo sobre su impacto real.

2.2. Fundamentación Teórica

2.2.1. Teorías de Comercio Internacional

El comercio internacional impulsa el desarrollo económico de las naciones, ya que mediante las importaciones y exportaciones de bienes, permite la reasignación eficiente de recursos; es decir, posibilita que los países que generan productos en mayor cantidad y a menor costo que otros puedan exportarlos y aprovechar la importación de aquellos bienes que les cuesta mucho más producir. En general, amplía las posibilidades de satisfacer la demanda y aprovechar la oferta a escala mundial.

Es por ello que se precisa conocer de manera más exhaustiva la forma en que surge el comercio internacional y ello se puede lograr a través de la descripción de sus diversas teorías, como lo son: el mercantilismo, que expone el origen del comercio internacional donde el trueque era la medida de cambio y los metales preciosos como el oro y la plata representaban la riqueza de un país; la teoría de la ventaja absoluta, donde se priorizaba que los países establecieran una posición competitiva ventajosa al especializarse en la producción de bienes en condiciones más favorables y beneficiosas; la ventaja comparativa que buscaba la producción de bienes que resultaba mejor producir que adquirirlos a otros países; el ciclo de vida del producto, en la que

se establecieron etapas por las que un bien debe atravesar durante su tiempo de vida; y la nueva teoría del comercio internacional, que hace referencia a la economía de escala. En los puntos posteriores se hablará con mayor precisión de cada una de ellas.

2.2.1.1. El Mercantilismo

El mercantilismo está catalogado como la primera teoría del comercio internacional y tiene su origen a mediados del siglo XVI en Inglaterra, y se mantuvo aproximadamente hasta el siglo XVIII. En el nacimiento del mercantilismo se consideraba que tanto el oro como la plata eran considerados como la mayor riqueza que tenía una nación, y por ello uno de los principios fundamentales que planteaba era que lo más conveniente para el país era alcanzar un excedente de comercio, hecho que se podía lograr solamente con un mayor nivel de exportación que de importación (Feenstra & Taylor, 2011).

Aplicando el principio fundamental del mercantilismo, el país en esa época visionaba alcanzar un prestigio mucho mayor mediante la acumulación de oro y plata, elevando los niveles de riqueza nacionales. Dicha doctrina tenía la convicción de que la intervención gubernamental era clave para lograr el excedente en la balanza comercial; no obstante, es preciso mencionar que el mercantilismo es una teoría poco aplicable en la actualidad, pues el oro y la plata han dejado de considerarse como los únicos fundamentos de la riqueza, ya que en esa época el manejo del sistema económico era bastante estático donde se podían guardar en un cofre, mientras que ahora el sistema financiero se ha transformado en algo mucho más dinámico.

El mercantilismo se enfocaba en el proteccionismo para lograr la acumulación de capital, por ende las políticas estatales debían estar orientadas a favorecer la exportación y poner restricciones para minimizar la importación.

(Rombiola, 2015), considera que el mercantilismo tenía varias características básicas que lo definían, entre ellas se pueden mencionar las siguientes:

- Actividades productivas como la agricultura, manufacturas o minería se consideraban como la base fundamental de la economía de un país.
- Las materias primas nacionales tenían como destino primordial el ingreso a los procesos productivos de manufactura del país, luego el excedente se exportaba.
- Se prohibía radicalmente la exportación de oro y plata.
- Se establecían muchas barreras y restricciones para la importación de bienes.
- En caso de haber importaciones se consideraba el trueque como la opción de cambio, ya que se prohibía el uso de oro y plata para las operaciones comerciales internacionales.
- El excedente de manufacturas se exportaba de manera exclusiva a cambio de oro y plata.

En conclusión, el mercantilismo buscaba una marcada intervención del estado en la economía para que se implementaran medidas que logran unificar el mercado interno, en función de alcanzar un mayor poder y prestigio que debía ser demostrado a través de la acumulación de oro y plata. Tomando como capital y símbolo de riqueza a los metales preciosos, limitaban las importaciones y las exportaciones las realizaban utilizando como moneda de cambio solamente oro y plata. En fin, el proteccionismo fue uno de sus principales fundamentos ya que ello permitía alcanzar un excedente en su balanza comercial. Resumiendo en tres términos específicos, el mercantilismo se definiría como la implementación de políticas proteccionistas, el apoyo a la exportación y la imposición de barreras arancelarias.

2.2.1.2. Ventaja Absoluta

La teoría de la ventaja absoluta fue popularizada por Adam Smith en 1976 a través de la exposición de su libro “La riqueza de las Naciones”. El autor argumentaba que las naciones debían necesariamente optar por la especialización en la producción de mercancías para lograr una ventaja absoluta, lo que les permitiría realizar intercambios comerciales con otros países. Otro de los principios fundamentales que perseguía esta teoría es que no se podía producir internamente lo que se podía adquirir mediante importaciones a un menor costo. Cabe recalcar que la teoría de ventaja absoluta enmarcaba sus principios en un enfoque internacional, no a nivel regional (Jerez, 2011).

Esta teoría propone que un país puede además obtener una ventaja absoluta cuando sus actividades productivas se han logrado con un mayor nivel de eficiencia, entendiendo como ésta al menor uso de recursos por unidad de producción, en comparación con otros países. Desde esa perspectiva, un país puede posicionarse en un mejor lugar dentro del mercado internacional ya que su nivel competitivo estaría a la altura de las demás naciones.

(Veletanga, 2014), expone las tres razones que llevaron a Adam Smith a desarrollar la teoría de la ventaja competitiva:

1. El dinero en esa época era considerado simplemente como una técnica para llevar a cabo cálculos relacionados con los intereses de las autoridades gubernamentales, pero no se lo relacionaba con las actividades productivas.
2. Quería demostrar que la riqueza de una nación no se medía por la cantidad de oro o plata que se tenían acumulados, sino por la capacidad productiva en periodos y condiciones específicas.

3. Estaba convencido de que el trabajo era el único patrón de medida que tiene la propiedad de invariable, comparado con el tiempo y la distribución, y con el cual se pueden adquirir bienes, además de que permite cuantificar la riqueza en términos reales.

Teniendo en cuenta que la teoría de ventaja competitiva persigue el logro de beneficios generados por la producción de un bien en condiciones favorables, el libre comercio es beneficioso para los países que participan en dicha modalidad, ya que todos alcanzan una ventaja competitiva en un determinado bien que pueden exportar, y tienen la opción de importar los bienes cuya producción requiere mucho más trabajo que a otras naciones.

2.2.1.3. Ventaja Comparativa

Teoría instaurada por David Ricardo en su libro “Principios de Economía Política”, en la que hace énfasis en la productividad de los países, detallando que se pueden producir bienes que impliquen el uso de recursos disponibles y a bajo costo, mientras que es mejor adquirir desde otros estados los bienes que representen una producción más difícil, incluso si ellos representan en ciertos casos una producción final mucho más eficiente. La teoría de la ventaja comparativa tiene como similitud con la teoría de ventaja absoluta, que ambas simplifican en sus modelos el comportamiento de la economía, estudiando una sola variable y dejando estáticas las demás (Canta, y otros, 2014).

Mediante la teoría de ventaja comparativa se le da una mayor precisión al análisis realizado por Smith en la teoría de ventaja competitiva, ya que se logró demostrar que el comercio es realmente beneficioso cuando además de existir ventajas competitivas, se alcanzan las comparativas. Desde esa perspectiva, el costo del trabajo relativo o comparativo de la

mercancía en un país determinado, es el que realmente determina el valor de los bienes en el intercambio internacional, más no los costos absolutos.

(Padín, 2010), asegura que una de los fundamentos esenciales de la teoría de las ventajas comparativas, es que la regla que rige un país usualmente no es la misma que rige en otro, por lo que el costo comparativo varía de un estado a otro. Por lo tanto, se puede decir que la teoría de las ventajas comparativas indica que a pesar de que un país no obtenga ventaja absoluta en la producción de un determinado bien, es conveniente que de todas formas se especialice en la fabricación de alguno que tenga mayores ventajas en comparación con otros, teniendo como principal parámetro de medición el costo del trabajo.

Esta teoría demuestra que a partir de la noción del costo comparativo es que se pueden establecer los patrones de especialización, pero que se deben tener en consideración dos puntos esenciales: el primero los costos laborales y el segundo las relaciones de intercambio existentes entre los países que intervienen en el acto comercial. La teoría Ricardiana, como también se la conoce, implica también tres supuestos: inmovilidad relativa de los factores, la estática y la estructura de mercado.

2.2.1.4. Teoría del ciclo de vida del producto

La teoría del ciclo de vida del producto fue propuesta por Raymond Vernon, a mediados de los años 70's. De acuerdo a su autor se establecía que las empresas pioneras en la elaboración de un producto, debían mantener la instalación donde se desarrollaba el proceso productivo cerca del mercado meta y del lugar donde se tomaban las decisiones del negocio. Al contar con el factor de la "novedad del producto", los empresarios estaban en posición de establecer precios relativamente elevados a sus nuevos productos. En su etapa inicial la comercialización se realiza

a nivel nacional para cubrir la demanda del nuevo producto, pero mediante el crecimiento que registre se extiende a nivel internacional mediante la exportación.

(Krugman & Obstfeld, 2014), manifiesta que a través del tiempo el mercado entra en la etapa de maduración, haciendo que el producto se vuelva estandarizado, por ende las consideraciones de los costos juegan un papel mucho más relevante dentro del ámbito competitivo, y la producción se enfoca en los envíos a países en vía de desarrollo. Cabe mencionar que el ciclo puede repetirse dependiendo de que los países en vías de desarrollo inicien la adquisición de ventajas de producción sobre los países desarrollados.

La teoría del ciclo de vida del producto realiza un enfoque a la comercialización dividiéndola en cuatro etapas básicas: la introducción, que se da cuando se fabrica un nuevo producto, el crecimiento, que implica el incremento de la demanda, la madurez donde se buscan formas de normalizar los procedimientos para ampliar las escalas de comercialización, y el declive, que es donde deja la característica de novedad y pasa a necesitar de estrategias que impidan que la demanda desaparezca.

Dentro de ese ámbito se ha logrado determinar que existen países que se vuelven economías “seguidoras”, que no son otra cosa que naciones que no invierten en la investigación y desarrollo de productos nuevos sino que se enfocan en imitar los que producen otros países a un precio más bajo, lo que hace que la saturación de mercado lleve al producto a la etapa de declive aceleradamente.

2.2.1.5. Nueva teoría del comercio internacional

La nueva teoría del comercio internacional nació a partir de la década del setenta, y hace referencia a que las industrias que lograban rendimientos considerablemente altos y con

tendencia creciente, lo hacían debido a la presencia de economías sustanciales de escala. Esta teoría desarrolla una perspectiva desde la que se analiza el comercio internacional de acuerdo al ingreso de grandes empresas a un mercado, mismas que logran consolidarse y establecer barreras que impiden que otras marcas más pequeñas se posicionen (Steinberg, 2012).

De acuerdo a esta teoría, los países que están en capacidad de exportar ciertos productos tienen dicha posibilidad debido a que los avalan firmas que ingresaron por primera vez en una industria, y que solo pueden sostener a un número pequeño de empresas. Debido a las economías de escala, los negocios que sean pioneros en el ingreso a un determinado mercado son los que toman una posición ventajosa que les permite cerrar el ingreso para nuevas compañías, desalentándolas a competir con ellos.

La nueva teoría de comercio internacional es cumplida por las grandes multinacionales que se adueñan de la mayor parte del mercado y dejan con una limitada participación a las demás marcas. No obstante, es preciso tener en cuenta que en muchos países son las pequeñas y medianas empresas el motor que mueve el sistema económico, incursionando incluso en la exportación. Algunos países optan por atraer a las pymes que participan en la cadena productiva bajo modalidades como los clúster productivos o tecnológicos.

2.2.2. Balanza Comercial

La balanza comercial de un país está integrada por las exportaciones e importaciones que se realizan, y la diferencia entre ambos rubros refleja un saldo que puede ser positivo cuando el valor de las exportaciones es mayor, o negativa cuando las importaciones son las que prevalecen. Dentro del análisis de la balanza comercial se deben considerar varios factores que tienen

influencia en las variaciones que se pueden presentar, uno de ellos es el precio de los bienes tanto en el país de origen como en el de destino.

Otro factor que influye es el costo que implica el traslado de la mercancía de un país a otro, así como las barreras arancelarias que haya impuesto el país de destino. También se debe considerar la moneda de cambio que usen los países intervinientes en la negociación, ya que no siempre son las mismas. Todos los factores mencionados tienen relación con las variaciones que se puedan dar al realizar las actividades de comercio exterior, no solo en cuanto a la rentabilidad que se obtenga sino en el análisis general del saldo de la balanza comercial.

Tomando como periodo de análisis el primer semestre del 2017, se pudo evidenciar que la Balanza Comercial del país registró un superávit de 186 millones de dólares, hecho que fue generado por la recuperación en valor FOB de las exportaciones petroleras.

De acuerdo a los datos proporcionados por el (Banco Central del Ecuador, 2017), la Balanza Comercial no petrolera registró un saldo positivo de 2,975.4 millones de dólares, superando en 551 millones de dólares al obtenido en el mismo periodo del año anterior, que fue de 2,423.7 millones de dólares. En cuanto a las exportaciones no petroleras, su déficit se incrementó en un 128% ya que pasaron de -1,221.9 millones de dólares en el primer semestre del 2016 a -2,788.5 millones de dólares en el mismo periodo del 2017.

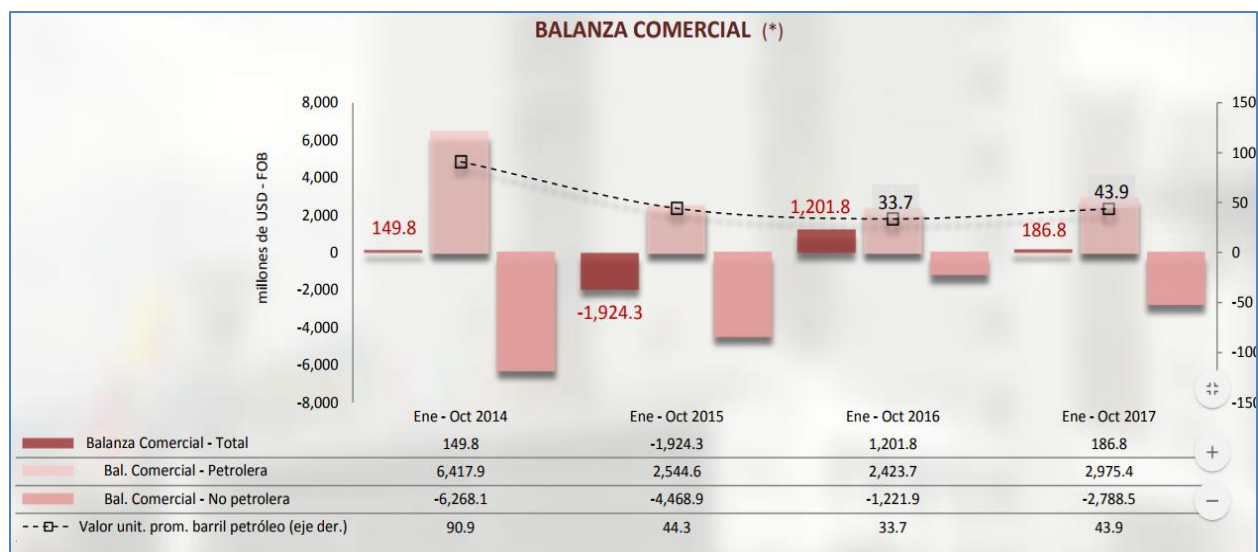


Figura 1. Balanza Comercial Primer Semestre del 2017

Nota: Tomado del Banco Central del Ecuador (2017)

2.2.3. Políticas Comerciales

Se define a las políticas comerciales como el conjunto de instrumentos a los que el Estado le da una determinada gestión en función de alterar, mantener o modificar las relaciones comerciales que tiene un país con el resto del mundo. Dentro de la política comercial se encuentra inmersa la política arancelaria, misma que busca proteger las actividades de comercio exterior y captar los impuestos directos que de ella se generan.

La política comercial se ha definido como el manejo del conjunto de instrumentos del estado para mantener, alterar o modificar las relaciones comerciales de un país con el resto del mundo. La política comercial está orientada hacia el comercio exterior y la búsqueda de mercados en los ámbitos bilateral, multilateral y regional, sobre la base de acuerdos o tratados de libre comercio (Veletanga, 2014)

La política comercial de una nación puede ser gestionada de diversas formas, pero básicamente son dos las tendencias que se siguen: la primera es el proteccionismo, el cual es un mecanismo de defensa que consiste en favorecer la producción nacional de la competencia que

representan otros países, y para ello el método más aplicado es la restricción de las importaciones e incentivos a la producción nacional. Por otra parte está la tendencia librecambista, la cual consiste en una doctrina económica que apuesta por la apertura al comercio internacional y para ello lo esencial es la eliminación de aranceles.

Son varios los instrumentos que utiliza la política comercial para lograr sus fines, entre ellos los más relevantes son:

- **Aranceles.-** Se definen como aranceles a aquellas tarifas legalmente establecidas por la Aduana del Ecuador, con el propósito permitir el ingreso o salida de los productos que se comercializan (PROECUADOR, 2013). En Ecuador existen dos tipos de aranceles: los ad-valores, y los aranceles específicos; sin embargo, esas dos tipologías posteriormente derivan en otras posibles combinaciones como el arancel mixto o el anti-dumping.
- **Regímenes Especiales.-** Se considera como régimen especial a la modalidad de importación o exportación que se caracterizan por ser suspensivos, liberatorios o devolutivos de tributos aduaneros según corresponda. Las normas andinas sobre regímenes aduaneros permiten que se lleven a cabo los procedimientos formales para el ingreso o salida de mercancías habiendo antes adoptado a nivel andino el Documento Único Aduanero (DUA).

2.2.4. Salvaguardias

Se define como salvaguardias a las medidas de carácter transitorias que están inmersas dentro de la política comercial de un país, con el propósito de contrarrestar el riesgo que constituye el incremento de las importaciones, sobre todo porque ello genera un impacto

negativo en la producción nacional. Las salvaguardias consisten en la restricción temporal de las importaciones, ya sea total o parcialmente.

Las medidas de salvaguardia se definen como medidas “de urgencia” con respecto al aumento de las importaciones de determinados productos cuando esas importaciones hayan causado o amenacen causar un daño grave a la rama de producción nacional del Miembro importador (artículo 2). (Organización Mundial de Comercio, 2014).

Por otra parte, define las salvaguardias como “aquella que regula o restringe temporalmente las importaciones de mercancías idénticas, similares o directamente competidoras a las de producción nacional”, con el fin de minimizar riesgos de déficit comercial facilitar el desarrollo de la matriz productiva local. Usualmente las salvaguardias son aplicadas cuando el volumen de importaciones alcanza una tendencia considerablemente creciente dejando por debajo a las exportaciones, o en los casos en que se precisa mejorar la situación económica del país.

La modalidad en que se aplican las salvaguardias depende, en gran medida, de las necesidades que tenga el país en cuestión, pueden ser parciales, o totales, y afectar a ciertas industrias o determinados sectores productivos, pero son muy pocos los casos en que se aplican de forma totalitaria. En cuanto al tiempo, una de las características principales es la transitoriedad, por lo que el periodo de aplicación debe ser específico y definido mediante un acuerdo comercial.

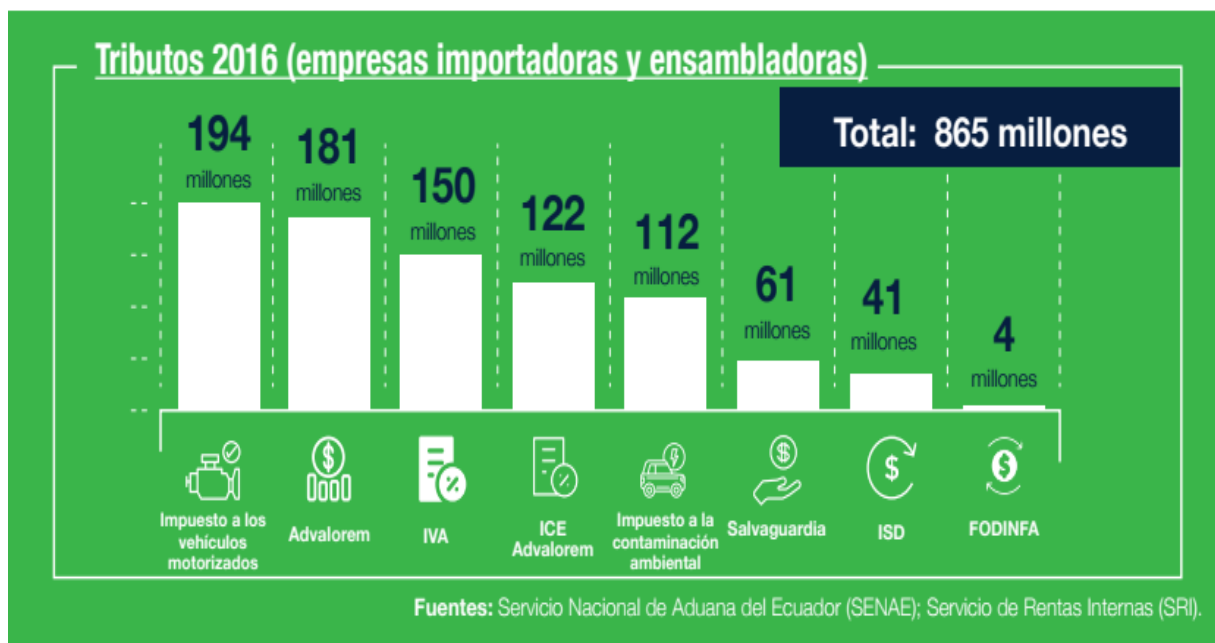


Figura 2. Salvaguardias en dólares del sector automotriz.

Nota: Tomado del Boletín 6 Sector Automotor en Cifras de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (2017)

De acuerdo cifras publicadas por la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, en su boletín n° 6, se pudo determinar que en el año 2016 el Estado recaudó 61 millones de dólares por concepto de salvaguardias, tal como se puede apreciar en la imagen anteriormente presentada.

2.2.5. Sector Automotriz Ecuatoriano

El sector automotriz ecuatoriano está integrado por varios tipos de empresas, entre ellas: las ensambladoras, las firmas autopartistas, las comercializadoras e importadoras, las empresas de carrocería y las que tienen como actividad principal las otras actividades de comercio automotor, tales como mantenimiento, reparación y venta de partes y piezas, éstas últimas las que mayor cantidad representan en cuanto a unidades de negocios, que ascienden a 3.126 compañías (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2017).



Figura 3. Conformación del sector automotriz del Ecuador

Nota: Tomado del Boletín N° 6 Sector Automotor en Cifras de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (2017)

Según los datos publicados por la Asociación Ecuatoriana Automotriz (AEA), durante el primer semestre del año 2017 el sector automotriz nacional tuvo que enfrentar un decrecimiento del 49% en sus ventas, dato que se obtuvo mediante la comparación con el mismo periodo del año anterior. Pero no fue la única cifra que tuvo tendencia decreciente, ya que las importaciones también sufrieron una baja, sobre todo a partir de la imposición de medidas restrictivas en el año 2015.

La importancia del sector automotriz en el país radica no solo en su nivel de participación comercial interna y externa, sino que también genera ingresos por recaudación de impuestos, que en el 2017 alcanzaron los 400 millones de dólares. Además es una de las mayores fuentes de empleo del país, desde los diversos eslabones de la cadena productiva. El sector se comenzó a ser relevante en la economía nacional en los años 50 cuando las empresas del sector metalmeccánico

y textil incursionaron en la fabricación de carrocerías, asientos para buses, y algunas partes y piezas metálicas (PROECUADOR, 2013).

Actualmente su importancia es innegable, se han ensamblado vehículos desde hace más de 3 décadas. Actualmente ha alcanzado un mayor nivel de desarrollo tecnológico gracias a la marcada presencia de empresas multinacionales en el país, que han facilitado la transferencia y asimilación de tecnologías en lo que respecta a ensamblaje y autopartes.

2.3. Marco conceptual

- **Proteccionismo.-** Se define como tal al estilo de gestión de carácter económico por el que opta una nación cuando desean minimizar la participación de las inversiones dentro de la Balanza Comercial, o cuando se propone potencializar las exportaciones de los productos nacionales (Veletanga, 2014).
- **Barreras Arancelarias.-** Son aquellas tarifas que deben cumplir obligatoriamente las personas o empresas que realizan actividades de comercio exterior; es decir, importadores o exportadores (PROECUADOR, 2017).
- **Regímenes Especiales.-** Modalidad de importación o exportación caracterizan por ser suspensivos, liberatorios o devolutivos de tributos aduaneros según corresponda (Comunidad de Comercio Exterior, 2017).

- **Arancel Mixto.-** Es el que está estructurado por la mezcla del arancel específico y el ad-valorem; es decir, que los dos tipos de aranceles se cargan al valor de la mercancía (Feenstra & Taylor, 2011).
- **Arancel Específico.-** El arancel específico es establecido tomando como base al peso del producto o mercancía, por lo que para determinarlo cuantitativamente se debe enfocar en la unidad de medida del producto; por ejemplo: 10\$ por cada kilo de un producto (Feenstra & Taylor, 2011).

2.4. Marco Legal

○ Ley de Comercio Exterior e Inversiones

Se considera importante citar algunos artículos de la Ley de Comercio Exterior e Inversiones ya que tiene relación directa con el tema que se está investigando. Dicho cuerpo legal cumple con la función esencial de regular y promover el desarrollo de las actividades de comercio exterior del país, y busca garantizar el desarrollo de los distintos ámbitos del sistema económico del país en cuanto a comercialización internacional se refiere. Es por ello que se mencionan los siguientes artículos:

En el artículo 1 la Ley de Comercio Exterior e Inversiones pone en manifiesto el objeto para el que fue creada, mismo que consiste en normar y promover toda actividad que esté enfocada en el comercio internacional y en las inversiones. Además busca la promoción del uso eficiente de los recursos productivos del país en fin de potencializar el desarrollo del sistema económico nacional.

En el artículo 2, dicho cuerpo legal define al comercio exterior como el conjunto de organismos, sean éstos de carácter público o privado, que intervienen de forma activa en la ejecución de la política de comercio externo o que estén relacionadas con éste. Adicionalmente, menciona que toda actividad de comercio exterior estará sujeta al ordenamiento legal de dicho documento, tal como se puede apreciar en el anexo 1.

- **Resolución No. 011-2015 Del COMEX**

Mediante la Resolución 011-2015 del Comex, entró en vigencia la sobretasa arancelaria que ha generado grandes variaciones en el sector automotriz del Ecuador, mismo que se considera objeto de estudio en el presenta trabajo de investigación, por lo que se hace mención al artículo primero de dicho documento en el que se establece una tasa arancelaria con dos cualidades específicas, que es temporal y no discriminatoria. Se aclara además que el objeto de la imposición de dicha sobretasa es salvaguardar el equilibrio de la balanza de pagos del Ecuador, y se especifican los productos a los que se le gravará la medida arancelaria. Dicho artículo se puede leer con mayor exactitud en el anexo 2.

- **Resolución 65 del COMEX**

A través de la Resolución 65 del COMEX, se estableció una restricción cuantitativa de importación para CKDs de vehículos de algunas Subpartidas especificada en el artículo 1 de dicho documento, determinando un número específico (tanto en valor monetario como en unidades) de mercancías, teniendo como propósito que los importadores dichos productos respeten los parámetros establecidos para poder nacionalizar sus bienes.

○ **Resolución 66 del COMEX**

En esta resolución el COMEX resuelve definir una restricción por unidades y por valor, para la importación anual de vehículos clasificados en las Subpartidas que allí se plasman, tal como lo indica el artículo n° 1 de dicho documento que fue citado en el anexo 3.

• **Partidas Arancelarias del Sector Automotriz**

Es preciso tener en consideración la clasificación arancelaria de los productos que componen el sector automotriz, ya que tienen relación directa con el análisis que se realiza en esta investigación, para lo cual se ha seleccionado información proporcionada por el Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones.

Tabla 1. Partidas arancelarias del sector automotriz

Capítulo 87: Vehículos tractores, velocípedos y demás vehículos terrestres, sus partes y accesorios	
87.01	Tractores (excepto las carretillas tractor de las partidas 89.09)
87.02	Vehículos automóviles para transporte de diez o más personas, incluido el conductor.
87.03	Automóviles de turismo y demás vehículos automóviles concebidos principalmente para transporte de personas (excepto los de la partida 87.02), incluidos los del tipo familiar (break o stationwagon) y los de carreras.
87.04	Vehículos automóviles para transporte de mercancías
87.05	Vehículos automóviles para usos especiales, excepto los concebidos principalmente para transporte de personas o mercancías (por ejemplo: coches para reparaciones [auxilio mecánico], camiones grúa, camiones de bomberos, camiones hormigonera, coches barredera, coches esparcidores, coches taller, coches radiológicos.
87.06	Chasis de vehículos automóviles de las partidas 87.01 a 87.05
87.07	Carrocerías de vehículos automóviles de las partidas 87.01 a 87.05, incluidas las cabinas.
87.08	Partes y accesorios de vehículos automóviles de las partidas 87.01 a 87.05
87.09	Carretillas automóvil sin dispositivo de elevación del tipo de las utilizadas en fábricas, almacenes, puertos o aeropuertos, para transporte de mercancías a corta distancia, carretillas tractor de los tipos de las utilizadas en estaciones ferroviarias y sus partes.

87.10.00.00.00	Tanques y demás vehículos blindados de combate, incluso con su armamento; sus partes.
87.11	Motocicletas (incluidos los ciclomotores) y velocípedos equipados con motor auxiliar, con sidecar o sin él; sidecares.
87.12.00.00.00	Bicicletas y demás velocípedos (incluidos los triciclos de reparto), sin motor.
87.13	Sillones de ruedas y demás vehículos para inválidos, incluso con motor u otro mecanismo de propulsión.
87.14	Partes y accesorios de vehículos de las partidas 87.11 a 87.13
87.15.00	Coches, sillas y vehículos similares para transporte de niños, y sus partes
87.16	Remolque y semirremolques para cualquier vehículo; los demás vehículos no automóviles y sus partes.

(PROECUADOR, 2013)

CAPÍTULO III

MARCO METODOLÓGICO

3.1. Tipo de investigación

El tipo de investigación es uno de los pilares fundamentales del diseño metodológico, por lo que se debe seleccionar el más adecuado para el tema que se esté tratando. Es por ello que en este proyecto se tomó como mejor opción la investigación documental, la misma que permitió obtener datos reales sobre la evolución de la industria automotriz del Ecuador durante el periodo 2015 – 2017, y su variabilidad a partir del momento en que se establecieron salvaguardias hasta la actualidad.

(Bernal, 2012) afirma que “la investigación documental consiste en un análisis de la información escrita sobre un determinado tema, con el propósito de establecer relaciones, diferencias, etapas, posturas o estado actual del conocimiento respecto al tema objeto de estudio” (p.110). La investigación documental conduce hacia conclusiones producto del análisis de la información que se obtienen en base a documentos, entendiendo por éstos a todos aquellos contenidos de carácter confiable y real, que sirven como fuente de información, sin que se produzca alteración de la esencia de los acontecimientos relacionados.

Entre las principales fuentes documentales se encuentran los escritos, tales como textos, informes, revistas, diarios, actas notariales, acuerdos y demás documentos oficiales; y los fílmicos, como películas o diapositivas; y los grabados, como los discos, dispositivos, etc., pero en este caso específico se han tomado como fuentes los documentos escritos, esencialmente los que tienen una relación directa con el sector automotriz, las salvaguardias, y las importaciones.

Como fuentes de información se han tomado primordialmente los organismos oficiales que representan al sector automotriz, como lo es la Asociación de Empresas Automotrices del

Ecuador, de la que se han recabado cifras y estadísticas de las importaciones de la industria; El Banco Central del Ecuador, cuyas publicaciones sirvieron de base para analizar el dinamismo del sector en el comercio exterior, y el Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones, que también proporcionó datos relevantes sobre el tema.

3.2. Enfoque de la investigación

A pesar de haber utilizado un enfoque documental, que generalmente va ligado al enfoque cualitativo, se precisó el uso de un enfoque de investigación mixto, que incluye también al cuantitativo debido a que la mayor parte de la información que se tomó para el análisis del estudio está expresada en términos numéricos ya que está relacionada con las importaciones del sector automotriz, tendencias de crecimientos o decrecimiento, cifras monetarias, etc.

(Giráldez, 2012), define al enfoque mixto como aquel que “utiliza la integración de métodos a través de un proceso que recolecta, analiza y vincula datos cuantitativos y cualitativos en un mismo estudio o investigación” (p. 137). El enfoque mixto tiene características particulares que están vinculadas entre sí, entre ellas se pueden mencionar las siguientes:

- Implica la observación y análisis del fenómeno en estudio a través de técnicas que pueden ser tanto cualitativas como cuantitativas.
- Establecen supuestos a partir de la información analizada.
- Prueban, a través de datos fidedignos, que sus supuestos tienen fundamentos reales.
- Proponen nuevas ideas o teorías con el fin de esclarecer, cimentar o fundamentar los supuestos comprobados.

Es por lo mencionado que se consideró acertado aplicar un enfoque de investigación mixto ya que contempla ambas modalidades permitiendo el análisis desde diversas perspectivas, tanto para la descripción del estudio de forma cualitativa, como la interpretación de la información cuantitativa, lo que facilitó la comprobación de las teorías relacionadas con el impacto que tuvieron las salvaguardias en las importaciones del sector automotriz.

3.3. Métodos, Técnicas y procedimientos de la investigación

Se utilizaron varios métodos durante el proceso metodológico de esta investigación, con el propósito de indagar desde distintas perspectivas en la influencia que tuvieron las salvaguardias en las importaciones del sector automotriz. Los métodos seleccionados fueron el histórico y el deductivo, tal como se detalla a continuación:

- **Método histórico.-** El método histórico está estrechamente vinculado al análisis de las diferentes etapas por las que atraviesa el objeto de estudio, de tal forma que se pueda evaluar su trayectoria y establecer las variables que influyeron para su evolución. Este método se consideró ideal para este trabajo investigativo ya que permitió determinar de manera lógica la forma en que se ha desarrollado la industria automotriz del Ecuador desde el año 2015 en el que se impusieron salvaguardias que afectaron al sector, hasta el 2017.
- **Método deductivo.-** El método deductivo consiste en el análisis que va desde lo general a lo específico; es decir, se inicia a partir del estudio de datos globales que, mediante el razonamiento lógico, sigue un proceso para llegar a conclusiones específicas utilizando como técnica la extracción de consecuencias a partir de una preposición. Es por eso que se consideró oportuno utilizar el método deductivo para el análisis general de la industria

automotriz hasta llegar a conclusiones específicas sobre la forma en que sus importaciones se vieron afectadas.

3.4. Población y Muestra

Como población objeto de estudio se tomó a todas las empresas que conforman el sector automotriz del Ecuador; sin embargo, es una población bastante extensa y variada ya que este sector está conformado por negocio inmersos en distintas actividades como lo son ensambladoras, autopartes, importadoras y comercializadoras, empresas de carrocería, y de comercio menor (mantenimiento, reparación y venta de autopartes). Por lo tanto, no se enfocó la investigación a la toma de una muestra poblacional sino que se analizó históricamente las cifras del sector en general, con un enfoque específico en las importaciones desde el año 2015 hasta el año 2017.

3.5. Las variables y su Operacionalidad

Tabla 2.
Operacionalización de las variables

OPERACIONALIZACIÓN DE LA VARIABLE INDEPENDIENTE			
SALVAGUARDIAS			
Conceptualización	Dimensión	Indicadores	Instrumentos
Instrumento de la política comercial que se utiliza para restringir el comercio internacional cuando se prevé un riesgo para la economía de un sector.	<ul style="list-style-type: none"> • Restricción • Influencia en el comercio exterior 	<ul style="list-style-type: none"> • Variación en las importaciones • Costo de importación 	<ul style="list-style-type: none"> • Observación
OPERACIONALIZACIÓN DE LA VARIABLE DEPENDIENTE			
IMPORTACIONES DEL SECTOR AUTOMOTRIZ			
Conceptualización	Dimensión	Indicadores	Instrumentos
Conjunto de bienes o mercancías que son adquiridos por un país a territorio extranjero para su distribución y utilización en el territorio nacional.	<ul style="list-style-type: none"> • Compras • Tributos 	<ul style="list-style-type: none"> • Nivel de importaciones anuales • Estadísticas del sector automotriz 	<ul style="list-style-type: none"> • Análisis Histórico

Nota: Elaborado por el autor

3.6. Análisis y discusión de los Resultados

3.6.1 Análisis de los resultados

3.6.1.1. Análisis del proceso de imposición y levantamiento de salvaguardias periodo 2015 – 2017.

En marzo del año 2015, mediante la Resolución N° 011 – 2015 del Comité de Comercio Exterior, se estableció una sobretasa arancelaria que tenía con finalidad principal “regular el nivel general de importaciones” y por ende, proteger el equilibrio de la balanza de pagos del país. Esta medida fue creada teniendo dos características básicas: temporal y no discriminatoria. Su vigencia era de 15 meses, y oscilaban entre el 5 % y el 45% dependiendo del tipo de producto.

Sin embargo, mediante Resolución N°006-2016 el Comité de Comercio Exterior resolvió ejecutar de forma parcial el cronograma de desmantelamiento de las salvaguardias que era para el mes de abril del 2016, eliminando exclusivamente el nivel del 5%, y dejando vigentes los otros niveles hasta abril del 2017 de acuerdo al siguiente cronograma:

Tabla 3.
Cronograma de desmantelamiento de las salvaguardias

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

Nota: Tomado de Resolución 006-2016. Comex (2016)

Desde que entró en vigencia la medida en el mes de marzo del 2015, hasta el 29 de febrero del 2016 se habían estimado ya 895,27 millones de dólares por concepto de salvaguardias, y se estimaba entonces una recaudación aproximada de 750 millones de dólares con la extensión de la medida hasta junio del 2017.

Frente a esta medida muchos de los sectores involucrados mostraron su oposición argumentando temas como el encarecimiento de productos, el freno a la producción en un segundo año de recesión económica, y el impacto que ello podía causar en las relaciones comerciales con otros estados, sobre todo con los países de la Unión Europea con quienes se estaba negociando un acuerdo comercial antes de diciembre del 2016 (Diario Expreso , 2016).

3.6.1.2. Análisis histórico comparativo de las importaciones del sector automotriz 2015 – 2017

En primera instancia se analizará la importación de vehículos, y como se puede observar en la figura presentada a continuación, el sector automotriz empezó el año 2015 con importaciones considerablemente buenas, logrando el pico más alto en el mes de enero cuando se adquirieron al mercado externo un total de 7.402 vehículos. Sin embargo, desde allí se dio inicio a una tendencia decreciente que se agravó coincidentemente con la imposición de salvaguardias. El mes de julio del 2015 fue uno de los periodos más bajo en cuanto a las importaciones de vehículos, ya que apenas se lograron importar 1.571 unidades; no obstante fue superado en el mes de noviembre del mismo año, con la importación de tan solo 1476 vehículos.

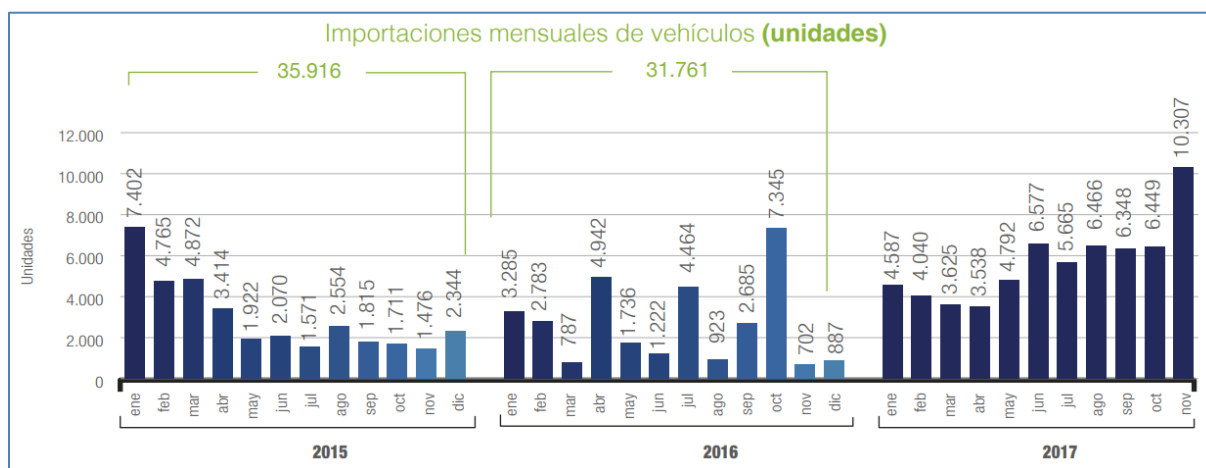


Figura 4. Cuadro Comparativo de importación de automóviles 2015 - 2017

Nota: Tomado de (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2018)

La medida restrictiva no solo afectó a las importaciones de vehículos, sino que causó efectos colaterales en las ventas de los mismos. Como se puede observar en la figura presentada a continuación, las ventas también presentaron una tendencia decreciente, exactamente a partir del mes de marzo del 2015, fecha en que se tomó la medida arancelaria. Uno de los factores a considerar es el encarecimiento del producto, hecho que es generado por el incremento de los costos de importación que de alguna manera afectan el precio de comercialización del bien.

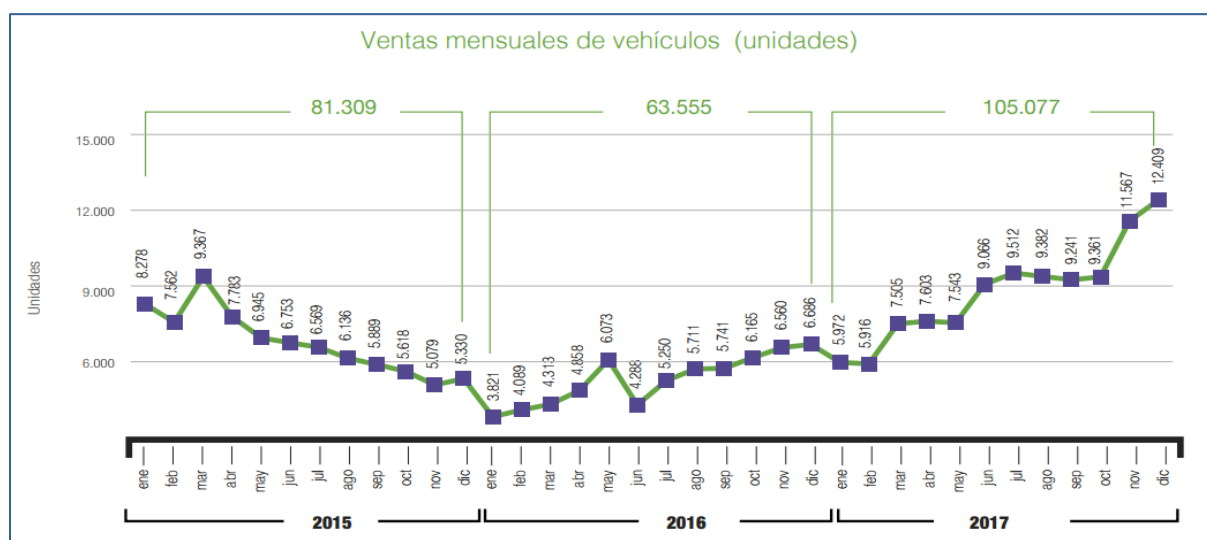


Figura 5. Cuadro Comparativo de ventas de automóviles 2015 - 2017

Nota: Tomado de (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2018)

Un factor importante que puede representar en cierta medida el impacto de las salvaguardias en el sector automotriz es el nivel de participación en las ventas de los vehículos importados y los ensamblados en el país. Como se puede observar en el siguiente cuadro, las cifras de vehículos ensamblados es mucho mayor que los importados durante el periodo 2015, y en el año 2016 da inicio a una reactivación de ese segmento que no supera del todo a los ensamblados; sin embargo, en el año 2017 se logra un crecimiento de la participación de vehículos importados en las ventas. Este hecho es relevante para esta investigación, ya que

permite ver el dinamismo con el que se recuperan las importaciones y las ventas de esos productos a partir del mes de mayo donde se dio el proceso de eliminación de salvaguardias.

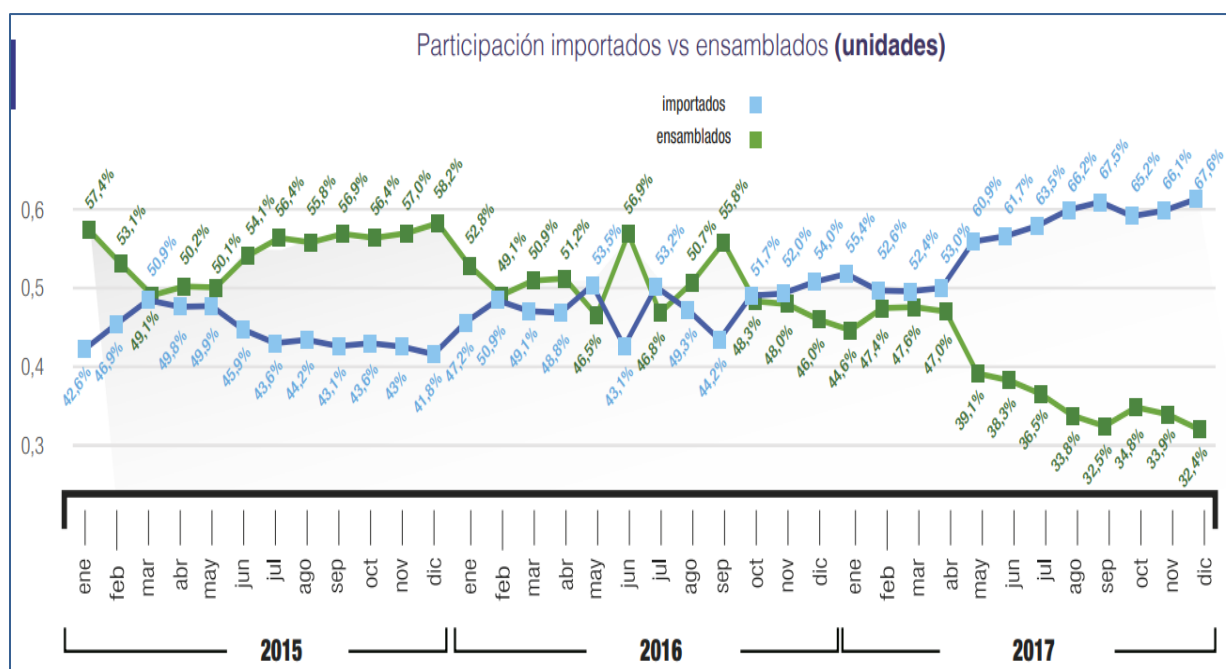


Figura 6. Participación de importados vs ensamblados en las ventas de vehículos periodo 2015 - 2017

Nota: Tomado de (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2018)

Es importante realizar un análisis más exhaustivo a las importaciones del sector automotriz, y realizar una comparación con la medida restrictiva y sin ella. En el siguiente cuadro se puede observar que las importaciones una vez que entró en vigencia las salvaguardias, disminuyeron considerablemente.

De acuerdo a las cifras publicadas por la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, la importación de productos sin salvaguardias alcanzó en enero del 2016 los 1.073 millones de dólares, frente a la importación de productos con salvaguardias que solo llegó a 639 millones de dólares en el mismo periodo. En diciembre llegó al punto más bajo pasando de importar 702 millones de dólares en productos sin salvaguardias a \$391 millones en productos con salvaguardias.

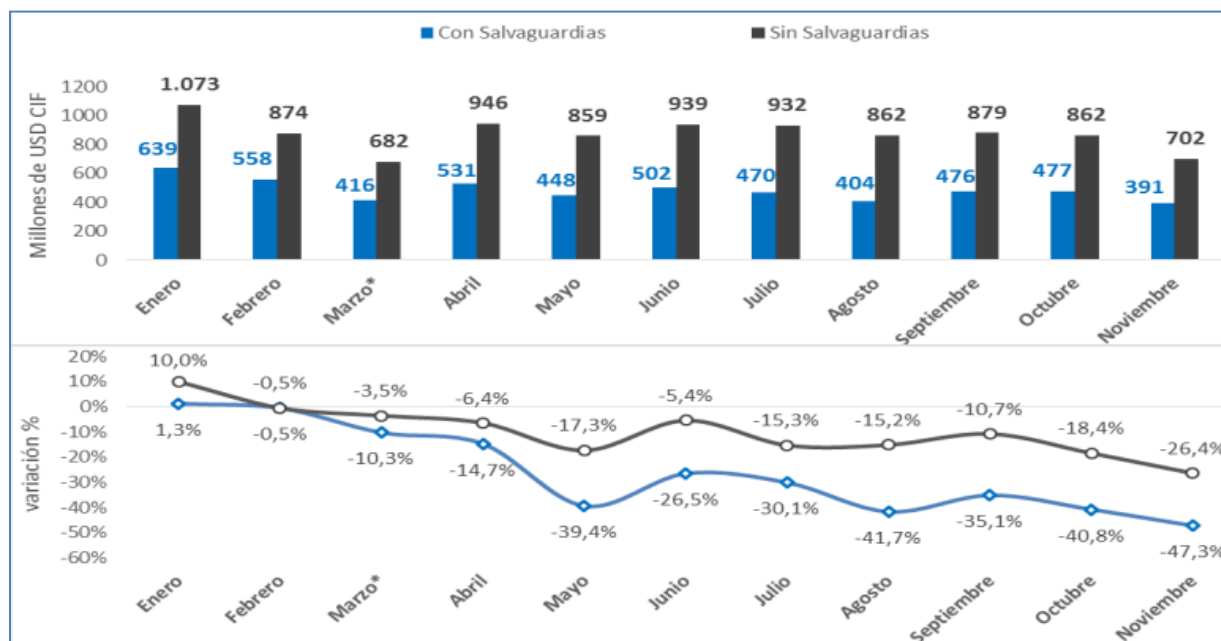


Figura 7. Variación de las importaciones del sector automotriz con y sin salvaguardias.
Nota: Tomado de Ministerio de Comercio Exterior (2016)

Si bien es cierto, de manera general las importaciones han ido decayendo desde el año 2015, es preciso recalcar que las cifras de importación de productos con salvaguardias es mucho más baja aún, alcanzando una disminución del 47,3%, frente a los productos sin salvaguardias que bajaron apenas el 26,4%.

Como se mencionó anteriormente, las ventas del sector automotriz fueron considerablemente afectadas a partir de la implementación de salvaguardias en el país, y un apueba de ello son las cifras publicadas por la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, organismo que reveló un registro mensual acumulado de las ventas realizadas en el periodo comprendido entre el año 2014 al 2016, en el que se refleja una marcada durante los dos últimos años del análisis.

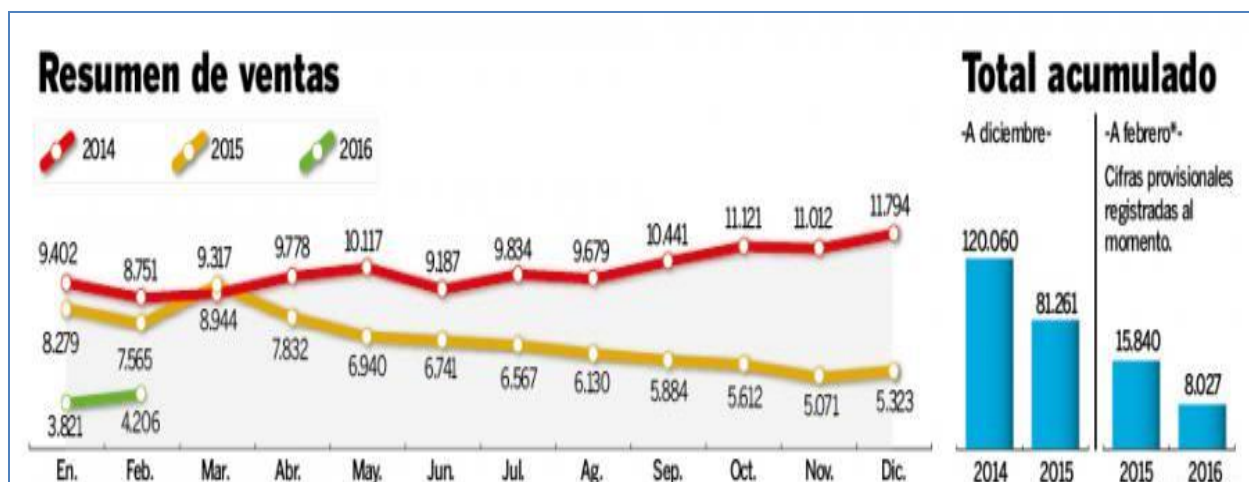


Figura 8. Análisis mensual de ventas del sector automotriz 2014 – 2016
Nota: Tomado de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador

En general se ha podido evidenciar la afectación que ha sufrido la industria automotriz del Ecuador al aplicarse como medida restrictiva la imposición de salvaguardia para muchos de los productos del sector. Ello ha generado dificultades en las ventas y por ende un bajo desempeño del sector. Sin embargo, al ser una medida transitoria, y a pesar de la extensión de su temporalidad, la industria mantiene una perspectiva de crecimiento al eliminarse dichos aspectos que causaron incluso el encarecimiento de los productos como consecuencia del incremento de los costos de exportación.

3.6.2 Discusión de los resultados

3.6.2.1. Conclusión del estudio: Determinación de la influencia de las salvaguardias en las importaciones del sector automotriz.

Luego de haber realizado un análisis histórico de la imposición de las salvaguardias en el año 2015, se pudo determinar que desde entonces se dio inicio una prolongada tendencia decreciente, no solo en las importaciones del sector automotriz, sino también en lo que a ventas se refiere, por lo que se considera ello como un efecto secundario de la imposición de la medida

restrictiva, que si bien es cierto, se tomó como estrategia para asegurar el equilibrio de la balanza de pagos, también lo es que tuvo un impacto negativo dentro del sector automotriz y su poder comercial internacional que estuvo claramente limitado en cuanto a la adquisición de productos a proveedores externos.

Partiendo de que las salvaguardias como tal, implican el hecho de incrementar el valor de importación de los bienes que se adquirieron a proveedores internacionales, es evidente que muchas de las empresas debieron enfrentar el reto que suponía traer mercancías importadas ya que al subir su costo de adquisición (por la suma de aranceles), debían tomar medidas remediales para que las ventas de dichas mercancías no se vieran afectadas. Sin embargo, se pudo constatar que las ventas de vehículos registraron una disminución considerable, y que se reactivaron en el mismo periodo en que se dio el proceso de dismantelación de las salvaguardias.

A pesar de que las salvaguardias son medidas totalmente factibles y aprobadas por la Organización Mundial de Comercio, contempladas incluso en la normativa internacional, es evidente que no solo cumplen con el simple papel de proteger la producción nacional y velar por el equilibrio de la balanza comercial, sino que de su imposición se generan consecuencias negativas para los sectores involucrados, ya que de una u otra manera se les limita su capacidad de provisionarse con mercancías provenientes de otros países, y en el caso de la industria automotriz, en la que predominan ciertas marcas importadas, la afectación en las ventas es mucho mayor.

CONCLUSIONES

Considerando la información histórica recabada mediante fuentes oficiales de información, y verificando la variabilidad que han atravesado las importaciones del sector automotriz ecuatoriano se ha podido establecer las siguientes conclusiones:

- Las salvaguardias como medida arancelaria ha tenido un impacto negativo en el sector automotriz causando una considerable disminución, tanto en las ventas a nivel nacional como también al sector importador, esto se pudo comprobar en los registros de datos utilizados en este análisis.
- Las causas de la implementación de las salvaguardias se registran de una manera negativa pero no devastadora, es así que como consecuencias de estas medidas el sector automotriz se vio en la obligación de implementar estrategias que les permitan mantener su posición en el mercado durante el periodo 2015-2017 que fue el contexto de este análisis.
- Se pudo conocer que no existieron más sectores beneficiados por estas medidas arancelarias que no sea el Estado, ya que este recaudo hasta febrero del 2016 895.27 millones de dólares por conceptos de salvaguardias con un aproximado 750 millones a su término en el 2017.
- Se pudo evidenciar por los datos recopilados que las cifras monetarias de las importaciones y de las ventas del sector automotriz empezaron a resurgir a mediados del 2017, específicamente en mayo de dicho año, periodo que coincide con el proceso de desmantelación de las salvaguardias, dando inicio así a una tendencia de crecimiento que da nuevas perspectivas de positivismo para el sector.

- La implementación de las salvaguardias permitió que se revirtiera la situación deficitaria a principios del 2015 de la balanza comercial del Ecuador, ya que permitió que se registrara un superávit de 863 millones en el 2016, situación que favoreció positivamente al Estado.

RECOMENDACIONES

Con base las conclusiones planteadas, se pueden sugerir las siguientes acciones para los organismos relacionados al tema de investigación:

- Se recomienda a las empresas que conforman el sector automotriz del Ecuador que diseñen estrategias para contrarrestar las medidas arancelarias que se puedan tomar en un futuro, con la finalidad de prever acciones que les permitan mantener el ritmo de comercialización y los ingresos que usualmente alcanzan con sus actividades productivas.
- Se sugiere al Gobierno Nacional brindar el respaldo necesario a los sectores afectados por la imposición de nuevas políticas comerciales, para minimizar el riesgo de efectos negativos que indirectamente afecten la economía del país y del sector comercial.
- Sería adecuado que se inicien nuevos estudios para encontrar estrategias que puedan ser aplicadas en diversos sectores con el fin de estar preparados para cualquier tipo de política que genere cambios en los sectores relacionados con el comercio exterior.
- Es necesario que el Gobierno Nacional además de brindar el respaldo necesario a los sectores afectados por estas imposiciones, incentive a la industria nacional a la fabricación y desarrollo de los productos que en mayor parte son importados por el sector automotriz.
- Se sugiere que el sector automotriz Ecuatoriano y el gobierno Nacional trabajen conjuntamente para así evitar en ocasiones futuras, la implementaciones de nuevas salvaguardias o impuestos que afecten nuevamente a la economía no solo

del sector antes mencionado sino también la del consumidor final, que por reiteradas ocasiones son los que sufren con el alza, la escases o la restricción de los productos.

Bibliografía

- Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. (Marzo de 2017). *Sector Automotriz Ecuatoriano en cifras. Boletín N° 6*. Obtenido de http://www.aeade.net/wp-content/uploads/2017/03/Sector-en-cifras_6-Marzo-2017.pdf
- Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. (Enero de 2017). *Sector Automotriz en cifras*. Obtenido de http://www.aeade.net/wp-content/uploads/2017/01/Sector-en-cifras-4_enero-2017-1.pdf
- Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. (Enero de 2018). *Sector Automotor en cifras*. Obtenido de <http://www.aeade.net/wp-content/uploads/2018/01/boletin%2016%20espanol%20resumido.pdf>
- Avilés, D., & Carrión, M. (2017). Efectos de la aplicación de salvaguardias en la balanza comercial del Ecuador y en las relaciones con Colombia y Perú. Universidad Católica Santiago de Guayaquil.
- Banco Central del Ecuador. (12 de Diciembre de 2017). *Evolución de la balanza comercial*. Obtenido de <https://contenido.bce.fin.ec/documentos/Estadisticas/SectorExterno/BalanzaPagos/balanzaComercial/ebc201712.pdf>
- Bermeo, E. (2016). Análisis de las medidas de salvaguardias aplicadas al régimen aduanero de importación para el consumo y propuesta para solucionar el déficit comercial en Ecuador. Cuenca, Ecuador: Universidad de Cuenca.
- Bernal, C. (2012). Metodología de la investigación para administración, economía, humanidades y ciencias sociales. México: Pearson Educación. Tercera Edición.
- Burgos, S. (2015). Ecuador, Salvaguardias y sus efectos a corto plazo.
- Canta, A., Casabella, R., Conde, A., Cordiano, M., Torres, Gabriel, & Roselló, J. (2014). *Comercio Internacional en el Siglo XXI*. Buenos Aires: Editorial Dunken.

- Comunidad de Comercio Exterior. (2017). *Regímenes Especiales*. Obtenido de <http://comunidad.todocomercioexterior.com.ec/profiles/blogs/regimenes-especiales>
- Diario Expreso . (1 de abril de 2016). *El sismo ampara las salvaguardias*. Obtenido de <http://www.expreso.ec/actualidad/el-sismo-ampara-las-salvaguardias-JN294902>
- Feenstra, R., & Taylor, A. (2011). *Comercio Internacional*. Editorial Reverté S.A.
- Giráldez, A. (2012). *Investigación, Innovación y Buenas Prácticas*. Editorial Grao. Segunda Edición.
- Henríquez, L. (2016). *Impacto de las salvaguardias a las importaciones en el Ecuador periodo 2010 - 2015*. Universidad de Guayaquil.
- Jerez, J. (2011). *Comercio Internacional*. España: ESIC Editorial. Cuarta Edición.
- Krugman, P., & Obstfeld, M. (2014). *Economía Internacional: Teoría y Política*. Prentice Hall.
- Ley de Comercio Exterior e Inversiones. (1997). *Registro Oficial 82*.
- Ministerio de Comercio Exterior. (2016). *Informe de Gestión 2015*. Obtenido de <http://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2016/04/Informe-de-Gestion-Institucional-MCE-2015.pdf>
- Noboa, M. (2014). *Análisis de las importaciones ecuatorianas de bienes de consumo para evaluar la aplicación de salvaguardias en el marco de la OMC*. Ecuador: Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales FLACSO.
- Organización Mundial de Comercio. (2014). *Información Técnica sobre salvaguardias*. Obtenido de https://www.wto.org/spanish/tratop_s/safeg_s/safeg_info_s.htm
- Padín, C. (2010). *Comercio Internacional: Una visión general de los instrumentos operativos del comercio exterior*. España: Ideas propias Editorial.
- Paguay, D. (2016). *Impacto de las salvaguardias a las importaciones en el Ecuador*. Ecuador: Universidad de Guayaquil.

- PROEcuador. (2013). *Análisis del sector automotriz*. Obtenido de http://www.proecuador.gob.ec/wp-content/uploads/2013/07/PROEC_AS2013_AUTOMOTRIZ1.pdf
- PROEcuador. (2013). *Barreras Arancelarias y no Arancelarias*. Obtenido de <http://www.proecuador.gob.ec/faqs/que-son-barreras-arancelarias/>
- PROEcuador. (2017). *Barreras arancelarias*. Obtenido de <https://www.proecuador.gob.ec/faqs/que-son-barreras-arancelarias/>
- Rombiola, N. (15 de Diciembre de 2015). *Todo lo que necesitas saber sobre el mercantilismo*. Obtenido de <http://www.finanzas.com/el-mercantilismo>
- Steinberg, F. (2012). *La nueva teoría del comercio internacional*. Ediciones Eumed. Tercera Edición.
- Veletanga, G. (2014). *Teoría de la ventaja absoluta de Adam Smith*. Obtenido de <http://puceae.puce.edu.ec/efi/index.php/economia-internacional/12-teoriaclassica/71-teoria-de-la-ventaja-absoluta-de-adam-smith>
- Villanueva, J. (2015). *Las salvaguardias y la economía ecuatoriana periodo 2015*. Guayaquil, Ecuador: Universidad de Guayaquil.

ANEXOS

Anexo 1. Ley de Comercio Exterior e Inversiones

Art. 1.- La presente Ley tiene por objeto normar y promover el comercio exterior y la inversión directa, incrementar la competitividad de la economía nacional, propiciar el uso eficiente de los recursos productivos del País y propender a su desarrollo sostenible e integrar la economía ecuatoriana con la internacional y contribuir a la elevación del bienestar de la población

Art. 2.- Se entiende por "Sector Comercio Exterior" al conjunto de organismos y entidades del sector público y de instituciones o personas naturales o jurídicas del sector privado que participan en el diseño y ejecución de la política de comercio exterior de bienes, servicios y tecnología que desarrollan actividades de comercio exterior o relacionadas con éste, salvo las exportaciones de hidrocarburos que realiza el Estado Ecuatoriano y que continuarán sujetas al ordenamiento legal que las regula (Ley de Comercio Exterior e Inversiones, 1997).

Anexo 2. Resolución 011 – 2015 del Comex

Artículo Primero.- Establecer una sobretasa arancelaria, de carácter temporal y no discriminatoria, con el propósito de regular el nivel general de importaciones y, de esta manera, salvaguardar el equilibrio de la balanza de pagos, conforme al porcentaje ad valorem determinado para las importaciones a consumo de las Subpartidas descritas en el Anexo de la presente resolución. La sobretasa arancelaria será adicional a los aranceles aplicables vigentes, conforme al Arancel del Ecuador y los acuerdos comerciales bilaterales y regionales de los que el Estado ecuatoriano es Parte contratante (Resolución 011-2015 COMEX, 2015).

Anexo 3. Resolución 66 del Comex

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 (Comex, 2012)