

UNIVERSIDAD SAN FRANCISCO DE QUITO USFQ

Colegio de Administración y Economía

**Efectos de la Regulación Comercial en el Sector Automotor Ecuatoriano
durante el periodo 2010-2018**

Daira Nicole Carrillo Zambrano

Economía

Trabajo de integración curricular presentado como requisito
para la obtención del título de
Economista

Quito, 18 de diciembre de 2019

UNIVERSIDAD SAN FRANCISCO DE QUITO USFQ
COLEGIO ADMINISTRACIÓN Y ECONOMÍA

HOJA DE CALIFICACIÓN
DE TRABAJO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR

Efectos de la Regulación Comercial en el Sector Automotor Ecuatoriano
durante el periodo 2010-2018

Daira Nicole Carrillo Zambrano

Calificación:

Nombre del profesor, Título académico

Mónica Rojas, MSc.

Firma del profesor:

Quito, 18 de diciembre de 2019

DERECHOS DE AUTOR

Por medio del presente documento certifico que he leído todas las Políticas y Manuales de la Universidad San Francisco de Quito USFQ, incluyendo la Política de Propiedad Intelectual USFQ, y estoy de acuerdo con su contenido, por lo que los derechos de propiedad intelectual del presente trabajo quedan sujetos a lo dispuesto en esas Políticas.

Asimismo, autorizo a la USFQ para que realice la digitalización y publicación de este trabajo en el repositorio virtual, de conformidad a lo dispuesto en el Art. 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior.

Firma del estudiante.

Nombres y apellidos:

Daira Nicole Carrillo Zambrano

Código:

00125419

Cédula de identidad:

1717129520

Lugar y fecha:

Quito, 18 diciembre de 2019

AGRADECIMIENTOS

Quiero expresar mi gratitud a Dios y la Virgen María por las bendiciones recibidas, brindándome paciencia y sabiduría para culminar con éxito esta etapa de mi vida.

Mi profundo agradecimiento a mis padres, que por su amor y apoyo he podido cumplir mis metas. A mi padre por su infinito amor, a mi madre por ser mi ejemplo de fortaleza y enseñarme que con perseverancia todo es posible. A mi abuelo, Héctor Zambrano, a quien dedico este logro por ser mi principal motivación.

A la profesora Tatiana Macías, por confiar en mí, por guiarme y por ser un apoyo incondicional.

RESUMEN

El siguiente trabajo pretende analizar el comportamiento del sector automotor, comprendido por las actividades relacionadas con la fabricación nacional y la comercialización, durante el periodo entre 2010 y 2018, en el cual se experimentó una transición marcada desde la política proteccionista hacia políticas de apertura comercial. El análisis será realizado por medio del estudio de la evolución de indicadores macroeconómicos del sector, como la incidencia del mercado automotriz en el producto interno bruto del Ecuador, la generación de empleo, el aporte fiscal, el nivel de producción, las ventas y la balanza comercial. Los resultados obtenidos de la investigación demuestran que la apertura de mercado mejora al entorno comercial, mientras que afecta al desenvolvimiento de la industria nacional.

Palabras clave: sector automotor, industria automotriz, apertura comercial, proteccionismo, evolución, Ecuador, regulaciones, indicadores.

ABSTRACT

This research aims to analyze the behavior of the automotive sector contained by activities related to national manufacturing and commercialization for the period 2010-2018, in which the transition from protectionist policy to international trade was experienced. The analysis herein shall be carried out through macroeconomic indicators evolution in the sector such as the automotive sector impact in Ecuador's gross domestic product, the employment generation, the fiscal contribution, the production level, the trade balance and sales. The results from the investigation evidence that the market opening improves the commercial environment, whilst it affects the development of the national industry.

Key words: automotive sector, automotive industry, international trade, protectionism, evolution, Ecuador, regulations, indicators.

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN.....	10
DISCUSIÓN DE LITERATURA.....	13
Fundamentos de la Teoría de Comercio Internacional.....	13
Efectos del comercio internacional en la industria automotriz: los casos de la Unión Europea, Vietnam, Australia y Canadá	15
Efectos de los instrumentos proteccionistas en una economía	20
SECTOR AUTOMOTOR ECUATORIANO	22
Contexto Histórico.....	22
Primera etapa (1950-1999).	22
Segunda etapa (1997-2006).....	25
Tercera etapa (2007-2010).	27
Transformaciones en el Marco Regulatorio del Sector Automotor (2014-2018).....	28
Descripción del Sector Automotor	32
Cadena de Valor	32
Composición del Sector.	34
Relevancia económica.....	36
Participación del Sector en el PIB.....	36
Producción.....	40
Ventas del Sector.	42
Generación de empleo.	47
Aporte Fiscal.	48
Comercio Exterior.	55
Participación del Ecuador en Tratados Comerciales.....	57
Comunidad Andina de Naciones (CAN).	58
Acuerdo Comercial Multipartes con la Unión Europea	59
CONCLUSIONES.....	62
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	64

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Actividades Relacionadas al Comercio del Sector Automotor.....	34
Tabla 2. Actividades Relacionadas a la Industria Automotriz.....	35
Tabla 3. Coeficiente de correlación entre el PIB y la actividad económica de Comercio al por mayor y al por menor, reparación de vehículos automotores y motocicletas.	37
Tabla 4. Coeficiente de correlación entre el PIB y la actividad económica de Fabricación de vehículos automotores, remolques y semirremolques.....	39
Tabla 5. Resumen de Ventas del Sector Automotor 2008-2018 (En unidades y porcentaje de participación).....	43
Tabla 6. Ventas Anuales de Vehículos por Segmento 2010-2018 (En unidades y porcentaje de variación anual).	46
Tabla 7. Tributos Vehiculares en Ecuador.....	48

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Efecto de un arancel en un país pequeño.....	21
Figura 2. Encadenamiento de la Industria Automotriz	34
Figura 3. Tasa de Variación Anual PIB de Comercio y Reparación de vehículos automotores y motocicletas vs. PIB Nacional I trim. 2008-2019 (En porcentaje de variación anual)..	38
Figura 4. Tasa de Variación Anual PIB de Fabricación de equipo de transporte vs. PIB Nacional I trim. 2008-2019 (En porcentaje de variación anual).	40
Figura 5. Evolución de la Producción anual de Vehículos en Ecuador 2010-2017 (En unidades y porcentaje de crecimiento anual).	41
Figura 6. Promedio de Participación de Ensambladoras sobre la Producción Total entre 2011- 2017 (En porcentaje).	42
Figura 7. Resumen de Ventas del Sector Automotor 2008-2018 (En unidades y porcentaje de participación).....	44
Figura 8. Composición de las Ventas de Vehículos 2008-2018 (En porcentaje de participación).....	44
Figura 9. Participación de Mercado por Origen 2016 y 2018.....	45
Figura 10. Empleo Sector Automotor 2016-2018 (En número de trabajadores).	48
Figura 11. Recaudación Fiscal por Tipo de Tributo 2018 (En USD millones).	52
Figura 12. Evolución de Recaudación Fiscal del Sector Automotor 2012-2018 (En USD millones y T.V.A %).	53
Figura 13. Nivel de producción, importación y exportación 2010-2018 (En unidades).....	56

INTRODUCCIÓN

La presente investigación se refiere a la importancia del comercio internacional, que desde en el siglo XVII, con aportes de economistas clásicos como Adam Smith y David Ricardo, es considerado como un eje primordial para el desarrollo de las naciones. Dado que la apertura comercial genera beneficios ostensibles, es de interés natural conocer cómo los patrones de comercio han evolucionado en el Ecuador y cuáles han sido sus consecuencias a nivel económico. En contexto teórico, se entiende por proteccionismo a aquellas medidas que limitan y/o prohíben la libre entrada de bienes producidos en otros países con el fin de proteger la industria nacional. En el Ecuador se implantaron varias medidas proteccionistas durante el gobierno de Rafael Correa, bajo el argumento de superar la dependencia extractivista de materias primas, de llevar a cabo una “transformación de la matriz productiva”. Además, como parte del mismo plan se consideró “la sustitución de importaciones”, medidas semejantes en términos del modelo económico de industrialización de los años setenta. Sin embargo, por el hecho de que el aparato productivo ecuatoriano es altamente dependiente de las importaciones en cuanto a bienes de capital, el objetivo de dicha transformación no tuvo resultados sostenibles y dejó secuelas en varios sectores productivos como en el caso de la industria automotriz.

El objetivo de la investigación es evaluar el comportamiento del sector automotor durante el periodo entre 2010 al 2018, en el cual se aplicaron medidas restrictivas al comercio internacional y, posteriormente, políticas comerciales favorables para el libre comercio. Se ha considerado analizar estos efectos en el sector productivo en cuestión por su relevancia en la economía nacional, el cual representa en promedio el 10,8% del PIB del Ecuador desde el año 2000 hasta el 2018 y, además, por la alta sensibilidad a la que dicho sector está expuesto con respecto a los cambios generados por la globalización.

En consecuencia, se profundiza la indagación desde la perspectiva de economía del comercio internacional, de manera que la investigación es de interés académico. Asimismo, se espera que la investigación aporte con estadísticas que describen la evolución del sector bajo estos cambios en el marco regulatorio comercial, por lo que el estudio se basa en información desde el 2010 al 2018, periodo en el cual prevalece la importancia de dichas transformaciones.

La investigación se realiza bajo un modelo descriptivo-explicativo dado que se observa el comportamiento de varios indicadores macroeconómicos como la participación del sector en el producto interno bruto del Ecuador, generación de empleo, aporte tributario, nivel de producción, ventas y la balanza comercial, con el fin de analizar el ciclo económico del sector automotor y los efectos de la política comercial que presentaron las diferentes áreas del sector, especialmente las empresas ensambladoras y comercializadoras.

Las fuentes de investigación primaria, específicamente las del sector automotor son los anuarios, informes y boletines de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE), y de la Cámara de Industria Automotriz Ecuatoriana (CINAE); a su vez, la información sobre la relevancia económica del sector se obtiene de las cuentas nacionales proporcionadas por el Banco Central del Ecuador (BCE), del Servicio de Rentas Internas (SRI) y del Instituto de Estadísticas y Censos (INEC). Para el sustento teórico, enfocado en la revisión de conceptos de comercio internacional y en una revisión a la literatura existente que presentan casos empíricos sobre el tema en otros países, se utilizó varias fuentes secundarias de diversas instituciones académicas nacionales e internacionales.

En la primera parte, se exponen fundamentos teóricos sobre los beneficios y costos del libre comercio, bajo el estudio de varios casos empíricos que han demostrado las consecuencias de políticas proteccionistas y de librecambismo. La segunda parte describe al sector automotor, su historia, composición y cadena de valor. De igual manera, se incluye los cambios en las regulaciones gubernamentales sobre el sector automotor durante el mismo periodo, enfocado

en el marco regulatorio comercial. En esta parte también se presenta la evolución del sector desde el 2010 al 2018 por medio de los indicadores macroeconómicos, anteriormente mencionados. Finalmente, en la última parte se hace referencia a la participación del Ecuador en varios tratados comerciales, especialmente los firmados en los últimos años, que han tenido repercusiones significativas en el sector automotor.

DISCUSIÓN DE LITERATURA

Como base del progreso de América Latina y de mundo en general, la apertura comercial internacional ha jugado un rol esencial. Como lo menciona Víctor Maldonado (2018): “El progreso de Occidente y su hegemonía civilizacional se debe sobre todo a la presencia originaria de la idea del comercio y la presencia del comerciante como práctica cultural y rol social determinante.” Por tal razón, se busca analizar los efectos de los acuerdos comerciales que ha mantenido el Ecuador en los últimos años. Se ha simplificado el efecto al análisis meramente de un sector en particular, el sector automotor, por el hecho de que es un sector vulnerable a la globalización y al cambio tecnológico (Álvarez, 2002). Además, se puede considerar que es un sector altamente sensible a las medidas gubernamentales, principalmente a aquellas sobre el proteccionismo al comercio internacional.

Fundamentos de la Teoría de Comercio Internacional

Hace doscientos años, David Ricardo trató de explicar el beneficio que generaba el comercio a las personas y a los países. En 1817, desarrolló y publicó una de las primeras teorías del comercio internacional basándose en un análisis previo realizado por Adam Smith, bajo el concepto de las ventajas comparativas. Adam Smith comenzó sus reflexiones sobre el comercio internacional a nivel individual y de familia, argumentando que una familia prudente no intentará hacer en casa lo que le costará más hacer que comprar. A este análisis David Ricardo amplía la visión a nivel país, explicando por qué el comercio beneficia a todas las partes involucradas en el intercambio, incluso cuando los productos de un país eran más caros que los de otro en todas las líneas de mercancías. El ejemplo característico que se utilizó para explicar la naturaleza de la ventaja comparativa es que Portugal demostró utilizar menos mano de obra comparado con Inglaterra para producir dos bienes, vino y tela; pero eso no limitaba a Inglaterra a solamente importar ambos bienes y no producir. El resultado del comercio

dependía de cuánto más productivo era Portugal en la producción de vino que en ropa, a pesar de que era superior en ambos. Por lo que se concluyó que para Portugal era más ventajoso exportar vino a cambio de tela producida en Inglaterra.

En el siglo XVII, David Ricardo defendió al comercio internacional oponiéndose a las medidas restrictivas, en aquel entonces en contra de las Leyes del Maíz. Entre el Siglo XVII y XIX la agricultura británica recibió protección del Estado, imponiendo no solo aranceles sino también regulando las ventas, la calidad, el almacenamiento y las importaciones tanto como las exportaciones. En época de postguerra, alrededor del año 1815, el Estado prohibió la importación de todos los granos si el precio caía por debajo de 80 chelines por trimestre como una protección a los terratenientes, a medida que caían los precios de los granos. Para David Ricardo esta medida era injusta, ya que castigaba a los pobres y recompensaba a los ricos, dado esto, en sus años de labor en el Parlamento luchó por la derogación de las Leyes del Maíz, haciéndose impopular con los intereses agrícolas. Sin embargo, el proteccionismo perduró hasta 1846, cuando un grupo consolidado de intelectuales, como economistas, políticos, y filósofos colaboradores del Parlamento influenciaron en la decisión de liberar por completo la importación de maíz a cargo del primer ministro a cargo, Sir Robert Peel. Esta teoría de ventaja comparativa (1817) se convirtió en un pilar para el entendimiento de la economía del comercio internacional (Kling, 2017).

El patrón de especialización del comercio es desarrollado por David Ricardo y más adelante por Eli Heckscher y Bertil Ohlin alrededor de los años veinte, con su *Modelo de Proporciones de Factores*. Esta teoría de comercio internacional menciona que en el mundo real el comercio no solo viene explicado por las diferencias de productividad del trabajo sino también por las diferencias en la dotación de recursos de cada país. Como supuesto menciona que la única fuente de comercio son las diferencias de recursos, lo que significa que la ventaja

comparativa es solamente afectada por la interacción entre los recursos de los países involucrados dentro del intercambio. Es decir, si un país posee una alta proporción de mano de obra tenderá a exportar bienes que requieran en su elaboración más mano de obra que de capital.

De esta manera los países desarrollan diferentes tipos de industria, aquellas para las exportaciones y otras para las importaciones. Años más adelante, como una extensión a la teoría Heckscher-Ohlin, Paul Krugman expone la importancia de los “rendimientos crecientes”, concepto que hace referencia a que entre más se produzca, la producción será cada vez más eficiente. Por lo tanto, la idea de los patrones de especialización se desarrolla y persiste debido a una retroalimentación positiva conforme pasa el tiempo. De manera que el desarrollo industrial en cada país depende de su productividad y su dotación de factores.

Efectos del comercio internacional en la industria automotriz: los casos de la Unión Europea, Vietnam, Australia y Canadá

Las teorías presentadas demuestran que la especialización en la producción de vehículos no es el fuerte de un país en desarrollo como es Ecuador, ya que su industria automotriz carece de productividad y de una dotación fuerte y significativa de factores de producción, especialmente de capital. De manera que este país se ve en la necesidad de importar para satisfacer la demanda doméstica; más adelante se expondrá los efectos del comercio internacional en esta industria y como la intervención del Estado ha interferido con la dinámica del sector.

Es así como varios casos empíricos han sido analizados, en los cuales se ha podido reconocer patrones de comercio internacional y se puede anticipar las causas y consecuencias de la apertura comercial en casos de investigación futuros.

En el análisis empírico *Wage and Employment Effects in the EU of International Trade with the Emerging Economies* realizado por la Universidad de Antwerp y la Universidad Ghent en Bélgica, investiga si los efectos significativos de HOS (Heckscher – Ohlin – Samuelson) están presentes en la Unión Europea a partir de la liberalización comercial con las economías emergentes. Se estudia en qué medida la liberalización del comercio con los países recientemente industrializados podría ser la causa de un aumento en la desigualdad salarial o laboral entre los trabajadores altamente calificados y menos calificados en la UE. Siguiendo el modelo de HOS, el comercio internacional inducirá una disminución de la recompensa de los factores de producción con los que un país está relativamente mal dotado. Esta predicción constituye una explicación potencial del deterioro observado en la posición de ingreso de los trabajadores menos calificados en los EE.UU. o de su mayor tasa de desempleo en Europa, donde se supone que las rigideces del mercado impiden los ajustes salariales como en los EE.UU (Cuyvers, et al. 2003). Es decir, que se obtuvo como resultado que si el comercio internacional reduce la demanda de un factor de producción particular del cual la recompensa es fija, entonces evidentemente se produce un ajuste a la baja de su nivel de empleo. Es así como este caso empírico se relaciona con el caso ecuatoriano, de manera que este análisis explica como el flujo del comercio internacional repercute en el nivel de empleo del sector automotor, argumentando que existen efectos positivos o negativos evidentes de acuerdo a si se posee una abundancia de recursos o una mal dotación de los mismos.

Además de este caso, Hoi Van Ha and Tuyen Quang Tran aportan con su investigación *International Trade and Employment: A Quantile Regression Approach. Journal of Economic Integration (2017)*, en la cual se enfoca en analizar el impacto del aumento del comercio internacional sobre el empleo en un país en desarrollo, Vietnam. En torno al modelo HOS, se menciona que el comercio internacional afecta a la demanda laboral de dos maneras: el efecto de escala y los efectos de sustitución. Lo que significa que la apertura al comercio internacional

crea nuevos trabajos en el sector de exportación y genera destrucción de empleo en el sector de importaciones. Para lo cual, esta verdad no es absoluta, ya que depende de la ventaja comparativa que cada país mantenga de acuerdo a la dotación de recursos que posee cada uno. En el modelo se ha usado un único conjunto de datos de micro paneles en empresas vietnamitas y una regresión por cuantiles de efectos fijos. Al utilizar un conjunto de datos de panel no balanceado para el período 2010-2015, se encontró un vínculo positivo entre el comercio internacional y el empleo de empresas cuando se utiliza el mínimo cuadrado ordinario. La comparación entre Vietnam y Ecuador es propicia dado que son países en desarrollo, es decir, que ambos poseen un moderado nivel de avance económico. De igual manera que las políticas de apertura ecuatorianas, Vietnam ha decidido abrir sus fronteras al comercio desde la firma del acuerdo comercial bilateral con los Estados Unidos en 2001 y la adhesión a la Organización Mundial del Comercio (OMC) en 2007, de manera que esta viviendo una transición económica y un fuerte crecimiento tanto en las importaciones como en las exportaciones.

La industria automotriz, específicamente la fabricación de vehículos, es particularmente sensible ante distorsiones que generan las diferentes regulaciones estatales según Jim Stanford en su estudio *When an Auto Industry Disappears: Australia's Experience and Lessons for Canada* (2017). En el cual se analiza los factores que influyeron con el decrecimiento de la industria automotriz de Australia y las medidas que ha tomado Canadá, país similar en características geográficas y demográficas, para evitar aquel escenario pesimista en su industria nacional. Este estudio permite identificar las potenciales causas y consecuencias del posible ocaso de su industria ecuatoriana, por medio de la identificación de los fallos del mercado y de las políticas gubernamentales del caso de Australia. Además, se puede rescatar las recomendaciones de las políticas asumidas por Canadá. De igual manera que la industria ecuatoriana ha presentado efectos desfavorables por una política de mayor apertura comercial otros países enfrentan secuelas similares, en Australia tres firmas ensambladoras reconocidas

a nivel mundial, Ford, General Motors y Toyota, cerraron sus fábricas en el 2017. Esto fue el resultado de una tendencia prolongada de decrecimiento en la producción local, en parte por la intensa competencia global asumida desde inicios del siglo, las fluctuaciones del tipo de cambio y una evolución de pensamiento económico.

Sin embargo, la dinámica de la industria automotriz en Australia tuvo mejores años. Durante las décadas de postguerra, se asumió el modelo económico de industrialización con políticas que afectaron positivamente al sector automotor nacional. Para los años setenta, la industria era suficientemente capaz de asumir su demanda doméstica y poseía una amplia canasta de exportación de vehículos automotores y de autopartes, llegando a ser la actividad más grande en el sector de la manufactura. Este modelo tuvo resultados significativos en el siglo XX, no obstante, se presentaron algunas distorsiones en el comportamiento del mercado con repercusiones en este siglo. Por el hecho de que la industria era altamente fragmentada, y se mantenía altas tasas impositivas a las importaciones, los vehículos australianos eran considerablemente más caros en comparación con los precios internacionales. Desde los ochenta, el país se inclinó por una integración económica internacional, mediante el Plan de Desarrollo de la Industria del Motor o Botton Plan. Desde este momento, las importaciones aumentaron a un ritmo más rápido que las exportaciones, provocando una gran sustitución de la producción nacional con el acceso a una gama más amplia de autos importados y más baratos. La producción anual disminuyó en alrededor de un 20 por ciento en comparación con los promedios de años previos. A inicios del siglo, el gobierno acordó un esquema de competitividad e inversión automotriz Automotive Competitiveness and Investment Scheme, el cual se extendió hasta el 2010, con la finalidad de apoyar a su industria. Aún con este programa la decadencia de la industria era inevitable, varios factores tanto externos como internos profundizaron la crisis. En mayor parte, la inestabilidad política del gobierno concluyó

con el cierre de las últimas ensambladoras de autos livianos existentes e interesadas en la producción local, Toyota y General Motors.

La misma exposición al mercado global tuvo Canadá en los años ochenta, sin embargo, ¿qué hizo diferente a Australia para que su industria nacional no colapsará en años futuros? A pesar de que ambos países comparten varias similitudes, la gran ventaja de Canadá radicó en ser vecino del mercado más grande del mundo, Estados Unidos. Con esta ventaja, en 1965 se firmó un acuerdo Canada-US Auto Pact, creando una base industrial fuerte y capaz sobrevivir a los cambios del comercio global y de niveles de competitividad. El acuerdo eliminó los aranceles sobre el comercio entre Estados Unidos y Canadá de vehículos livianos, camiones pesados y autopartes. El éxito de este acuerdo fueron las garantías que el gobierno de Canadá mantuvo para su industria, por ejemplo las compañías que no aseguraban una parte proporcional de producción nacional se enfrentaban a la amenaza de reimposición arancelaria.

Así como Canadá firmó un acuerdo de libre comercio con Estados Unidos en 1989, lo hizo con México en 1994 y posteriormente en el 2015 con Corea. Estos acuerdos dieron inicio a una política de apertura, con el objetivo de incentivar a las exportaciones; sin embargo, el efecto fue contrario a lo deseado. Los consumidores domésticos se vieron ante una mayor oferta dado al boom de autos importados. Estos acuerdos de libre comercio debilitaron la fabricación de vehículos en Canadá, de igual manera que sucedió en Australia; no obstante, la ventaja de la exportación neta de Canadá a Estados Unidos ha sostenido los efectos negativos de una globalización más amplia del comercio y la inversión automotriz.

En ambos países estudiados, el papel del gobierno no ha sido de total relevancia para recuperar la industria automotriz. Tanto en Canadá como en Australia, las medidas gubernamentales de consolidar la producción nacional mediante inversiones y subsidios han sido inconsistentes y politizados. En fin, con el conocimiento previo de la pérdida de la

industria automotriz de Australia generada por varios factores internos y externos, varios países como Canadá e incluso Ecuador pueden aprender de esta experiencia, remediar los errores y evitar cometer los mismos.

Efectos de los instrumentos proteccionistas en una economía

La política de comercio internacional tiene la capacidad de determinar ciertos incentivos o desincentivos en la producción nacional. Esto lo hace mediante la aplicación de varios instrumentos proteccionistas que influyen en los precios y cantidades de los productos que provienen de otros países. Estas políticas son asumidas para la protección económica de los sectores productivos nacionales. Los instrumentos principales son los aranceles y las cuotas a las importaciones. En primer lugar, el arancel es la política comercial comúnmente utilizada y ha sido utilizada como fuente de ingreso para el Estado. Los aranceles son impuestos aplicados a bienes importados que implican un aumento en el coste de importar. Estos son determinados de dos maneras, los aranceles fijos que es una cantidad fija por cada unidad de bien importado, y aranceles ad valorem que son exigidos como porcentaje del valor de los bienes importados (Krugman, 2012). Existen otro tipo de medidas proteccionistas que no son arancelarias como las cuotas de importación. Esta medida limita la cantidad de bienes importados y puede ser por medio de un valor máximo de importación o una cantidad máxima de bienes importados. Sin embargo, para el análisis de los efectos que producen estas medidas proteccionistas se tomará como base el arancel y sus repercusiones.

Para el estudio de costes y beneficios de la aplicación de un arancel se considera el hecho de que Ecuador es un país pequeño, en el cual los aranceles establecidos no tiene la capacidad de reducir los precios en el mercado extranjero de las importaciones. Lo que sucede en este caso es que el arancel incrementa el precio del bien importado (P_M) en la proporción total del arancel a P_{M+t} . Consecuentemente, la producción nacional aumenta de O^1 a O^2 pero

el consumo decrece de D^1 a D^2 . Dicho resultado demuestra el propósito de un arancel, el cual es proteger la industria la producción nacional y reducir el nivel de importaciones. En la Figura 1. se muestra dichos efectos y además se presenta la disminución de las importación que varía de $D^1 - O^1$ a $D^2 - S^2$.

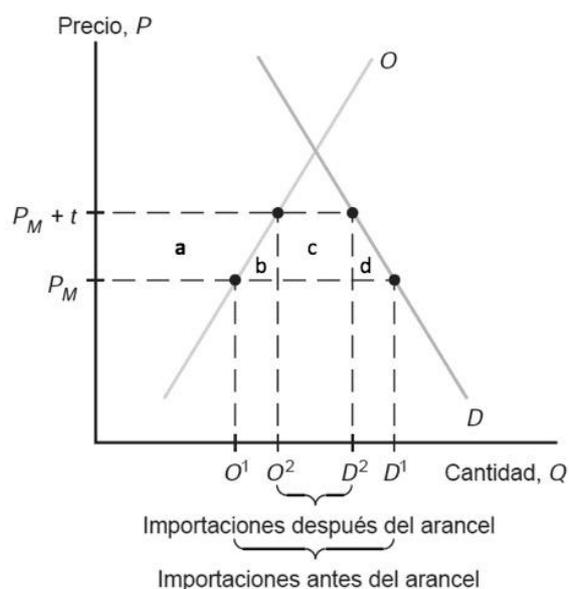


Figura 1. Efecto de un arancel en un país pequeño.

Fuente: Krugman, 2012.

Los costos y beneficios que genera el arancel a los distintos agentes económicos, productores y consumidores, también se expone en la Figura 1, los cuales se pueden sumar de las cuatro áreas sombreadas a, b, c y d. En primer lugar, el excedente del consumidor es igual al área por encima del precio y debajo de la curva de demanda por lo que a un precio más alto debido al arancel se reduce su bienestar en el área indicada por $a+b+c+d$. Con respecto a los productores nacionales, su excedente es igual al área por debajo del precio y por encima de la curva de oferta por lo que al recibir un precio más alto su excedente aumenta lo cual se indica en el área a . Un tercer actor es clave en el análisis dado al carácter recaudatorio del arancel. El Estado gana al momento de recaudar el ingreso del arancel, ganancia mostrada por el área c (Krugman, 2012).

SECTOR AUTOMOTOR ECUATORIANO

Contexto Histórico

La reseña histórica del sector automotor, por fines prácticos, se divide en tres etapas características. En la primera etapa se desarrolla el sector, que tiene origen desde los años cincuenta hasta el finales del siglo XX. La segunda etapa comprendida entre 1999 al 2006, se caracteriza por los efectos de la inestabilidad política sobre el sector y posteriormente a un evidente crecimiento. Finalmente, la tercera etapa comprendida desde el 2007 hasta la actualidad presenta momentos de auge y de recesión. Esta última es la más relevante en el estudio dado al análisis estadístico y la exposición de medidas gubernamentales que afectaron a la dinámica del sector.

Primera etapa (1950-1999).

En la época de la Gran Depresión (1929) y posteriormente con la posguerra de la Segunda Guerra Mundial se fomentó la Industrialización por Sustitución de Importaciones (ISI) a nivel mundial, dado a la escasez de exportaciones de origen europeo y a la consecuente reducción de importaciones a Europa y Estados Unidos provenientes de países latinoamericanos. Este fue el punto de partida para que los países de América Latina asumieran una fuerte corriente de nacionalismo económico, la cual consistía en implementar políticas gubernamentales hacia una mayor auto-suficiencia, dirigida especialmente al sector agrícola y a la producción de ciertos bienes manufacturados, los cuales se obtenían a cambio de materias primas (Wythe, 1937).

Con estos antecedentes, en los años cincuenta, el sector industrial de la región creció, elaborando bienes con valor agregado de bajo e intermedio nivel tecnológico. Entre los sectores económicos que se desarrollaron bajo este modelo económico está el automotor, el mismo que

despliego principalmente en México, Brasil y Argentina, las economías más grandes de la región (Arias, 2017). En torno a esto, en esta década Ecuador también impulsó su industria automotriz mediante la fabricación de carrocerías, asientos para buses y componentes automotores metálicos. En 1959, se fundaron dos empresas comercializadoras con una amplia trayectoria, Casa Baca y Quito Motors con la franquicia de Toyota y Ford Motor Company, respectivamente. Seguido a esta línea de desarrollo, para los años sesenta gracias a las Leyes de Fomento se fabrica otros elementos de alta reposición y de uso común para varias marcas posicionadas en el mercado nacional (AEADE, 2015).

En 1972, en la presidencia de Guillermo Rodríguez Lara, se instauró este modelo industrial basado en el auge petrolero, aplicando además medidas proteccionistas como políticas de incentivos, créditos preferenciales, subsidios y medidas arancelarias (AEADE, 2015). Esto da inicio al ensamblaje automovilístico nacional, el cual empieza en 1973 con el primer vehículo automotor, conocido como Andino, el cual fue producido por la empresa Autos y Maquinaria del Ecuador S.A (AYMESA) hasta el año de 1980. Se estima que de este modelo fueron exportadas unas mil unidades. Es así como en esta década la producción nacional de vehículos alcanzó de 5 mil unidades. Bajo el mandato presidencial del triunvirato del almirante Alfredo Poveda Burbano de la Armada, Guillermo Durán Arcentales del Ejército y Luis Leoro Franco de la Fuerza Aérea sucesores del presidente Guillermo Rodríguez Lara se instaura una época de políticas económicas contrarias a las anteriores, las cuales promovían una mayor apertura comercial y una reducción de la intervención estatal (AEADE, 2015).

En torno a esto, en 1977 bajo el Acuerdo de Cartagena de la Comisión del Grupo Andino conformado por Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela, mediante la Decisión N.120 se establecieron parámetros y reglamentos de la programación automotriz. Esta integración económica a través de la programación industrial tuvo como objetivo acelerar el

desarrollo industrial y comercial, y a su vez especializar la producción de cada país miembro para aprovechar las economías de escala y racionalizar inversiones. Entre los sectores elegidos para el desarrollo de la subregión se escogió al automotor, por su encadenamiento productivo con demás sectores industriales como metalmecánica, textil, vidrios, entre otros (Borrero, 1981). La programación se limitaba a la producción de vehículos con una mayor especialización, asignando un determinado segmento de vehículos a producir para cada país miembro. A su vez, se implementó un arancel externo común, como una medida de protección arancelaria. Este consistía en gravar a las importaciones de países terceros entre un 20% a un 40% de arancel (De la Calle, 1977). Para 1990 el 14,2% de la producción de vehículos del Grupo Andino se concentraba en Ecuador, mientras que Colombia y Venezuela sumaban la mayor participación con un 80%, Perú producía a niveles marginales y la producción de Bolivia era inexistente (AEADE, 2015). Sin embargo, esta programación automotriz fue desacreditada dado a varias circunstancias internas de los países miembros que no iban acorde al planteamiento de la misma.

Por otro lado, dentro del contexto nacional, en la década de los ochenta se implementó el plan del Vehículo Popular, el cual fue un programa enfocando a la producción de vehículos livianos de marca Suzuki Forsa I y Fiat Uno. Este programa duró hasta 1991 y el crecimiento de la industria automotriz tomaba fuerza. En apenas un año, de 1992 a 1993, se pasó de producir de 7.864 unidades a 12.127 unidades, es decir, la producción se incrementó en aproximadamente un 54,2% anual (Arias, 2017). Con los rezagos de las políticas restrictivas y el abrumador endeudamiento del país y de varias empresas privadas, el sector automotor presentaba altos riesgos, con una llamada urgente a cambios institucionales a favor del libre comercio. Consecuentemente el sector atravesó una nueva era desde 1992 partidaria al comercio. Se liberó las importaciones de vehículos al Ecuador, bajo el mandato de Rodrigo Borja. Posteriormente, en la presidencia de Sixto Durán Ballén, se sentaron las bases de la

liberalización económica por medio de un modelo aperturista. Estas medidas favorecieron al sector, el perfeccionamiento de la zona de libre mercado e integración comercial del conocido Pacto Andino, hechos que motivaron al crecimiento del mercado automotor de la subregión.

Esta etapa de mayor apertura comercial representó para el sector automotor ecuatoriano un mayor nivel de producción y por ende una oportunidad de crecimiento de sus exportaciones, como destino principal Colombia. A su vez, las importaciones jugarían un rol importante en el dinamismo del sector, ofreciendo una mayor oferta de marcas y modelos a los consumidores nacionales, especialmente de marcas como Kia, Mazda y Chevrolet; lo que además permitió ajustar los precios según la dinámica del mercado. En 1992 se registró por primera vez que la participación en las ventas de vehículos importados (49,36%) era superior a los producidos localmente (47,96%). Hasta 1997 el sector creció rápidamente, en promedio presentó un incremento de un 10% anual desde 1992. Al final de esta etapa, el parque automotor del Ecuador comprendía más de 700 mil unidades (AEADE, 2015).

Segunda etapa (1997-2006).

A finales del siglo XX la inestabilidad política del país contrajo la actividad económica nacional afectando a varios sectores productivos como el automotor. Desde 1999 empieza un periodo marcado por la crisis y la dolarización.

La crítica situación económica del país no permitió el avance del sector automotor. En el 2000 tuvo una participación de apenas el 0,75% del Producto Interno Bruto y en el 2001 llegó al 0,33%, según el Banco Central del Ecuador (BCE). Asimismo, presenta un bajo aporte para otros sectores de su encadenamiento productivo considerando a este sector de mínimo impacto en la economía nacional, desde una perspectiva económica y social (Ortega, 2005). Una de las afectaciones directas al sector dada la crisis del 2000 fue la masiva migración de

ecuatorianos al exterior, lo que redujo el factor trabajo para la producción nacional (AEADE, 2015).

Entre el año 1997 y 2003 la evolución del sector presentó un cambio en su balanza comercial, registrando un mayor nivel de importaciones comparado a las exportaciones. La falta de competitividad de la industria ecuatoriana provocó una pérdida en la participación del total de importaciones de sus socios comerciales más importantes, especialmente comparado con el alto nivel de exportación de la producción colombiana.

Jaime Ortega (2005) menciona que la industria automotriz es altamente concentrada lo que les convierte a las pocas ensambladoras en un oligopolio. Además las empresas dedicadas a las autopartes al pertenecer a la categoría de pequeñas y medianas, no poseen un nivel alto de complejidad tecnológico y de tecnificación lo que genera una inevitable dependencia a las importaciones de materias primas para la producción, reduciendo aún más su competitividad frente a competidores de la subregión como Colombia y Venezuela, así como de países terceros.

Años más adelante, el sector empezó a presentar cifras de recuperación. A pesar de la contracción de economía, las ventas del sector aumentaron del 2001 al 2002 en un 22%. Sin presentar aún mejoras económicas importantes a nivel nacional, en el 2004 el sector aportó al Estado con USD 56,6 millones y USD 13,8 millones, por concepto de impuesto a vehículos motorizados y por impuesto a la renta, respectivamente. Finalmente, el sector presenta datos positivos, superando las expectativas y recuperando participación en el aporte económico del país. En el 2005 la economía nacional se recupera, presentando un crecimiento anual de 4,3%, en este mismo año el sector alcanzó un récord en el nivel de ventas con 69 mil unidades vendidas. Para este periodo las empresas más representativas eran Maresa y Ómnibus BB. Cerrando el 2006 con una producción local de 51.762 vehículos (AEADE, 2015).

Tercera etapa (2007-2010).

Durante los siguientes años el sector automotor atravesó situaciones complejas debido principalmente a las dificultades económicas del país y el cambio de las regulaciones competentes al sector.

Uno de los factores más influyentes para el dinamismo del sector automotor es el precio del crudo ecuatoriano. A pesar de que en el 2007 la economía inició con dificultades registrando un crecimiento moderado de 2,49% anual y una reducción del superávit de la balanza petrolera. Apenas un año después, en el 2008, Ecuador alcanza la cifra de crecimiento más alta desde el 2004, con una tasa anual de 6,52%. Este panorama más optimista se debe principalmente al alza del precio del crudo, que alcanzó un precio de USD 117 por barril (AEADE, 2015). Dicha bonanza económica por este nuevo boom petrolero fue aprovechada por la presidencia de Rafael Correa.

Sin embargo, a fines de 2008 hasta mediados de 2009 se presenta una caída en el precio del crudo que se dio gracias a la crisis financiera internacional. Lo que provocó una desconfianza generalizada en los mercados internacionales y por ende una reducción eminente del volumen de crédito. En el caso Ecuador, que se encontraba aislado de los mercados financieros por su moratoria en la deuda externa no se vio afectado en la magnitud de los demás países de la región como Chile o Brasil. Sin embargo, esta crisis generó una caída en el precio de crudo afectando la economía del Ecuador, el cual es altamente dependiente a su balanza comercial petrolera. Para el 2009 el crecimiento de la economía ecuatoriana alcanzó apenas un 0,6%, siendo la tasa más baja registrada desde el 2000 (Albornoz, 2013). Esta contracción en la economía tuvo efecto sobre las actividades económicas con carácter procíclico a la misma, como el comercio de vehículos automotores. Para este año se registró una disminución en el nivel de ventas de 17,7% anual, equivalente a una reducción de 19.920 unidades con respecto

al 2008. Este resultado responde al efecto de la crisis internacional y a los nuevos niveles del Impuesto a los Consumos Especiales (ICE) aplicados desde el 1 de enero de 2008.

En los años siguientes del 2010 al 2012, la economía del Ecuador se recuperó registrando un promedio de crecimiento de 5,7% anual. Para este periodo la participación de ventas entre vehículos importados y los fabricados localmente era moderadamente pareja, con un porcentaje de participación en el 2012 de 51,2% y 48,8%, respectivamente. El panorama para los próximos años se complica dado a la implementación de varias medidas gubernamentales restringiendo las importaciones con el objetivo de remediar el déficit comercial que se alcanzó en el 2010.

Es así como en el 2010 se aplica una serie de restricciones a las importaciones, como un registro de importadores con un control previo de la importación, un incremento a las tasas impositivas, específicamente del Impuesto a la Salida de Divisas pasando del 2% al 5% (AEADE, 2015). Esta política restrictiva se mantuvo años después, dado que en el 2012 el Comité de Comercio Exterior (COMEX) emite la Resolución N. 66 que establecía la restricción cuantitativa anual a la importación para vehículo, fijada por unidades de vehículos y valor (CINAE, 2012). Esta regulación se mantuvo por cuatro años más, hasta la firma del Acuerdo Comercial Multipartes con la Unión Europea.

Transformaciones en el Marco Regulatorio del Sector Automotor (2014-2018)

Existe un marco regulatorio para el funcionamiento del sector automotor, el cual coordina la operatividad de cada actor del encadenamiento productivo. Para cada uno de estos actores claves existe un organismo de apoyo, la Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana (CINAE) se encarga de la regulación de la producción local de vehículos mientras que la

Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE) representa a las empresas y organizaciones encargadas de la comercialización.

Ambas actividades económicas están bajo reglamentos tanto de calidad como de seguridad, y de normativas tributarias y comerciales que son impuestas por instituciones gubernamentales. En primer lugar, el reglamento técnico ecuatoriano RTE INEN 034, suscrito por el Ministerio de Industrias y Productividad (MIPRO) y por el Servicio Ecuatoriano de Normalización (INEN), detalla los requisitos mínimos de seguridad obligatorios que debe poseer un vehículo para que pueda ser vendido y utilizado en el país. Esta normativa recae sobre ambas ramas del sector, las importadoras al momento de realizar un pedido a una fábrica internacional debe considerar que el vehículo y/o piezas cumplan con todos los elementos necesarios, en efecto los vehículos fabricados localmente también deben cumplir con las especificaciones. Asimismo como los vehículos deben aprobar la normativa técnica mencionada para ingresar al país y ser comercializados es necesario que los importadores realicen el proceso para la obtención del certificado de homologación. Este es otorgado por la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Este certificado será proporcionado solamente a aquellos vehículos que cumplan con todas las disposiciones de seguridad remitidas por los organismos competentes. Otra norma técnica ecuatoriana obligatoria para los importadores y ensambladores ecuatorianos es de carácter ambiental, la cual establece límites permitidos de emisiones producidas por vehículos automotores terrestres que su funcionamiento sea a base de gasolina. Para obtener la autorización del Servicio Ecuatoriano de Normalización las empresas deben obtener la certificación de emisiones remitida por el fabricante o propietario del diseño del vehículo y ser aprobada por la autoridad competente del país de origen o también se acepta que sea avalada por un laboratorio autorizado.

En cuestión de normativa tributaria las entidades encargadas de garantizar el cumplimiento de los diversos requerimientos son el Servicio de Rentas Internas (SRI) y el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE). Se presenta a continuación las más importantes transformaciones que ha tenido el marco regulatorio tanto tributario y comercial sobre las actividades del sector entre el 2014 al 2018. Adicionalmente, dos agentes gubernamentales son parte fundamental de este análisis, el Comité de Comercio Exterior (COMEX), el cual aprueba las políticas públicas y regula procesos y asuntos en materia de política comercial; y también la Asamblea Nacional del Ecuador en materia de reformas y emisión de leyes.

Para el 2014 se mantenía en vigencia la restricción anual a la importación de vehículos, medida que fue implementada por el COMEX en el 2012 mediante la resolución N. 66. Esta restricción significaba un límite fijo de unidades de vehículos y de valor de importación, la cual se mantendrá en los años posteriores. Entre otras medidas para este año, se realiza y aprueba la tercera revisión del reglamento RTE 034, sobre los elementos mínimos requeridos de seguridad en los vehículos automotores. En materia tributaria, se reformó la Ley de Régimen Tributario Interno específicamente sobre la metodología del cálculo del Impuesto a Consumos Especiales (ICE) para vehículos motorizados. Esta modificación en la normativa se dirigía específicamente a los importadores, dado que al momento de calcular el monto a pagar por este tributo se debía considerar la base imponible en base al precio ex aduana y además se debía considerar los demás gastos y costos totales que implicaban de la comercialización y distribución (AEADE, 2015).

A inicios del 2015 el Pleno del COMEX establece la resolución N. 49, la cual consiste en una prórroga a la resolución N. 66 sobre la restricción cuantitativa a la importación de vehículos y CKD hasta el 31 de diciembre de ese mismo año. A lo que asegura la AEADE que

para este año el cupo de importación de vehículos totalmente armados es un 40% menor en comparación con lo importado del 2013 y de igual manera sucede con los los vehículos desarmados que representaron un 20% menos. A su vez se aplican salvaguardias sobre partes, piezas y repuestos importados como neumáticos y herrajes de 25% y 45%, respectivamente. También hubo incrementos de las tasas arancelarias sobre vehículos y CKD en un rango del 5% al 15% dependiendo del tipo de partida arancelaria. Para el cierre del año se emite la resolución N. 50 la cual estableció una cuota global para la importación de vehículos con un valor fijo de USD 655.680,927, equivalente a 84.555 unidades, las cuales fueron repartidas en un 72% al cupo de vehículos desarmados (CKD) y el 28% restante a los vehículos armados (CINAE, 2015). En materia de crédito, la Junta de Política y Regulación Monetaria y Financiera emite normas para la segmentación del crédito y define sus correspondientes tasas de interés. Se hace una distinción entre el crédito de consumo prioritario y ordinario, siendo este último dirigido a aquellas personas naturales o jurídicas que deseen adquirir vehículos livianos de combustible fósil, esto excluye el fin de la adquisición sea este de carácter comercial o productivo (Orozco, 2015).

Para el 2016, un año que resultó ser el más complicado para el sector en la última década, se profundizan las consecuencias de las reformas arancelarias asumidas desde años pasados provocando un declive en el crecimiento de las diversas ramas del sector automotor y varias distorsiones en el mercado. En el 2016 el desafío para el sector fue el mantener la dinámica del negocio, las plazas de empleo y el funcionamiento de los demás servicios complementarios como talleres en medio de un entorno regulatorio comercial restrictivo y de normas y reglamentos cambiantes que suelen diferir a los requisitos de los países de origen de las importaciones. Según la AEADE (2016), a la severa situación del mercado automotor se le sumó la carga tributaria que significó el pago del anticipo del impuesto a la renta. No obstante, un mejor panorama para el desarrollo empresarial del sector empezó a partir del 1 de enero de

2017. Este día no solamente revirtió el dinamismo de la actividad del sector automotor sino que significó un gran avance en materia comercial para el país, la firma formalizada del acuerdo comercial con la Unión Europea fue el primer paso para abrir nuestro mercado al mundo.

En el 2017 entre una transición presidencial dejando el mandato al actual presidente Lenin Moreno, se evidenció un mejor clima empresarial con mayor apertura comercial y tolerancia a nuevos emprendimientos y proyectos. A partir de este cambio en el marco regulatorio comercial en el cual se eliminó la restricción cuantitativa a la importación de vehículos y CKD y la supresión de la salvaguardia se presencié una recuperación en el sector. Sumando a estas medidas, la recuperación de la economía del país, una mayor expansión de crédito y la atención a una demanda represada de años anteriores fueron factores claves para dinamizar el desempeño del mercado, dicho crecimiento se registró en el 2017 y 2018 (AEADE, 2017). Para el gremio del sector se esperaba que el 2019 sea un año de estabilización del mercado. De acuerdo a la expectativa de la AEADE con respecto al nivel de ventas al cierre del 2019 se estima alcanzar a las 132 344 unidades, equivalente a una reducción del 4% anual en comparación del año previo. Sin embargo, este resultado no recae sobre un marco regulatorio comercial restrictivo como en años anteriores sino por la desaceleración e incertidumbre de la economía nacional, el ajuste fiscal el cual recortó en cierta medida el gasto corriente público lo que significó pérdidas de plazas de empleo, además de un decrecimiento del consumo en los hogares, y la caída del precio del crudo (Alvarado y Astudillo, 2018).

Descripción del Sector Automotor

Cadena de Valor.

En lo que respecta al encadenamiento de la industria automotriz, esta se mantiene una relación directa con otros sectores pertenecientes a la manufactura los cuales son los

proveedores de materias primas básicas e insumos (materiales semi terminados). Entre las actividades involucradas en la producción de automóviles son las metalúrgicas, metalmecánicas, petroquímicas y mineras, siderúrgicas, y productores de materias primas como plástico, textiles, vidrio, caucho, pintura, entre otras. Además, en los primeros eslabones de la fabricación se agregan proveedores de tecnología como robótica, sistemas de motorización eléctrica e informática, lo que demuestra la creciente inversión en investigación y desarrollo (Acebo y Núñez, 2017).

Entre lo que compete a la industria automotriz se agrupa en dos grandes actores, estos son las empresas de ensamblaje de productos OEM (Original Equipment Manufacturer) y las firmas autopartistas productores de equipo original como partes, piezas, y ensamblaje de conjuntos. Las empresas terminales automotrices están asociadas a marcas multinacionales e internacionales las cuales determinan los estándares productivos. Mientras que las firmas autopartistas se encargan de proveer de insumos a las empresas terminales.

Los insumos proporcionados por las empresas autopartistas ecuatorianas se dirigen a tres áreas del sector, las exportaciones, venta de repuestos y a las empresas terminales, las cuales son las empresas ensambladoras de vehículos. A estas últimas les llega de dos maneras diferentes la importación de vehículos automotores. El primer modo de importación son los vehículos terminados o por sus siglas en inglés CBU (Complete Built Up), los cuales suelen asumir aranceles más altos pero la disponibilidad después del lanzamiento del modelo es inmediata. El segundo modo de importación para ensamblaje de vehículos automotores es en forma de un conjunto de partes y piezas de un vehículo desarmado que por sus siglas en inglés se lo conoce como CKD (Completed Knocked-Down).

Una vez que las ensambladoras producen el producto final, este será dirigido a las exportaciones nacionales, consumo de gobierno y casas comerciales, tal como se presenta en

la Figura N.1. Las casas comerciales se encargan de que llegue el producto al consumidor final, los cuales tienen la posibilidad de adquirir los varios segmentos de producción automotriz que difieren con respecto a la marca y al posicionamiento del mercado de los vehículos.

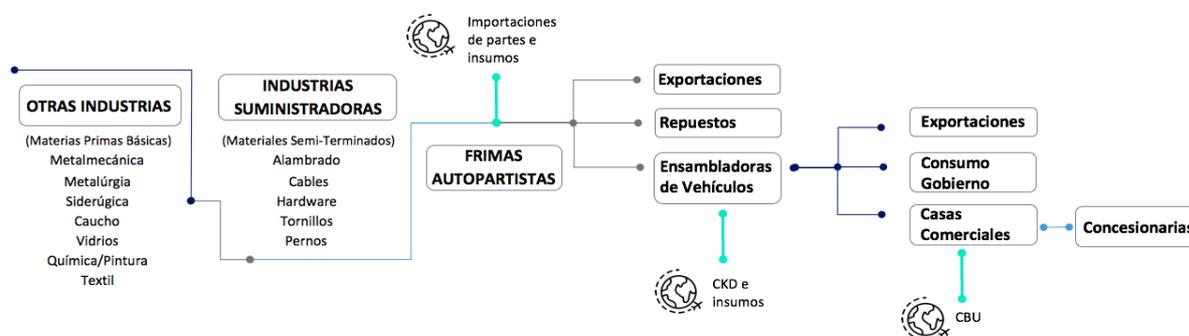


Figura 2. Encadenamiento de la Industria Automotriz

Fuente: CINAIE, 2018.

Elaboración del Autor.

Composición del Sector.

Para el presente estudio se considera las actividades relacionadas con el sector automotor, particularmente la fabricación y comercialización. Con respecto a la Clasificación Industrial Internacional Uniforme de las Actividades Económicas (CIIU revisión 4.0) elaborada por la División de Estadística de la Organización de las Naciones Unidas, las actividades pertenecientes al sector se ubican dentro de la sección G, división G45, referente al “Comercio al por mayor y al por menor, reparación de vehículos automotores y motocicletas” y con respecto a la industria automotriz se considera la sección C “Industrias Manufacturables”, específicamente la división C29, en la cual consta la “Fabricación de vehículos automotores, remolques y semirremolques”.

Tabla 1. Actividades Relacionadas al Comercio del Sector Automotor.

Categoría	CIIU Rev. 4
<i>Sección</i>	G. Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas.

División 45 Comercio y Reparación de vehículos automotores y motocicletas.

Fuente: ONU, División de Estadística, 2009.
Elaboración del Autor.

En la Tabla N.1 comprende la división G45, la cual incluye a las actividades relacionadas al comercio de vehículos automotores y motocicletas, por lo tanto se excluye a la fabricación y renta, así como la venta de combustible, lubricantes y refrigerantes. De igual manera, incluye venta al por mayor y menor, reparación y mantenimiento de vehículos (nuevos y de segunda mano), de partes y accesorios de vehículos automotores y motocicletas.

Tabla 2. Actividades Relacionadas a la Industria Automotriz.

Categoría	CIU Rev. 4	
Sección	C.	Industrias Manufactureras.
División	29	Fabricación de vehículos automotores, remolques y semiremolques.
Grupo	291	Fabricación de vehículos automotores.
Grupo	292	Fabricación de carrocerías para vehículos automotores; fabricación de remolques y semiremolques.
Grupo	293	Fabricación de partes, piezas y accesorios para vehículos automotores.

Fuente: ONU, División de Estadística, 2009.
Elaboración del Autor.

Como se presenta en la Tabla N.2, lo que respecta a la industria automotriz esta incluye la fabricación de vehículos automotores para el transporte de pasajeros y/o de carga, remolques y semirremolques. Además, comprende la fabricación de partes, piezas, accesorios y carrocerías para vehículos automotores.

Al 2018 el sector automotor ecuatoriano estuvo conformado de un total de 3.545 empresas a nivel nacional, según el Laboratorio de Dinámica Laboral y Empresarial del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. Con respecto a la industria automotriz, en el Ecuador se registran un total de 120 empresas dedicadas a esta actividad económica. De forma desagregada, 11 empresas se dedican a la fabricación de vehículos, remolques y

semiremolques, de las cuales 3 ensambladoras están a cargo de la producción de vehículos livianos Omnibus BB, Aymesa y Ciuto. Otras 70 empresas se encargan de la fabricación de carrocerías y 39 de la fabricación de autopartes. Por otro lado, la división de comercialización y reparación de vehículos automotores y motocicletas comprende el 97% de empresas del sector. En torno a esta actividad se registran 295 empresas dedicadas a la venta de vehículos, 838 al mantenimiento de vehículos, 2.266 ventas de autopartes y 226 empresas a la venta y mantenimiento de motocicletas.

De igual manera, el Laboratorio de Dinámica Laboral y Empresarial del INEC presenta el porcentaje de participación del sector por provincia, siendo Pichincha y Guayas las cuales poseen el mayor número de empresas. En Pichincha mantienen sus operaciones alrededor de 1.081 empresas representando el 29% de participación del sector. Mientras que Guayaquil posee el 25% de participación, equivalente a 936 empresas.

Relevancia económica.

Participación del Sector en el PIB.

El Producto Interno Bruto (PIB), específicamente por el método de la producción, monitorea el desempeño productivo del un país. En el Ecuador las tres principales actividades económicas que han mantenido históricamente una significativa participación dentro del PIB total pertenecen al sector de manufactura (11%), petróleo y minas (11%) y comercio (11%). Estas actividades son relevantes ya que indican el crecimiento de la producción del país en épocas tanto de expansión económica como de desaceleración (ASOBANCA, 2019).

Las actividades económicas relacionadas con el sector automotor son parte de las industrias con mayor aporte al PIB nacional. Por lo que el análisis a continuación analiza el comportamiento de la actividad de “Comercio al por mayor y al por menor, reparación de

vehículos automotores y motocicletas” y de la “Fabricación de vehículos automotores, remolques y semirremolques” en relación con el ciclo económico.

La primera actividad del sector perteneciente a la división G45, la cual incluye al comercio y reparación de vehículos automotores y motocicletas, ha representado en promedio un 10,6% del PIB nacional desde el 2000. Esta actividad ha mantenido un crecimiento correlacionado con el ciclo de la economía. Esta afirmación resulta de la elaboración del índice de correlación de Pearson, el cual presenta el grado de relación entre las tasas de variación anual de estas dos variables cuantitativas, el PIB y la división G45. En la Tabla N. 3 se presenta el valor de 0,71 para el coeficiente de correlación, el cual significa que existe una relación positiva reflejando un grado medianamente alto entre ambas variables. Por lo tanto, a valores altos alcanzados por el PIB le corresponden valores altos de la otra variable y de igual manera con los valores bajos. Cabe recalcar que el coeficiente de correlación obtenido expresa asociación de hecho y no se lo interpreta como una relación causa efecto, es decir que no es una prueba de causalidad. En la Figura N.2 se puede observar este comportamiento procíclico de la actividad económica de comercialización y reparación de vehículos automotores y motocicletas frente al PIB.

Tabla 3. Coeficiente de correlación entre el PIB y la actividad económica de Comercio al por mayor y al por menor, reparación de vehículos automotores y motocicletas.

<i>Estadísticas de la regresión</i>	
Coeficiente de correlación múltiple	0,711635133
Coeficiente de determinación R ²	0,506424562
R ² ajustado	0,499472796
Error típico	0,020267607
Observaciones	73

Desde el 2010 la actividad registra dos años de decrecimiento, en el 2015 y 2016 dado a la dificultad económica del país, registrando tasas de crecimiento anual de -0,7% y -4%, respectivamente. Los años siguientes se presenta una recuperación debido a varios factores

como la reducción y/o eliminación de restricciones al comercio y recuperación leve de la economía nacional, lo que permitió satisfacer la demanda represada de los años anteriores. Al cierre de 2018 esta actividad registró un monto total de USD 7.481 millones y un crecimiento de 3,1% anual.

Según cifras de provisión presentadas por el Banco Central del Ecuador (BCE), se espera que al cierre de 2019 el sector de Comercio y Reparación de vehículos automotores y motocicletas registre un incremento moderado de 1% anual, equivalente a USD 7.559 millones. Este crecimiento implicaría un adicional de 0,85 puntos porcentuales en comparación con la provisión de crecimiento de la economía nacional de 0,2% anual.

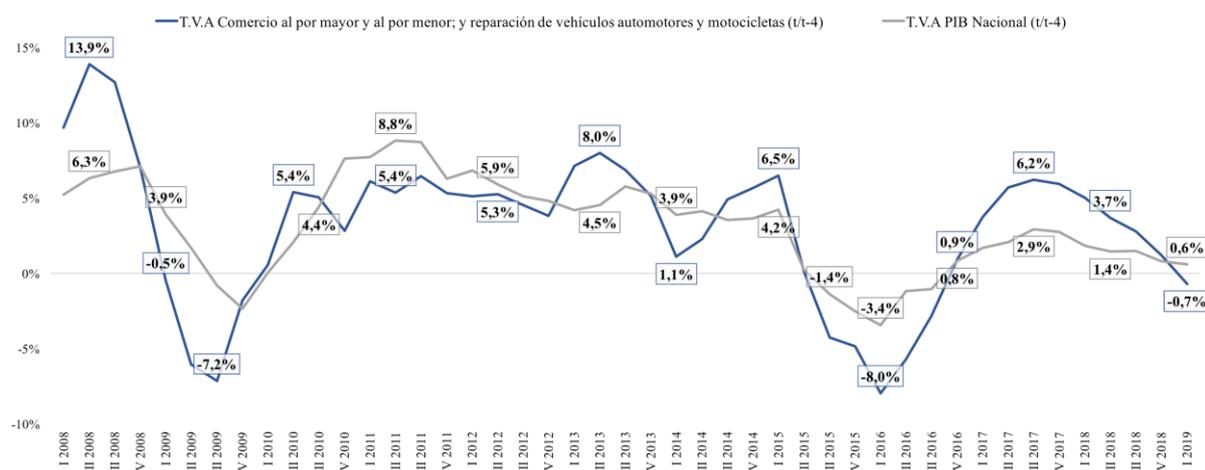


Figura 3. Tasa de Variación Anual PIB de Comercio y Reparación de vehículos automotores y motocicletas vs. PIB Nacional I trim. 2008-2019 (En porcentaje de variación anual).

Fuente: Banco Central del Ecuador, 2019.

Elaboración del Autor.

El comportamiento de la siguiente actividad económica, “Fabricación de vehículos automotores, remolques y semirremolques” presenta una relación más distante a la anteriormente analizada. A pesar de pertenecer al sector de manufactura, su participación en el PIB es baja, registrando un promedio de 0,3% desde el primer trimestre de 2001 al primer trimestre de 2019. De igual manera se utiliza el coeficiente de correlación sobre la tasa de

variación anual de esta variable con relación a la tasa de variación anual del PIB obteniendo un coeficiente más bajo de 0,34 presentado en la Tabla N. 4.

Tabla 4. Coeficiente de correlación entre el PIB y la actividad económica de Fabricación de vehículos automotores, remolques y semirremolques.

<i>Estadísticas de la regresión</i>	
Coeficiente de correlación múltiple	0,344913332
Coeficiente de determinación R ²	0,118965207
R ² ajustado	0,106556266
Error típico	0,027078353
Observaciones	73

Las restricciones al comercio impuestas con mayor fuerza desde el 2014 y la desaceleración en el ciclo económico afectó a ambas actividades económicas del sector automotor. En el caso de la fabricación de equipo de transporte, se registró una caída significativa de -20,1% anual en el año 2016, equivalente a una pérdida de USD 30 millones. Sin embargo, desde el momento que se aplicaron políticas de apertura comercial y la economía presentó un crecimiento de 2,4%, esta actividad se recuperó y presentó un aumento en el valor de su producción con un total de USD 156 millones, lo que significó un incremento de un 30% anual.

La fabricación de equipo de transporte según el BCE, se estima una caída de 0,49% anual al cierre de 2019, con un total de USD 161 millones. Se espera que esta actividad junto con la anterior presenten un bajo desempeño dado a que ya se atendió la demanda represada en 2017 y 2018 y el crecimiento de la economía será leve o incluso nulo.

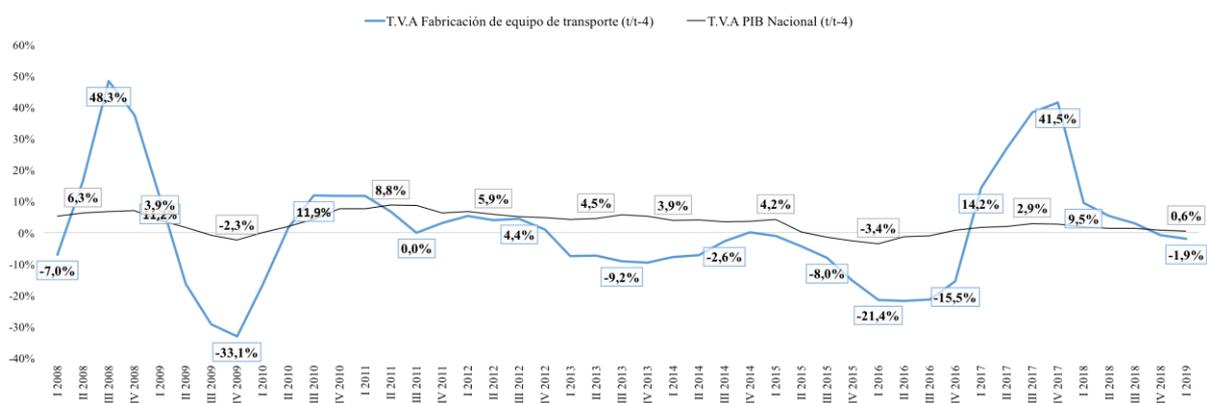


Figura 4. Tasa de Variación Anual PIB de Fabricación de equipo de transporte vs. PIB Nacional I trim. 2008-2019 (En porcentaje de variación anual).

Fuente: Banco Central del Ecuador, 2019.

Elaboración del Autor

Producción.

La producción a nivel nacional ha estado representada por cuatro empresas durante los últimos años, estas son Aymesa, General Motors Ómnibus BB, Ciauto y Maresa. La última mantuvo sus operaciones de fabricación hasta el 2015, para especializarse netamente en el área comercial y de posventa representando a varias marcas internacionales. Según la CINAIE, en 2017 se suma a este grupo de ensambladoras dos nuevos actores, la empresa Fisum S.A con la fabricación del modelo de camioneta Volkswagen Amarok y la empresa Armacar en alianza con Aymesa entró al mercado con la introducción del modelo SUV JAC S3 de JAC Motors (Líderes, 2017).

Según cifras presentadas en el anuario de 2018 elaborado por la CINAIE, la fabricación de vehículos en el país registró un máximo de 79.616 unidades en 2012 y un mínimo de 29.064 unidades en 2016. En la Figura N.4 se evidencia una tendencia creciente de la producción local hasta el 2012, su dinámica iba a la par con la participación de mercado con las importaciones que incluso registró una mayor participación sobre el número de unidades importadas en el mercado en 2015, con una diferencia de 7.111 vehículos adicionales. Sin embargo, en 2016

inició el desplome de la industria ecuatoriana como producto de una pérdida de competitividad con respecto a las importaciones. David Molina, director ejecutivo de la CINAIE, considera que los factores que generaron esta posición perjudicial en la producción nacional fueron los aranceles sobre las partes y piezas para ensamblaje (CKD), sumado los impuestos de importación sobre insumos de capital y a la no devolución del impuesto a la salida de divisas (Coba, 2019).

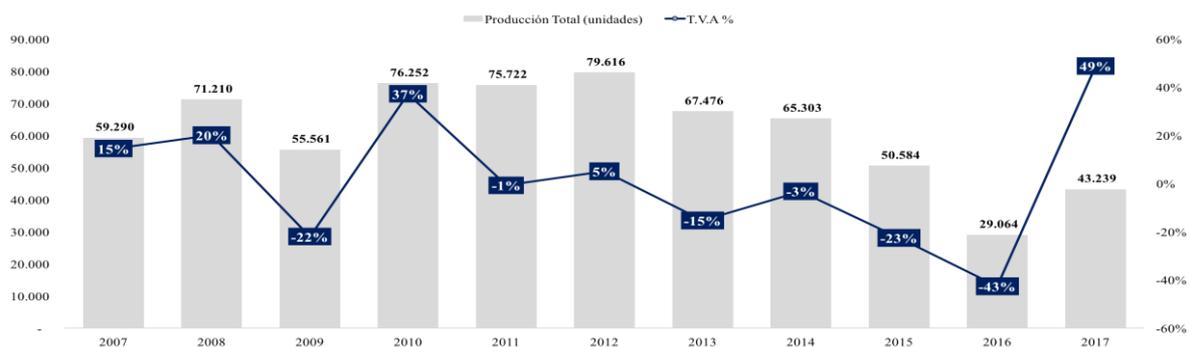


Figura 5. Evolución de la Producción anual de Vehículos en Ecuador 2010-2017 (En unidades y porcentaje de crecimiento anual).

Fuente: CINAIE, 2018.

Elaboración del Autor.

El liderazgo en el ensamblado de vehículos de pasajeros y comerciales ha mantenido la empresa ensambladora General Motors Ómnibus BB con la marca Chevrolet produciendo actualmente modelos como Sail, Aveo, Grand Vitara y D-Max, con un porcentaje promedio de participación en el mercado nacional del 70% en el periodo comprendido entre 2011 a 2017. A esta le sigue Aymesa, la pionera en la industria automotriz ecuatoriana, con línea de producción de marcas Suzuki, GM, Datson, HYUNDAI, y actualmente con la producción de modelos Kia Sportage y Kia Cerato. La distribución del mercado de vehículos producidos localmente se expone en la Figura N. 5.

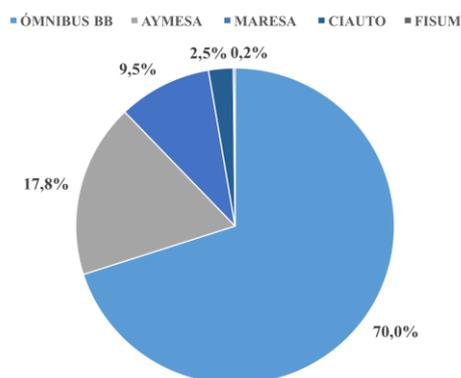


Figura 6. Promedio de Participación de Ensambladoras sobre la Producción Total entre 2011-2017 (En porcentaje).

Fuente: CINAIE, 2018.

Elaboración del Autor.

Ventas del Sector.

El mercado ecuatoriano de vehículos nuevos registró un total de ventas de 137.615 unidades en 2018, alcanzando una tasa de crecimiento anual de 31%. A pesar de que este crecimiento es significativo no se compara con el del año 2017, el cual cerró con una tasa de 61,3% anual y un total de 105,007 unidades vendidas. Estos dos años fueron de recuperación del sector atendiendo la demanda represada de años anteriores. Este impulso en el sector se da por la implementación de una política comercial de mayor apertura, además de una expansión del crédito y una mejora en las condiciones de la economía nacional (AEADE, 2018).

A partir del 2014 hasta el 2016 el mercado automotor nacional enfrentó una contracción como producto de un marco regulatorio comercial restrictivo y rígido sujeto a cupos a la importación, sobretasas por salvaguardias, aumento de aranceles, reglamentos técnicos intempestivos y cambiantes, sistemas de homologación vehicular burocratizados, y demás medidas limitantes para el sector. Estas regulaciones se aplicaron hasta el 1 de enero de 2017 con la entrada en vigencia del Acuerdo Comercial Multipartes entre Ecuador y la Unión

Europea, dado que su eliminación constaba en el marco de exigencias internacionales de la Organización Mundial de Comercio (OMC).

Entre el periodo 2008-2018 se registraron importantes variaciones, teniendo un mínimo de 81.309 unidades en 2016 y un pico de 139.893 unidades vendidas en 2011, el resumen de las cifras alcanzadas durante este periodo se presenta en la Tabla N.5. Además, se observa una marcada tendencia decreciente desde el 2008 al 2016 hasta el cambio en las regulaciones que rigen al sector generando un despegue inédito a partir del 2017, dicho comportamiento se observa en la Figura N. 4.

Según la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (2019), para el 2019 se prevé un débil desempeño del sector dado a que sus ventas totales podrán contraerse hasta en un 9% anual. Como producto de la deceleración económica que enfrenta el país y una demanda represada atendida en años anteriores, 2017 y 2018.

Tabla 5. Resumen de Ventas del Sector Automotor 2008-2018 (En unidades y porcentaje de participación).

Año	Ventas de vehículos ensamblados	Participación % de ensamblados	Ventas de vehículos importados	Participación % de importados	Ventas totales
2008	46.782	41,5%	65.902	58,5%	112.684
2009	43.077	46,4%	49.687	53,6%	92.764
2010	55.683	42,1%	76.489	57,9%	132.172
2011	62.053	44,4%	77.840	55,6%	139.893
2012	56.395	46,4%	65.051	53,6%	121.446
2013	55.509	48,8%	58.303	51,2%	113.812
2014	60.273	50,2%	59.784	49,8%	120.057
2015	44.210	54,4%	37.099	45,6%	81.309
2016	31.738	49,9%	31.817	50,1%	63.555
2017	40.138	38,2%	64.939	61,8%	105.077
2018	36.818	26,8%	100.797	73,2%	137.615

Fuente: AEADE, 2018.
Elaboración del Autor.

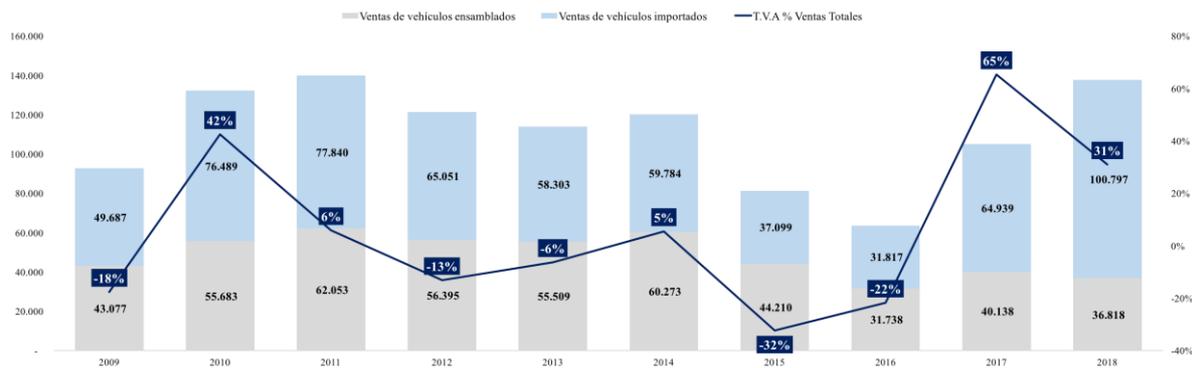


Figura 7. Resumen de Ventas del Sector Automotor 2008-2018 (En unidades y porcentaje de participación).

Fuente: AEADE, 2018.
Elaboración del Autor.

Del cambio de las políticas comerciales se observa una transformación en la composición del mercado automotor. Entre el 2008 al 2016 la participación del mercado automotor se mantenía en equilibrio entre los vehículos importados y ensamblados, registrando una participación en promedio de 53,2% y 47,1%, respectivamente. Sin embargo, en el 2017 se evidencia una composición dispar, los vehículos importados llegaron a representar el 73,2% de las ventas a nivel nacional al cierre de 2018, tal como se presenta en la Figura N.5.

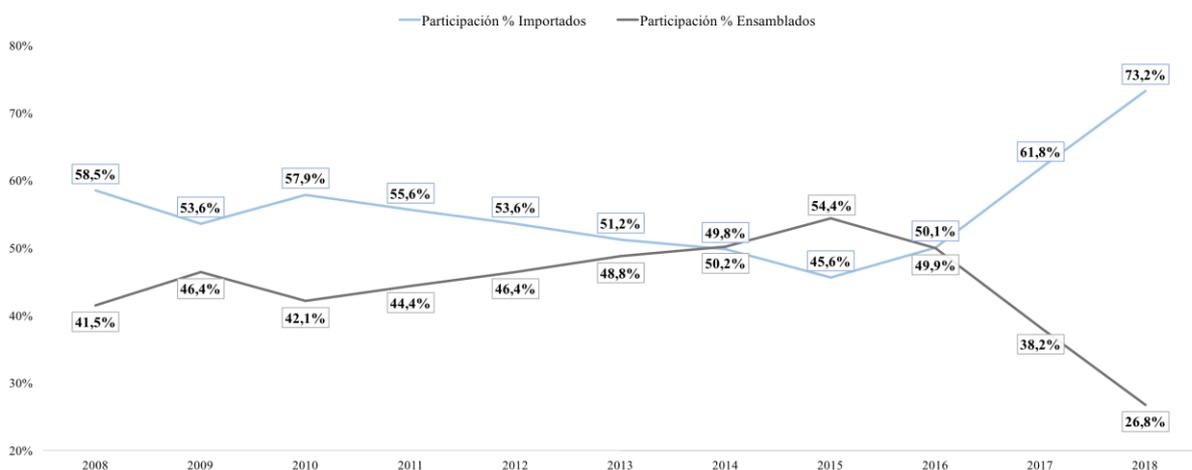


Figura 8. Composición de las Ventas de Vehículos 2008-2018 (En porcentaje de participación).

Fuente: AEADE, 2018.
Elaboración del Autor.

Una de las posibles razones de la pérdida de participación del ensamblaje local puede ser debido a las cargas impositivas dispares entre las importaciones de partes y piezas para el ensamblaje y los vehículos provenientes de países competidores como Colombia, que además ingresan al país sin tasas arancelarias por conformar la Comunidad Andina (CAN). El aumento de la participación en el mercado nacional de marcas de origen chino, pasando de 5,2% en 2016 al 13,5% en 2018, también influyó en el decrecimiento de los vehículos ensamblados localmente. Sumando a estos dos factores, el Acuerdo Comercial con la Unión Europea (2017) incrementó las ventas de los vehículos europeos, desplazando de igual manera a los vehículos nacionales. A pesar de que los vehículos automotores de origen chino, colombiano, europeo y mexicano han registrado un mayor crecimiento en participación de mercado en los último dos años, los vehículos preferidos por el consumidor a nivel nacional siguen siendo los ensamblados en Ecuador y los de origen coreano (AEADE, 2018).

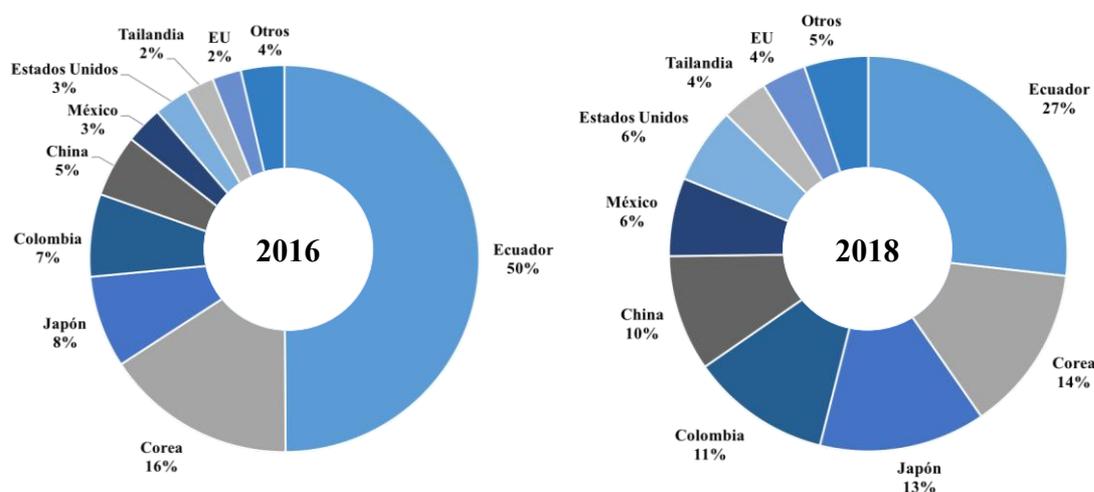


Figura 9. Participación de Mercado por Origen 2016 y 2018.

Fuente: AEADE, 2018.

Elaboración del Autor.

Los beneficios de un nuevo marco regulatorio comercial que permite una mayor apertura recae principalmente para el consumidor local. Desde el 2017 el sector tiene acceso a una oferta más amplia que ofrece vehículos con mejores estándares de calidad y seguridad. Es así como 15 nuevas marcas y 89 nuevos modelos ingresaron en el mercado automotor

ecuatoriano con precios más accesibles. Según la AEADE se registró una reducción de 8 puntos porcentuales en los precios en el mercado de vehículos nuevos en Ecuador. De acuerdo a la división por segmento de vehículo, los automóviles y los SUV (todoterrenos) son los más vendidos en el mercado registrando en el 2018 un porcentaje de participación 43% y 33%, respectivamente. En los años de recuperación del sector todos los segmentos presentaron tasas altas de crecimiento anual, principalmente los dos segmentos anteriormente mencionados. En el 2017 las ventas de los SUV incrementaron en 98% respecto al año anterior llegando a 33.736 unidades vendidas. Asimismo los demás segmentos aumentaron su nivel de ventas, automóviles (65%), camionetas (37%), camiones (45%), VAN (25%) y buses (30%). La dinámica de distribución del mercado por segmento de vehículo durante el periodo de 2010 a 2018 se registra en la Tabla N. 6.

Tabla 6. Ventas Anuales de Vehículos por Segmento 2010-2018 (En unidades y porcentaje de variación anual).

Años	Automóviles	T.V.A. Automóviles	SUV	T.V.A. SUV	Camionetas	T.V.A. Camionetas	Camiones	T.V.A. Camiones	VAN	T.V.A. VAN	Buses	T.V.A. Buses	Total	T.V.A. TOTAL
2010	57.278	60%	32.972	33%	27.808	30%	9.180	16%	3.702	95%	1.232	21%	132.172	42%
2011	62.585	9%	31.712	-4%	27.469	-1%	10.788	18%	5.678	53%	1.661	35%	139.893	6%
2012	53.526	-14%	27.118	-14%	23.922	-13%	10.954	2%	4.463	-21%	1.463	-12%	121.446	-13%
2013	47.102	-12%	27.067	0%	22.047	-8%	11.085	1%	5.159	16%	1.352	-8%	113.812	-6%
2014	47.596	1%	31.025	15%	23.262	6%	11.594	5%	5.186	1%	1.394	3%	120.057	5%
2015	30.344	-36%	21.664	-30%	15.071	-35%	8.263	-29%	4.404	-15%	1.563	12%	81.309	-32%
2016	27.771	-8%	17.045	-21%	11.071	-27%	3.948	-52%	2.298	-48%	1.422	-9%	63.555	-22%
2017	45.696	65%	33.736	98%	15.203	37%	5.722	45%	2.866	25%	1.854	30%	105.077	65%
2018	58.854	29%	45.139	34%	19.464	28%	7.844	37%	4.407	54%	1.907	3%	137.615	31%

Fuente: AEADE, 2018.
Elaboración del Autor.

En el año 2018 el parque automotor de Ecuador alcanzó un total de 2.44 millones de vehículos, según cifras publicadas por la AEADE. Se registraron aproximadamente 2,13 millones de vehículos livianos, comprendiendo los segmentos de automóviles, SUV y camionetas. Mientras que los vehículos comerciales como son los camiones, buses y VAN alcanzaron un total de 317 mil unidades. Por otro lado, la edad promedio del parque automotor

es entre los 5 a 10 años comprendiendo la mayor cuota de mercado con un 25,14%, equivalente a 614 mil vehículos.

Generación de empleo.

El sector automotor es un importante agente económico para el desarrollo de Ecuador al ser una fuente de empleo significativa. Según cifras del INEC, en el 2018 se registró un total de 68.115 personas empleadas en el sector, de las 3.262.079 personas con empleo pleno a nivel nacional. Las plazas de empleo del sector se distribuyen entre las empresas de fabricación, comercialización y mantenimiento de vehículos automotores y motocicletas. Un mayor crecimiento en la generación de empleo se evidenció en el 2018 dado que se alcanzó un incremento anual del 6% con respecto al 2016, equivalente a 3.791 nuevas plazas de trabajo. Sin embargo, el porcentaje de participación entre ambas áreas del sector, comercialización y fabricación, ha mantenido una similar dinámica desde años anteriores (Figura N.7).

La actividad económica de comercio y reparación de vehículos automotores y motocicletas genera un mayor nivel del empleo total del sector. Entre el 2016 y 2018 representó en promedio el 93% del empleo total, registrando alrededor de 65.735 afiliados. De manera desagregada, en el 2018 la venta de vehículos registra un total de 15.610 trabajadores, el área de mantenimiento 22.857 trabajadores y la venta de autopartes 22.116 trabajadores.

Por otro lado, en el 2018 la fabricación de vehículos representó el 7% del empleo total del sector, equivalente a 4.941 personas afiliadas. Esta área se compone de varias fuentes de empleo, la fabricación de vehículos, remolques y semi remolques con 1.401 trabajadores, la fabricación de carrocerías con 2.231 trabajadores y la fabricación de autopartes con 1.309 trabajadores.

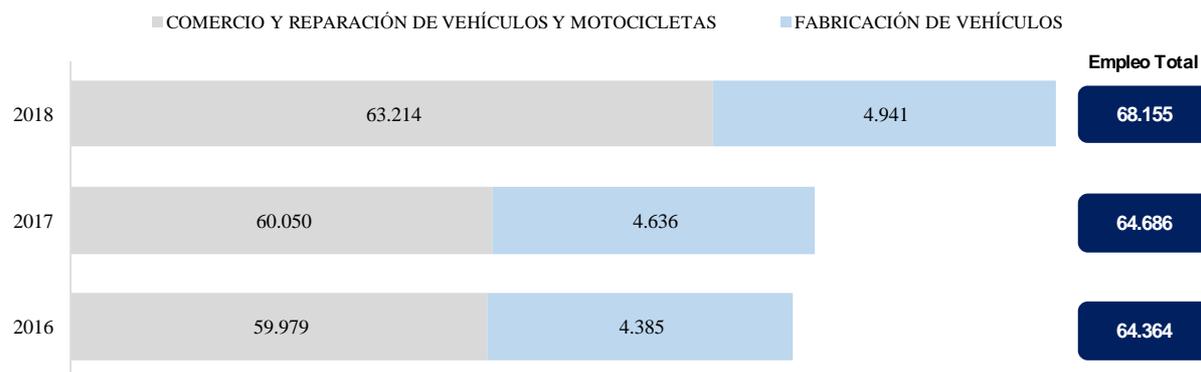


Figura 10. Empleo Sector Automotor 2016-2018 (En número de trabajadores).

Fuente: Laboratorio de Dinámica Laboral y Empresarial del INEC, 2018.

Elaboración del Autor.

Aporte Fiscal.

Como se explicó en secciones anteriores, el sector automotor desempeña un rol clave en la economía del Ecuador. Aparte del impacto socioeconómico, el sector automotor realiza un aporte significativo en las finanzas públicas del país por medio del pago de ciertos impuestos. Por lo tanto esta sección abarca el régimen tributario aplicable al sector y su aporte a la recaudación fiscal del país.

En la Tabla N.5 se enumera los diferentes tributos sobre el sector automotor, los cuales están bajo el garantía del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE) y el Servicio de Rentas Internas (SRI).

Tabla 7. Tributos Vehiculares en Ecuador.

Tributos	Participación por tributo 2018 (En porcentaje)
Ad-Valorem	29%
Impuesto al Valor Agregado (IVA)	22%
Impuesto a los Consumos Especiales (ICE)	18%
Impuesto a propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM)	13%

Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular (IACV)*	7%
Impuesto a la Salida de Divisas (ISD)	5%
Impuesto a la Renta (IR)	5%
FODINFA	1%

Fuente: AEADE, SENA E y SRI, 2018.

Elaboración del Autor.

* Vigente hasta 9 de julio de 2019, la Asamblea Nacional aprobó el proyecto de Ley Derogatoria al IACV.

Los ingresos tributarios en el Ecuador provenientes del sector corresponden a las recaudaciones tributarias de los distintos impuestos presentados en la Tabla N. 7, estos tributos se aplican en varias áreas como a bienes de consumo, servicios, transacciones financieras y renta (SRI, 2011). A continuación se presenta una breve descripción de cada tributo según el SRI.

1. Impuesto al Valor Agregado (IVA)

Según la Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno (LORTI) a este tributo se aplican dos diferentes tarifas de 0% (a ciertos productos alimenticios, medicamentos, servicios de salud, varios servicios artísticos y culturales, entre otros) y de 12% (a todos los demás productos y/o servicios). El porcentaje se grava al valor de las transferencias locales o de importación de bienes muebles, en todas sus etapas de comercialización y al valor de los servicios prestados. Por lo que todas las personas o sociedades que realicen las acciones mencionadas deben pagar este impuesto. En el caso de las empresas importadoras de vehículos este impuesto recae sobre las empresas al momento de nacionalizar los vehículos y sobre los compradores quienes pagan al momento de adquirir el bien (González y Tapia, 2019).

2. Impuesto a Consumos Especiales (ICE)

En el Art. 82 de la LORTI se categoriza a los vehículos motorizados de transporte terrestre en el grupo II gravados con tarifa Ad Valorem. Esto significa que el sujeto pasivo

debe calcular en función del Precio de Venta al Público (P.V.P) y del precio ex fábrica o ex aduana. De manera que el porcentaje a pagar aumenta entre mayor sea el P.V.P del vehículo. Este impuesto recae sobre los vehículos motorizados de transporte terrestre de hasta 3.5 toneladas de carga con precio de venta al público desde USD 20 000 hasta mayores de USD 70 000, rango en el cuál la tarifa impositiva varía entre el 5% al 35%. A este régimen tributario también incluye a los vehículos motorizados híbridos o eléctricos.

Este tributo es asumido por personas naturales y sociedades, fabricantes de bienes y contribuyentes que realicen importaciones de bienes gravados con este impuesto, así como los contribuyentes que presten servicios gravados.

3. Impuesto a la Salida de Divisas (ISD)

La Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado (2011) estableció la tarifa del 5% a este impuesto. El cual se aplica a todas las operaciones y transacciones monetarias, es decir cualquier envío o traslado de divisas sea en efectivo, retiros o pagos que se realicen al exterior.

4. Impuesto a propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM)

Según la Ley de Reforma Tributaria (2016) la base imponible para este tributo es el avalúo de los vehículos destinados al transporte terrestre de personas o carga. El valor del avalúo lo determina el SRI según el Art. 5 competente a la Ley de Vehículos Motorizados. Este tributo lo asumen los propietarios de los vehículos y se debe pagar anualmente. El monto correspondiente de este impuesto está incluido en el valor a pagar por concepto de matrícula por lo que debe ser cancelado en las diferentes instituciones financieras autorizadas por el SRI.

5. Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular (IACV)

Este impuesto entró en vigencia el 2011 y fue eliminado por la Asamblea Nacional el 9 de julio de 2019. Este tributo gravaba a la contaminación ambiental producida por el uso de vehículos motorizados de transporte terrestre. Este tributo lo debía pagar el propietario del vehículo cuyo cilindraje sea mayor a 1.500cc, por lo que el cálculo consideraba la capacidad de cilindraje y los años de antigüedad de los vehículos. El valor a pagar a razón de este impuesto no podía exceder el 40% del avalúo del vehículo.

6. Impuesto a la Renta (IR)

El IR se aplica a todas las personas naturales, las sucesiones indivisas y las sociedades nacionales o extranjeras que son obligados a llevar contabilidad y pagan el IR en base de los resultados que arroje la misma. Para el cálculo de pago se considera un rango de renta desde una fracción básica a un exceso hasta, y se considera el impuesto sobre la fracción básica o se aplica el porcentaje de impuesto de la fracción de excedente. Este porcentaje varía entre un 5% a un 35%, es decir que aumenta cada vez que la renta sea mayor. Dentro del cálculo del IR que pagan los contribuyentes sobre el monto total de los ingresos gravados se debe descontar las devoluciones, descuentos, costos, gastos y deducciones imputables a dichos ingresos.

7. Ad-Valorem

Conocido también como Arancel Cobrado a las Mercancías, es cobrado por la Aduana del Ecuador dependiendo del tipo de mercancías. Este tributo se calcula como porcentaje del valor de la importación que incluye costo, seguro y flete o por sus siglas en inglés CIF (Cost, Insurance and Freight).

8. Fondo de Desarrollo para la Infancia (FODINFA)

Este tributo es de carácter social dado que es destinado a financiar programas de apoyo a la infancia ecuatoriana, administrados por el Instituto Nacional del Niño y la Familia (INFA). La tarifa de este impuesto es del 0,5% sobre la base imponible de la importación o CIF.

Una vez expuesto el régimen tributario sobre el sector, a continuación se analiza la evolución de la recaudación fiscal que se obtiene desde el 2012 al 2018. Según las cifras registradas del SENA y SRI, el total en tributos pagados en 2018 por las empresas importadoras y ensambladoras sumaron un monto de USD 1.633 millones, los cuales se distribuyen de la manera en la que se expone en la Figura N. 10. De los tributos que más ingresos se recaudó fue por Ad Valorem (USD 467 millones), IVA (USD 364 millones) e ICE (USD 287 millones). El monto recaudado por el sector automotor en el 2018 representó aproximadamente el 10,8% del total recaudado a nivel nacional, el mismo que alcanzó los USD 15.145 millones, según cifras presentadas por el SRI.

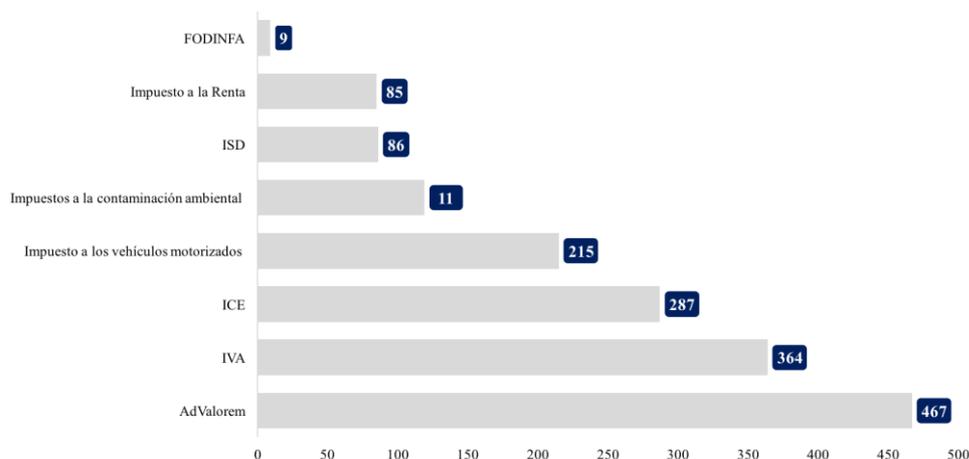


Figura 11. Recaudación Fiscal por Tipo de Tributo 2018 (En USD millones).

Fuente: AEADE, Servicio de Rentas Internas, 2018.

Elaboración del Autor.

El total de tributos alcanzados en 2018 significó un crecimiento del 34% anual, con respecto al año anterior, equivalente a un incremento de USD 412 millones adicionales. En los últimos siete años, el mínimo de recaudación fue en 2016 con apenas USD 895 millones representando una caída de 19% anual, en comparación con el 2015. Caída que fue el resultado

de un año de contracción para el sector dado a las barreras de comercio impuestas desde el 2014. Así como el sector perdió un nivel significativo de ingresos durante este periodo de proteccionismo, el estado también fue afectado sobre sus ingresos.

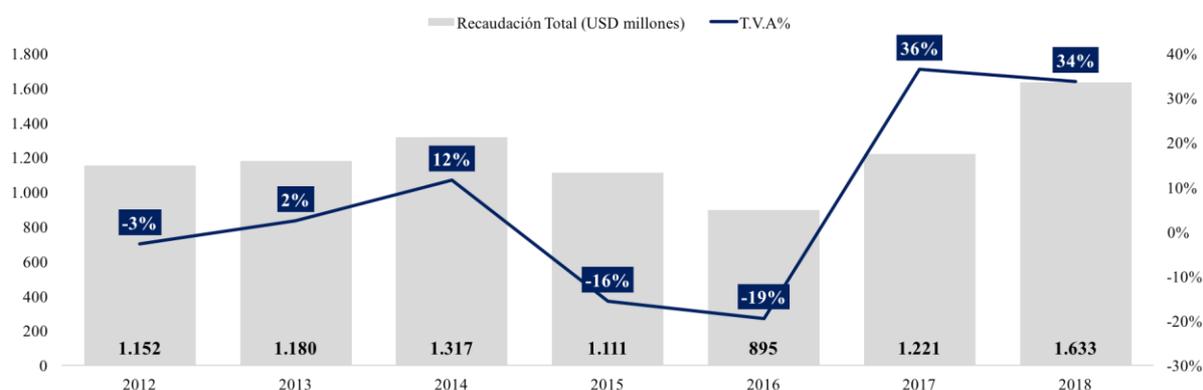


Figura 12. Evolución de Recaudación Fiscal del Sector Automotor 2012-2018 (En USD millones y T.V.A. %).

Fuente: Servicio de Rentas Internas, 2018.

Elaboración del Autor.

Una vez expuesto el régimen tributario del sector y su nivel de recaudación fiscal se clarifica la razón del encarecimiento en el precio de los vehículos en Ecuador. La alta carga de impuestos y aranceles elevan el precio a niveles que pueden superar el 100% del valor de puerto (Alvaro, 2019). En una entrevista realizada por Primicias el 14 de junio de 2019 a Genero Baldeón, actual presidente de la AEADE, afirmó que por la serie de impuestos que se paga en el país los precios de venta de los vehículos son los más elevados de Latinoamérica. En el proceso de tributos se empieza con el pago del ISD, el cual se efectúa al momento en que la concesionaria o ensambladora realiza la orden de pedido al exterior. Una vez que el vehículo llega a puerto, sea este ya totalmente armado o desarmado en piezas y partes de ensamblaje (CKD), se debe nacionalizar pagando aranceles (Ad Valorem) y un impuesto de valor poco significativo por concepto de importación (Fodinfra). Cuando el vehículo se encuentra ya en el mercado los consumidores asumen los tributos internos que incluyen el ICE y el IVA al adquirir este bien. Todos estos tributos y aranceles se suman a los costos de logística que se

consideran en el precio de venta al público. Adicionalmente, los vehículos que tienen un mejor equipamiento tanto de seguridad y tecnología están sujetos a una carga tributaria aún elevada.

Por lo tanto, el régimen tributario que rige sobre la industria automotriz y a la comercialización desincentiva al acceso de equipamiento vehicular de los mejores estándares a nivel mundial. Particularmente el ICE es uno de los impuestos que más afectación genera para el sector, dado que este se grava sobre el precio de venta al público. Esta complicación une a los representantes de la industria y las comercializadoras para proponer a las autoridades del estado ecuatoriano un cambio en el marco regulatorio tributario para los vehículos. Dentro del proyecto de reforma tributaria se incluye cambios en el cobro del ICE, dirigido específicamente a los vehículos cuyo precio de venta al público se ubique en un rango de más USD 20 000 hasta los USD 70 000 (El Universo, 2019).

En el último año, el gobierno ha planteado dos importantes incentivos para la adquisición de vehículos, liberando cierto porcentaje de carga tributaria. En primer lugar, los vehículos motorizados eléctricos, las baterías y cargadores para este tipo de vehículos han sido exonerados totalmente de aranceles de importación el 3 de junio de 2019 por medio de la resolución 016-2019 del Pleno del Comité de Comercio Exterior. Esta medida permitirá la entrada de vehículos eléctricos con altos niveles de tecnología. Sin embargo, Baldeón considera que la introducción de este tipo de vehículos debe ser gradual y complementada por políticas de desarrollo de infraestructura principalmente con la colocación de electrolineras (González, 2019). El segundo apoyo al sector es la reducción de tributos a los vehículos con un precio de venta menor a USD 32 000, con el objetivo de fortalecer el emprendimiento joven. Esta medida fue anunciada el pasado mes de octubre junto con otras reformas como la eliminación de impuestos para insumos tecnológicos (Secretaría Técnica de Juventudes, 2019).

Comercio Exterior.

De igual manera como la producción nacional de vehículos registró una caída acelerada desde la aplicación de barreras comerciales, el volumen de exportación se redujo. No obstante, el panorama para estas actividades presentaron mejores años, por ejemplo en el 2012 se registraron 79.616 unidades ensambladas y 24.815 unidades exportadas, siendo el mejor año en la última década. Para el 2016 el escenario para la producción nacional se complica alcanzando una caída del 47% anual con respecto año previo, consecuentemente el nivel de exportaciones también se redujo en un 78% anual, dinámica que significó para la industria nacional un punto de quiebre. Con la eliminación de ciertas medidas restrictivas al comercio desde la vigencia del Acuerdo Comercial Multipartes con la Unión Europea en el 2017, la industria anteriormente protegida en cierta medida comenzó a perder su marcada participación de ventas a nivel nacional. Desde este momento las importaciones de vehículos asumen la proporción de mercado que no podía ser atendida por la producción nacional, posicionándose con un nivel mayor de unidades vendidas.

Hoy por hoy, las importaciones superan al volumen de unidades ensambladas en el Ecuador, en aproximadamente un 71% de diferencia. Según cifras presentadas por la CINAE y AEADE al cierre del 2018 la producción de vehículos en el país alcanzó alrededor de 39.991 unidades, mientras que las importaciones llegaron a las 101.416 unidades. Esto significa que la dominancia del mercado lo acapara las comercializadoras de vehículos importados.

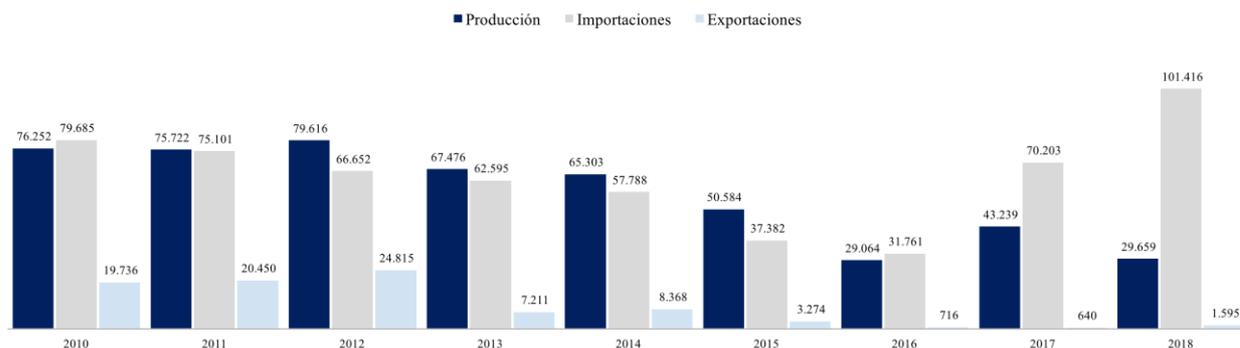


Figura 13. Nivel de producción, importación y exportación 2010-2018 (En unidades).

Fuente: AEADE y CINAIE, 2018.

Elaboración del Autor.

A partir del 2017 tanto la industria automotriz como las importaciones tuvieron un mejor desempeño registrando un incremento promedio del 21% y 83% anual, respectivamente. Estos años de recuperación del sector, 2017 y 2018, fue gracias un nuevo marco regulatorio comercial con mayor apertura comercial el cual facilitó en gran medida la entrada de bienes provenientes de otros países, tanto de vehículo armados en su totalidad y las partes para ensamblaje. Esto conllevó a una oferta más diversa de múltiples orígenes incluyendo a los vehículos ensamblados en Ecuador, y a una reducción en los precios de venta al público.

En el 2018, el mayor volumen de vehículos importados provino de China lo que representó el 19% de importaciones totales realizadas por Ecuador. A este origen le siguen Colombia (17%), Corea del Sur (16%) y México (13%), lo que significa que más de la mitad de mercado de importación lo representan estos cuatro países. Por otro lado, las marcas que lideran el mercado de vehículos livianos hasta la fecha son Chevrolet, Kia, Hyundai, Toyota y Great Wall. Con respecto al sector exportador ecuatoriano, este presentó un escenario positivo para el mismo año, dado que registró un total de 1.595 unidades, equivalente a un crecimiento anual de 149% con respecto al año previo. Para este mismo año, el país importador de vehículos ecuatorianos con mayor participación es Colombia con un 95% y un valor exportado de alrededor USD 34.62 millones (Trademap, 2019).

Participación del Ecuador en Tratados Comerciales

América Latina incrementa la apertura comercial desde la firma de varios acuerdos comerciales desde el 2000, dado a varios factores como el “boom de las materias primas”, el retraso de la gran negociación de la Ronda de Doha de la Organización Mundial de Comercio (OMC) y el crecimiento económico de China (CEPAL, 2015). Ecuador es uno de los países que no resalta por poseer una política comercial aperturista como sus países vecinos, de igual manera no ha aplicado a la política comercial bilateral para competir con países con mayor desarrollo y apertura comercial como Perú y Colombia. Mientras que varios países de la región latinoamericana han firmado varios Tratados de Libre Comercio (TLC), por ejemplo el TLC de Estados Unidos con Colombia y Perú, el TLC de China con Perú y el Acuerdo Comercial entre la Unión Europea con Perú y Colombia, el Ecuador se encuentra aún distante de esta atracción a mercados e inversiones del exterior.

Sin embargo, en los últimos años Ecuador ha asumido políticas comerciales de mayor apertura comercial, para aprovechar las oportunidades comerciales y de inversión, es así como en el 2014 anunciaron negociaciones de un Acuerdo Comercial Multipartes con la Unión Europea (UE), el mismo que se llegó a concretar en el 2017. En el 2018, Ecuador presenta seis acuerdos comerciales ratificados los cuales se mantienen focalizados en un comercio interregional, siendo los más representativos los acuerdos comerciales mantenidos con la UE, la Comunidad Andina de Naciones (CAN), el MERCOSUR y varios acuerdos de alcance parcial con varios países de la Latinoamérica como Chile y México (Ministerios de Comercio Exterior e Inversiones, 2018).

La legislación que regula la política comercial de Ecuador es el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI), la cual se mantiene vigente desde el 2010. Entre los objetivos de la ley, el país busca el incremento de las exportaciones no petroleras con valor

agregado, una mayor atracción de inversión extranjera directa por medio de incentivos a la inversión, la sustitución de importaciones con producción nacional de alta calidad, el desarrollo de zonas especiales de desarrollo económico conocidas como ZEDES, entre otros, con la finalidad de facilitar el comercio exterior (Alvarado, 2018).

A continuación se expone los acuerdos comerciales vigentes que mantienen términos y condiciones que involucran de manera directa al sector automotor:

Comunidad Andina de Naciones (CAN).

La CAN esta conformada por Colombia, Bolivia, Perú y Ecuador integrados de manera voluntaria con el fin de alcanzar un desarrollo integral, equilibrado y autónomos. Esta comunidad se concretó por medio de la firma del Acuerdo de Cartagena el 26 de mayo de 1969 bajo el nombre de Pacto Andino. Este grupo de integración ha experimentado tanto avances como retrocesos. En los años setenta asumieron un modelo económico de industrialización y fortalecimiento de la matriz productiva con la imposición de altos aranceles, posteriormente, a finales de la década de los ochenta revierte su modelo a uno de mayor apertura comercial. De manera que en 1993 formaron una zona de libre comercio eliminando los aranceles, lo que permitió que el comercio intracomunitario creciera rápidamente apoyando a mercados internos laborales. En la actualidad la CAN se orienta por los Principios Orientadores y la Agenda Estratégica aprobados en 2019 y en su Plan de Implementación (SENAE, 2019).

Se podría decir que los beneficios mas representativos que brinda esta integración es la libre circulación de personas, es decir que no se exige la posesión de una vida entre estos países, y la eliminación de aranceles. Con respecto las ventajas que ofrece al sector automotor ecuatoriano desde hace varios años, la CAN impulsa al proceso de integración del sector por medio de una política común. Según la CINAIE, el Programa de Liberación Comercial, el

Arancel Externo Común, la Programación Industrial Conjunta y la armonización de políticas económicas son los mecanismos del proceso de integración andino.

El 01 de enero 2000 se firmó el Convenio de Complementación Automotriz, suscrito entre Colombia, Ecuador y Venezuela (El Comercio, 2009). Dicho acuerdo tiene como objetivo el aprovechar mejor el mercado andino y sentar las bases para desarrollar una industria automotriz eficiente y competitiva acorde con las exigencias internacionales. De acuerdo al convenio se aprobó un arancel común aplicable a los vehículos importados de países externos al convenio, un posible régimen aduanero especial para todo el encadenamiento productivo de la industria automotriz, la restricción a las importaciones de productos automotores sean estos usados o re manufacturados. Según el convenio, los beneficios para las industrias automotrices de estos países es en primer lugar, la transferencia tecnológica para incrementar la productivas y competitividad, además de la generación de inversiones productivas, el adelanto de programas de desarrollo entre proveedores y una oferta de una gama de productos con mejores niveles de calidad y precio para los consumidores andinos (CINAE, 2019).

Este convenio tiene el papel de ser un instrumento requerido en la integración andina con el fin de suscitar acciones que proporcionen una mayor articulación de los procesos productivos y especializaciones industriales con el propósito de contribuir con los objetivos tanto económicos como sociales acordados en el Acuerdo de Cartagena.

Acuerdo Comercial Multipartes con la Unión Europea.

Para llegar a la firma del 01 de enero del 2017 del acuerdo comercial entre Ecuador y la Unión Europea se pasó por varios precedentes. En el caso de Ecuador, la firma del Acuerdo Comercial Multipartes con Ecuador demoró alrededor de 10 años, ya que el 11 de noviembre del 2016 se suscribe el Protocolo de Adhesión del Ecuador al acuerdo comercial con Europa;

y, finalmente entró en vigencia, después de ciertas condiciones, en enero del 2017 (Ministerio de Comercio Exterior del Ecuador, 2016). Para esto, Ecuador se vuelve socio comercial de los 28 países que conforman ese bloque continental (Andrade y Meza, 2017).

Dentro de lo que consta esta Adhesión al Acuerdo Multipartes, los productos de exportación provenientes del Ecuador cuentan con un acceso a la UE con un 0% de arancel para el 99,7% de los productos agrícolas y el 100% de los productos industriales y pesqueros, a partir de la vigencia del acuerdo. (Van, S. & Saurenbach, C., 2017). En este sentido, se menciona que este acuerdo comercial otorgará previsibilidad y estabilidad a un monto de comercio en exportaciones de aproximadamente 1.500 millones de dólares en el ámbito agrícola y en 1.200 millones de dólares en el ámbito industrial y pesquero (Cassinelli, 2017). Por otro lado, los productos de importación provenientes de la Unión Europea tienen la condición de ingresar al país con una reducción arancelaria de manera gradual en diferentes periodos, dependiendo del producto. Entre los productos que tienen acceso al país son sobre todo insumos, materias primas y bienes de capital de alta calidad y a precios más competitivos.

Con respecto a las oportunidades y desafíos para el sector automotor ecuatoriano la firma de este acuerdo conlleva a un impulso para el desarrollo de la actividad empresarial. En efecto, el acuerdo comercial es un instrumento que favorece al sector automotor, sector exportador y a la producción en general en términos más extensos que una reducción de aranceles (AEADE, 2017). Uno de los beneficios para el sector automotor es el hecho de que los vehículos automotores de origen europeo entraron en un proceso de eliminación progresiva de aranceles. Dentro de la negociación se estableció periodos de desgravación para canastas de productos, a partir de la entrada en vigencia del acuerdo la desgravación en el sector se llevará a cabo en 4 diferentes periodos, de manera inmediata (bienes de capital como motocultores, tractores, tracto camiones y buses), a 5 años (camiones de más de 9,3 toneladas y de más de 20

toneladas), 7 años (vehículos livianos como automóviles, vans y SUV'S) y a 10 años (camiones livianos, ultralivianos, medianos y camionetas) (AEADE ,2016) . De esta manera se diversifica la oferta en el mercado nacional mientras que se brinda un plazo para que la industria nacional reaccione con medidas pertinentes a un incremento en competitividad.

En torno a esto, el Acuerdo Comercial entre la Unión Europea y Ecuador representa un hito histórico en las relaciones bilaterales, porque trae en sí varias ventajas con un escenario “ganar – ganar”. El acuerdo abre la puerta para incrementar los flujos comerciales entre ambas partes y establece un marco jurídico estable para atraer más inversiones, más transferencia de tecnología e innovación y para promover empleo, con un objetivo a largo plazo de fomentar un desarrollo sostenible. De acuerdo a Márquez-Ramos, Florensa y Recalde (2017) en su estudio *Understanding the Determinants of Economic Integration in Latin America*, mencionan que al firmar o mejorar los acuerdos comerciales con América Latina, los factores políticos e institucionales desempeñan un papel primordial. Por lo que implementar un mejor marco institucional aumenta las disposiciones cubiertas y legalmente ejecutables en los acuerdos comerciales de América Latina. Al centrarse en una elección discreta como en un marco lineal, los resultados del estudio demuestran que los factores económicos, geográficos, institucionales y políticos influyen en la integración económica. Esto se debe a que estos aspectos son elementos claves en la formación y mejora de los acuerdos comerciales tanto dentro como fuera de América Latina.

CONCLUSIONES

El presente trabajo de titulación buscó analizar el impacto en la transición de medidas proteccionistas hacia medidas favorables para el libre comercio en el sector automotor ecuatoriano durante el periodo de 2010 a 2018; esto a partir de la evaluación de su comportamiento económico. Uno de los principales hallazgos es que la dinámica del sector automotor en sus diversas ramas, tanto en lo relativo a ensamblaje como a comercialización, está a la expectativa de las decisiones del gobierno y al marco regulatorio vigente observado en cada periodo. En referencia al tiempo de proteccionismo, el cual tuvo lugar durante los años setenta y, posteriormente, en el periodo entre 2012 y 2016, el gobierno aplicó varias barreras arancelarias y no arancelarias para hacer frente a una caída en el precio del crudo. Dichas medidas tenían el propósito de fomentar la industria nacional e intentar remediar el problema del déficit comercial por medio de reducción de importaciones. El efecto de este modelo de desarrollo económico fue asumido por el sector automotor y los sectores auxiliares de la cadena productiva. No obstante, el panorama del ámbito automotriz tuvo un giro positivo a partir de la firma del Acuerdo Comercial Multipartes con la Unión Europea en el 2017, el mismo que introdujo un nuevo marco regulatorio comercial que estuvo enfocado fundamentalmente hacia la reducción de la carga arancelaria, la suspensión de las salvaguardias y la eliminación de los cupos de importaciones. La eliminación de medidas proteccionistas generó, en consecuencia, un incremento de la oferta de vehículos en el mercado ecuatoriano dentro de un periodo breve de tiempo.

En base a las cifras y al análisis del comportamiento del sector, se ha determinado que, a partir del 2017, con políticas de mayor apertura comercial, las empresas ensambladoras y autopartistas han presentado una afectación negativa sobre el nivel de producción, así como una reducción de su participación en las ventas del mercado interno. Por el contrario, las firmas

encargadas de la comercialización de vehículos importados han presentado un crecimiento en el nivel de ventas, de tal manera, que al cierre del 2018 se registró una diferencia de aproximadamente el 46,5% de participación entre ambas ramas del sector.

Los organismos competentes del sector esperan que el 2019 y 2020 sean años de estabilización, a pesar de factores como el débil crecimiento económico del país y de una demanda represada ya cubierta en el 2017 y 2018. A mediano plazo, el sector proyecta posibles futuras adhesiones a diversos acuerdos comerciales que alcanzarían un mayor ingreso de vehículos automotores, piezas y partes hacia el territorio ecuatoriano. Específicamente, se analiza el potencial del mercado de vehículos automotores proveniente de Colombia y México por la posible integración con la Alianza del Pacífico. No obstante, la industria automotriz nacional debe asumir mejores niveles de productividad y competitividad con el propósito de ser suficientemente capaz de competir con un mercado más globalizado. Finalmente, a un largo plazo, el desafío y oportunidad que presenta el sector es, principalmente, la inserción de vehículos de combustibles alternativos, como los eléctricos e híbridos, en el mercado mundial.

Por medio de la evolución y los resultados presentados en la investigación, se puede concluir que la estrategia de cerrar las fronteras al libre comercio, con el fin de proteger a la industria local, no ha presentado resultados sostenibles a largo plazo. Esto se ha evidenciado en una reducción en el bienestar, tanto de los consumidores como de los productores, que dependen de materia importada para su proceso productivo. Por lo tanto, se sugiere que, para el desarrollo de las industrias, las regulaciones nacionales faciliten la capacidad de comerciar libremente. De igual manera, se debe impulsar el desarrollo de las ventajas comparativas, que se pueden aprovechar en una economía abierta y lograr la inserción en los mercados globales que mejoren la calidad de vida de los países.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Acebo, M. & Nuñez, M. (2017). Estudios Industriales Orientación Estratégica para la Toma de Decisiones. Industria Automotriz. ESPAE-ESPOL 2017. Ecuador.
- Aduana del Ecuador. (2019). Comunidad Andina (CAN). Recuperado de <https://www.aduana.gob.ec/comunidad-andina-can/>
- AEADE. (12 de enero 2017). Beneficios del Acuerdo Comercial con la UE. Normativa Comercial. Recuperado de <https://www.aeade.net/normativa-comercial/>
- AEADE. (13 de noviembre 2019). Sector automotor en cifras. Recuperado de <https://www.aeade.net/wp-content/uploads/2019/11/boletin-38-espanol-resumido.pdf>
- AEADE. (2014). Anuario 2014. Recuperado de <http://aeade.net/wp-content/uploads/2016/11/ANUARIO-2014.pdf>
- AEADE. (2015). Anuario 2015. Recuperado de <http://aeade.net/wp-content/uploads/2016/11/ANUARIO-2015.pdf>
- AEADE. (2016). Anuario 2015. Recuperado de <http://www.aeade.net/wp-content/uploads/2017/12/anuario2016.pdf>
- AEADE. (2017). Anuario 2015. Recuperado de <http://www.aeade.net/wp-content/uploads/2018/04/anuario%202017%20final%20web.pdf>
- AEADE. (2018). Anuario 2015. Recuperado de <http://www.aeade.net/wp-content/uploads/2019/03/Anuario%202018.pdf>
- AEADE. (agosto 2019). Sector automotor en cifras. Recuperado de <https://www.aeade.net/wp-content/uploads/2019/09/Sector-Automotor-en-cifras-N%C2%B035.pdf>
- Agencia Nacional de Tránsito. (2019). Homologación Vehicular. Recuperado de <https://www.ant.gob.ec/index.php/home-2/18-servicios/homologacion-vehicular>
- Albornoz, V. (22 de septiembre de 2013). La crisis del 2008. *El Comercio*. Ecuador. Recuperado de <https://www.elcomercio.com/opinion/crisis-del-2008.html>
- Alvarado, A. (2018). Análisis exploratorio de la apertura comercial del Ecuador frente a Perú y Colombia. *Revista Economía y Política*, 9-24.
- Alvaro, M. (14 de junio de 2019). Los precios de los autos en Ecuador están entre los más altos de Latinoamérica. *Primicias*. Recuperado de <https://www.primicias.ec/noticias/economia/precios-autos-ecuador-altos-latinoamerica/>
- Andrade, P. & Meza, A. (2017). Acuerdo comercial entre Ecuador y la Unión Europea: El caso del sector bananero ecuatoriano. *Revista Espacios*, 38(58).

- ASOBANCA. (enero 2019). Boletín Macroeconómico 2019. Recuperado de <https://www.asobanca.org.ec/publicaciones/bolet%C3%ADn-macroecon%C3%B3mico/bolet%C3%ADn-macroecon%C3%B3mico-enero-2019>
- Astudillos, G. & Alvarado, P. (16 de noviembre de 2019). La venta de vehículos cae, pero hay marcas que ganan. El Comercio. Recuperado de <https://www.elcomercio.com/actualidad/venta-vehiculos-cae-marcas-ganancia.html>
- Bardellini, J. O., & Pérez, W. (2005). Análisis del sector automotor ecuatoriano (No. 50). Banco Central del Ecuador.
- BCE (2016). Boletín de Cuentas Nacionales Trimestrales. Recuperado de <https://contenido.bce.fin.ec/home1/estadisticas/cntrimestral/CNTrimestral.jsp>
- Borrero, E. (1981). La programación automotriz en el Grupo Andino.
- Cámara de Industrias y Producción. (noviembre de 2011). La carga tributaria en el Ecuador. Recuperado de <http://www.cip.org.ec/attachments/article/116/Estudio-CIP-La-Carga-Tributaria-en-el-Ecuador.pdf>
- Cassinelli, C. (marzo de 2017). Cartilla Ecuador – Unión Europea. Delegación de la Unión Europea en Ecuador.
- CEPAL. (2015). Panorama de la Inserción Internacional de América Latina y el Caribe. Recuperado de https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/39010/S1501143_es.pdf;jsessionid=2E9BEA73116DF98796A98343611F7FF3?sequence=4
- CINAE (s/f). Historia de la Industria Ecuatoriana. Obtenido el 10 de noviembre de 2019 de http://www.cinae.org.ec/index.php?option=com_content&view=article&id=66&catid=25&Itemid=196
- CINAE. (2018). Anuario 2018. Obtenido el 10 de noviembre de 2019 de http://www.cinae.org.ec/Anuario/anuario_2018.pdf.
- CINAE. (2019). Normativa. CAN. Recuperado de http://www.cinae.org.ec/index.php?option=com_content&view=category&layout=blog&id=20&Itemid=115
- CINAE. (2019). Normativa. Regulaciones COMEXI-COMEX. Recuperado de http://www.cinae.org.ec/index.php?option=com_content&view=category&layout=blog&id=17&Itemid=130
- Coba, G. (9 noviembre de 2019). En una década la producción de vehículos en Ecuador cayó 77%. *Primicias*. Recuperado de <https://www.primicias.ec/noticias/economia/produccion-vehiculos-ecuador-ensambladoras-importaciones/>
- Corporación Maresa. (2018). Nuestra Historia. Recuperado de <http://corpmaresa.com.ec/>

- Cuyvers, L., Dumont, M., Rayp, G., & Stevens, K. (2003). Wage and employment effects in the EU of international trade with the emerging economies. *Review of World Economics*, 139(2), 248-275.
- De la Calle, A. (14 de diciembre de 1977). El programa automotriz, tema clave de la conferencia del Pacto Andino. *El País*. Caracas. Recuperado de https://elpais.com/diario/1977/12/14/economia/250902017_850215.html
- Economía (28 de octubre de 2019). Cobro de ICE no varía para los vehículos más demandados en Ecuador. *El Universo*. Recuperado de <https://www.eluniverso.com/noticias/2019/10/24/nota/7573826/reforma-tributaria-no-varia-cobro-ice-vehiculos-que-cuestan-hasta>
- González M., & Tapia, V. (2019). *Análisis de la carga tributaria en el sector automotriz para vehículos motorizados con incidencia en la ciudad de Cuenca, periodo 2017*. (Tesis de pregrado). Universidad de Azuay. Cuenca, Ecuador.
- González, P. (6 de junio de 2019). Empresas ofrecerán más autos eléctricos en el Ecuador. *El Comercio*. Recuperado de <https://www.elcomercio.com/actualidad/empresas-oferta-autos-electricos-ecuador.html>
- Hannan, D. (2017). Free Trade: Hve we lost the argument? *The Conservative. Issue 4*. Obtenido desde <http://zahradil.cz/wordpress/wp-content/uploads/2014/11/tC-04.pdf>
- Heredia, V. (26 de abril de 2017). En Ecuador los tributos en los vehículos pesan hasta 49% del precio. *El Comercio*. Recuperado de <https://www.elcomercio.com/actualidad/tributos-vehiculos-precio-economia-ventas.html>
- Hidalgo, J. (03 de octubre de 2018). ¿Le conviene a Ecuador mantener su “industria automotriz?”. *El Comercio*. Recuperado de <https://4pelagatos.com/2018/10/03/le-conviene-al-ecuador-mantener-su-industria-automotriz/>
- INEC. (2018). Laboratorio de Dinámica Laboral y Empresarial. Información Histórica de Empleo. Recuperado de <https://www.ecuadorencifras.gob.ec/informacion-historica-de-empleo/>
- Kling, A. (2017). International Trade. The Library of Economics and Liberty. Obtenido el 12 de octubre de 2019 de <https://www.econlib.org/library/Enc/InternationalTrade.html>
- Krugman, P., Obstfeld, M., & Melitz, M. J. (2012). *Economía internacional: teoría y política*. 9 ed. Madrid.
- Márquez-Ramos, L., Florensa, L. M., & Recalde, M. L. (2017). Understanding the determinants of economic integration in Latin America. *Journal of Economic Integration*, 558-585.
- Ministerio de Comercio Exterior e Inversiones. Ecuador. (2018). *Acuerdos Comerciales del Ecuador*. Recuperado de <https://www.comercioexterior.gob.ec/acuerdos-comerciales-3/>
- Noti-Mundo. Fm Mundo Live. (23 de julio de 2019). Genaro Baldeón, impuestos automotriz. [YouTube]. Recuperado de <https://www.youtube.com/watch?v=JCKfTxRSw-o>

- Orozco, M. (22 de abril de 2015). 10 nuevos tipos de crédito están en vigencia en Ecuador. *El Comercio*. Recuperado de <https://www.elcomercio.com/actualidad/tributos-vehiculos-precio-economia-ventas.html>
- Ortega, B. (2005). Análisis del sector automotor ecuatoriano. Quito: Apuntes de Economía, del BCE.
- Pacheco, M. (5 de septiembre de 2017). El ensamblaje de autos tiene nuevos actores. *Líderes. El Comercio*. Recuperado de <https://www.revistalideres.ec/lideres/ensamblaje-autos-nuevos-actores-produccion.html>
- Ridley, M. (2017). The Most Surprising Idea in Economics. *The Conservative. Issue 4*. Obtenido desde <http://zahradil.cz/wordpress/wp-content/uploads/2014/11/tC-04.pdf>
- Rumbea Pavisic, J. F. (2017). ESTUDIOS INDUSTRIALES ORIENTACIÓN ESTRATÉGICA PARA LA TOMA DE DECISIONES. Industria Automotriz.
- Schwartz, P. (2017). Unilateral Commercial Disarmament. The Library of Economics and Liberty. Obtenido el 12 de octubre de 2019 de <https://www.econlib.org/library/Columns/y2017/Schwartzcommercial.html>
- Secretaría Técnica de Juventudes. (2019). Reducción de aranceles y eliminación de impuestos favorece a jóvenes emprendedores. Recuperado de <http://www.juventudes.gob.ec/eliminacion-de-impuestos-favorece-a-jovenes-emprendedores/>
- Servicio de Rentas Internas. (2015). Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno. Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno. Quito, Pichincha, Ecuador: Registro Oficial.
- SRI. (2018). Estadísticas Generales de Recaudación. Ecuador: Servicio de Rentas Internas.
- SRI. (2018). Impuesto a la Renta. Recuperado de <https://www.sri.gob.ec/web/guest/impuesto-renta>
- SRI. (2018). Impuesto a los vehículos motorizados. Recuperado de <https://www.sri.gob.ec/web/guest/impuesto-a-los-vehiculos-motorizados>
- Stanford, J. (2017). When an Auto Industry Disappears: Australia's Experience and Lessons for Canada. *Canadian Public Policy*, 43(S1), S57-S74.
- Van Ha, H., & Tran, T. Q. (2017). International Trade and Employment: A Quantile Regression Approach. *Journal of Economic Integration*, 531-557.
- Van, S. & Saurenbach, C. (marzo de 2017). Cartilla Ecuador – Unión Europea. Delegación de la Unión Europea en Ecuador.
- Wythe, G. (1937). La industrialización de Latinoamérica. *El Trimestre Económico*, 4(14), 100-127.