

UNIVERSIDAD SAN FRANCISCO DE QUITO USFQ

Colegio de Administración y Economía

**Importancia del sector automotriz del Ecuador sobre la
economía, antes y después de la dolarización**

Proyecto de Investigación

Max David Ojeda Ochoa

Economía

Trabajo de titulación presentado como requisito

para la obtención del título de

Economista

Quito, 12 de diciembre de 2018

UNIVERSIDAD SAN FRANCISCO DE QUITO USFQ
COLEGIO DE ADMINISTRACIÓN Y ECONOMÍA

**HOJA DE CALIFICACIÓN
DE TRABAJO DE TITULACIÓN**

**Importancia del sector automotriz del Ecuador sobre la
economía, antes y después de la dolarización**

Max David Ojeda Ochoa

Calificación:

Nombre del profesor, Título académico: Pablo Beltrán Ayala, Ph.D.

Firma del profesor:

Quito, 12 de diciembre de 2018

Derechos de Autor

Por medio del presente documento certifico que he leído todas las Políticas y Manuales de la Universidad San Francisco de Quito, 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: Max David Ojeda Ochoa

Código: 00116347

Cédula de Identidad : 1718308206

Lugar y fecha: Quito, 12 de diciembre de 2018

AGRADECIMIENTO

Primero quisiera dar las gracias a Dios Todopoderoso y a la Santa Virgen María, los cuales se han encargado de guiarme y encaminarme a lo largo de esta etapa universitaria y durante toda mi vida.

A mi padre y a mi madre:

"Si no vives para servir, no sirves para vivir"

Madre Teresa De Calcuta

Con esta frase me gustaría agradecer a las personas que me dieron la vida y que se han convertido en mis mejores amigos a lo largo de mis 24 años de vida. Máximo Ojeda y Dolores Ochoa han sido mi apoyo y soporte incondicional, el cual me ha levantado de los momentos difíciles y me ha ayudado a superar obstáculos que en un inicio pensaba eran imposibles de superar.

Sin duda la enseñanza que puedo destacar por parte de mis padres es que primero uno debe ser un Señor antes de ser un profesional.

Quisiera dar las gracias a Michelle, quien fue mi ayuda incondicional a lo largo de estos 5 años de carrera.

Finalmente pero no menos importante, quisiera ofrecer un profundo y especial agradecimiento a Pablo Beltrán, quien a parte de ser mi director de tesis, fue un amigo incondicional, el cual siempre veló por el éxito de este trabajo sin importar el tiempo invertido en el mismo y el cual con paciencia y sabios consejos supo orientarme hacia la culminación del mismo.

RESUMEN

Cuál fue el efecto de la dolarización en el mercado automotriz del Ecuador en términos del análisis del entorno, participación del sector en el PIB, empleo, balanza comercial, producción y el aporte fiscal? El presente trabajo busca determinar el impacto que tuvo la elección de un nuevo sistema cambiario sobre el aporte de la industria automotriz, dentro de la economía ecuatoriana. Esta investigación se realizará en base al período de 1992 a 2016, tomando en cuenta el año 2000 como corte entre un Ecuador sin dolarización y después un país dolarizado. Se quiere comprobar que la dolarización permitió que se dinamice el mercado automotriz de manera significativa. Esta significó un gran impacto para la realidad ecuatoriana, debido a que marcó al país con una serie de cambios ya sean de carácter económico o político. Por otro lado, la Industria Automotriz genera una importante contribución a la economía del país, ya sea en: aranceles, impuestos o generación de empleo. Sin embargo, la situación del mercado automotor ha sido complicada y ha tenido repercusiones sobre las condiciones económicas dentro del país, durante el período de 1992 a 2016. Esto se pudo deber a distintos factores como: cambio de la política monetaria, incremento arancelario, aumento de restricciones y cupo limitado a las importaciones, entre otros.

Palabras clave: Dolarización, industria automotriz, Ecuador, economía.

ABSTRACT

What are the effects of dollarization in the vehicle industry considering the economic variables: percentage of the GDP, employment, trade balance and taxes contribution? The following paper aims to resolve this question considering that the adoption of the new currency (USA dollar) as an important factor of the Ecuadorian economy. The objective is to prove that dollarization benefited significantly the automotive industry as did to many others. For the research, the time lapse used is from 1992 to 2016, a period that includes dates prior and after dollarization to measure scenarios with and without dollar. The vehicle industry is one of the most important parts of the economy and pays one of the biggest tax rates and customs tariffs Ecuador as it also is vital in the Work Market assuring many jobs. However, in the time lapse the industry has faced many risking situations as a consequence of prejudicial government regulations and economic recession.

Keywords: Dollarization, vehicle industry, Ecuador, economy.

TABLA DE CONTENIDO

1	Introducción	12
2	Marco Teórico	14
2.1	Antecedentes de la dolarización	14
2.2	Ventajas de la dolarización	16
2.2.1	Efectos de los shocks externos	16
2.2.2	Convergencia de la tasa de inflación doméstica con la de los Estados Unidos	17
2.2.3	Reducción del diferencial: entre tasas de interés nacionales e internacionales	17
2.2.4	Integración financiera	17
2.2.5	Reducción de costos de transacción	18
2.2.6	Beneficios sociales	18
2.2.7	Problemas estructurales	19
2.2.8	Disciplina fiscal	19
2.3	Principios de la dolarización	19
2.3.1	Tipo de cambio	19
2.3.2	Oferta monetaria	20
2.3.3	Banco central	20
2.4	Costos y sacrificios de la dolarización	22
2.4.1	Pérdida del señoreaje	22
2.4.2	Proceso de transformación	22
2.4.3	Aval de parte de la Reserva Federal de los Estados Unidos	23

2.4.4	Problemática de shocks externos	23
2.5	Desequilibrios provocados por la dolarización en el Ecuador	24
2.5.1	Empleo y salarios	24
2.5.2	Falta de libre mercado de exportaciones	25
2.5.3	Balanza comercial	25
2.6	Importancia del sector automotriz en la economía del país	28
2.7	Análisis del Entorno	28
2.7.1	Entorno internacional	28
2.7.2	Entorno nacional	30
2.8	Indicadores Macroeconómicos	31
2.8.1	Contribución al PIB	31
2.8.2	Generación de empleo	33
2.9	Importaciones y exportaciones	33
2.9.1	Importaciones	33
2.9.2	Exportaciones	35
2.10	Producción automotriz	36
2.10.1	Ensamblaje	38
2.11	Comercio e inversión	39
2.12	Aporte fiscal	41
2.12.1	Impuesto a los Consumos Especiales (ICE)	42
2.12.2	Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular (IACV)	44
3	Análisis de resultados	44
3.1	Análisis del entorno	44
3.1.1	Entorno internacional	44

	9
3.1.2 Entorno nacional	46
3.2 Indicadores macroeconómicos	49
3.2.1 Participación de la fabricación de equipo de transporte en el PIB	49
3.2.2 El empleo en el sector automotriz	55
3.2.3 Balanza de pagos vs. Balanza comercial sector automotriz . . .	62
3.3 Producción automotriz	69
3.3.1 Ensamblaje	69
3.3.2 Comercio e inversión	77
3.4 Aporte fiscal	83
3.4.1 ICE en el sector automotriz	84
3.4.2 Impuesto a los vehículos motorizados	91
3.4.3 Impuesto ambiental a la contaminación vehicular (IACV)	94
4 Conclusiones	97
5 Referencias	100

ÍNDICE DE TABLAS

1	Contribución de la fabricación de equipo de transporte en el PIB ecuatoriano (Miles de dólares, base año 2007)	50
2	Empleo del sector automotor vs. total empleo en el Ecuador, medido en número de personas y en porcentaje de contribución - antes y después de la dolarización	57
3	Resultados promedio y porcentajes respecto al PIB de Ecuador, de la balanza de pagos local vs. la balanza comercial automotriz nacional, pre y post - dolarización	68
4	Producción anual por ensambladora en unidades, antes y después de la dolarización	72
5	Variación anual de las ventas totales del sector automotor ecuatoriano	78
6	Contribución de los impuestos a los consumos especiales de vehículos, con respecto al total de impuestos a los consumos especiales en el Ecuador	85
7	Variación anual del impuesto a la propiedad de vehículos motorizados en miles de dólares	91
8	Tramo cilindraje - automóviles y motocicletas	95
9	Tramo de antigüedad en años - automóviles	95

ÍNDICE DE FIGURAS

1	Número de establecimientos automotrices a nivel nacional	48
2	Evolución de la participación de la fabricación de equipo de transporte en el PIB del Ecuador	52
3	Participación del empleo de la industria automotriz, respecto al empleo global en el Ecuador	59
4	Porcentaje de la balanza de pagos de Ecuador vs. la balanza comercial, correspondiente al sector automotor respecto al PIB	64
5	Estructura de la industria automotriz ecuatoriana	70
6	Producción en unidades del sector automotor ecuatoriano	71
7	Variación anual de las ventas totales de unidades de vehículos	80
8	Total ICE nacional vs. ICE vehículos en miles de dólares	89
9	Variación anual del impuesto a la propiedad de vehículos motorizados en miles de dólares	93
10	Recaudación impuesto ambiental por contaminación vehicular en miles de dólares	94

1. Introducción

El presente estudio, analiza la importancia del sector automotriz del Ecuador sobre la economía del mismo, antes y después de la dolarización. De igual manera, busca determinar el impacto que tuvo el cambio de patrón monetario sobre el aporte del sector, dentro de la economía ecuatoriana. Esta investigación se realizará en base al período de 1992 a 2016, tomando en cuenta el año 2000 como corte entre un Ecuador sin dolarización y después un país dolarizado. Por lo cual, prevalece la importancia del efecto que tuvo la elección de un nuevo sistema cambiario, sobre el sector automotriz. Teniendo una gran trascendencia para la realidad ecuatoriana.

El trabajo se realizará en términos del análisis del entorno tanto internacional como nacional, indicadores macroeconómicos como la participación del sector en el PIB, empleo, balanza comercial, producción automotriz y el aporte fiscal del sector. Se quiere comprobar que la dolarización permitió que se dinamice el mercado automotriz de manera significativa.

La dolarización, según IE Business School, es definida como la elección del sistema cambiario de relación entre el valor de la propia moneda y el valor de las monedas de otros países, es decir, es una opción cambiaria consistente en el abandono oficial por parte de un país de su propio patrón monetario y la adopción de una moneda extranjera como moneda de curso legal (Carrillo, 2007). Esta se puede dar por diversas razones como: falta de estabilidad económica dentro de un país o por una elevada inflación, la cual provocó un aumento en los costos de transacciones al momento de utilizar la moneda nacional. Este escenario eventualmente conlleva a una pérdida de valor de la moneda local.

La dolarización significó un gran impacto para la realidad ecuatoriana, debido a que

marcó al país con una serie de cambios ya sean de carácter económico o político. Tal es el caso del Banco Central del Ecuador, el cual perdió la función de emitir moneda, ya que ahora se debía al sistema monetario de Estados Unidos. Es por esto que el sector externo juega un papel importante dentro de una economía dolarizada.

El Sector Automotriz genera una importante contribución a la economía del país, ya sea en: aranceles, impuestos o generación de empleo. Sin embargo, la situación del mercado automotor ha sido complicada y ha tenido repercusiones sobre las condiciones económicas dentro del país, durante el período de 1992 a 2016. Esto se pudo deber a distintos factores como: cambio de la política monetaria, incremento arancelario, aumento de restricciones a las importaciones, impuestos “verdes”, cupos limitados a las importaciones, entre otros.

La información se obtuvo de la base de datos del Banco Central del Ecuador dentro de la información económica, así como también del INEC y la Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana (CINAE) y la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE). Posteriormente, se procede a analizar cada uno de los indicadores económicos (macroeconómicos).

Este trabajo se encuentra dividido de la siguiente forma: el capítulo 2, es el marco teórico, el cual se encuentra dividido en dos partes: dolarización y sector automotriz; el capítulo 3, corresponde al análisis de resultados sobre la economía ecuatoriana antes y después de la dolarización y finalmente el capítulo 4, presenta las conclusiones.

2. Marco Teórico

2.1. Antecedentes de la dolarización

En 1998 la economía ecuatoriana se vio afectada por diversas razones tanto internas como externas. En este año se produjo el fenómeno de "El Niño", el cual afectó negativamente al sector exportador de la costa ecuatoriana. Tanto el sector camaronero como el sector bananero, fueron los sectores mayor afectados por este fenómeno, ya que presentaron caídas pronunciadas dentro del sistema financiero. El fenómeno de "El Niño" ocasionó pérdidas por alrededor de 13 puntos porcentuales del producto interno bruto (PIB), junto con la reducción en los precios del petróleo en 1997 y 1998 de \$7.5 por barril, disminuyendo así los ingresos del sector fiscal (Valarezo, 2008). A finales de este año, tomando en cuenta la caída en los precios del petróleo ecuatoriano y siendo el principal producto ecuatoriano de exportación, este provocó un deterioro económico, una crisis social y un levantamiento popular que condujo a la salida del presidente Dr. Jamil Mahuad en enero del año 2000.

La crisis interna se vio perjudicada además por la crisis financiera internacional iniciada en el Sudeste Asiático en 1997, la cual repercutió en el quebrantamiento de la mayor parte de los bancos privados del país en 1999 y 2000. Según Carlos Larrea, esta crisis tuvo dos externalidades negativas sobre la economía ecuatoriana:

1. Aceleró el declive de los precios del petróleo en 1998.
2. La masiva pérdida de confianza en los mercados emergentes concluyó en el retiro de capitales y en la contracción del crédito internacional en América Latina (Larrea, 2004).

Es importante mencionar que gran parte de la situación económica se vio afecta-

da a consecuencia de erróneas decisiones en la política económica, como fue el caso del congelamiento de depósitos, lo que a largo plazo causó mayor desconfianza en los agentes económicos. En enero de 2000, en medio de una profunda crisis económica, el gobierno del entonces presidente Dr. Jamil Mahuad decretó la dolarización de la economía, siendo así el Ecuador, el primer país latinoamericano en eliminar su moneda nacional. Tal como lo declara el economista Pablo Lucio Paredes en su libro "Dolarización: Más allá de la estabilidad monetaria": "(...) Es sólo cuando ya se ha caído en el pozo hiperinflacionario que la sociedad emprende paralelamente medidas de corto plazo (una nueva moneda con recorte de algunos ceros, nuevo tipo de cambio) y de largo plazo (nueva institucionalidad monetaria mas independiente y ortodoxa, disciplina fiscal, etc.). Ecuador no esperó pasar por ese tránsito tan socialmente destructivo. En enero del año 2000 adoptó el dólar, frenando el enorme deterioro monetario y, por ende, social (...)" .

Por lo cual se implementó la dolarización total, misma que consiste en la decisión política por parte de los gobiernos del abandono oficial de su propio patrón monetario y la adopción del dólar estadounidense (USD\$) u otra moneda extranjera como moneda de curso legal. Implica además la conversión en USD\$ de todas las cuentas y deudas tanto públicas como privadas. Por tanto, definimos a la dolarización como: "(...) un proceso mediante el cual la moneda extranjera reemplaza al dinero doméstico en cualquiera de sus tres funciones (reserva de valor, unidad de cuenta, medio de pago). Se habla de dolarización extraoficial cuando los agentes económicos mantienen depósitos bancarios o billetes en moneda extranjera. La dolarización es oficial cuando un gobierno adopta la moneda extranjera como la de curso legal exclusivo o predominante (...)" (Federico, 2014).

Por lo tanto, el alcance de esta decisión va más allá del uso extraoficial del dólar

estadounidense (USD\$) que observamos en muchos países en desarrollo o en algunas economías en transición al libre mercado (Carrillo, 2007). Además, el reporte realizado por el Comité de Asuntos Económicos del Congreso de los Estados Unidos, afirma que la dolarización sirve como método de protección contra la alta inflación de la moneda local (Schuler, 2002).

Legalmente, la circulación del dólar estadounidense se aprobó el 9 de Enero del año 2000, junto con la implementación de la Ley de Transformación Económica de Ecuador en Marzo del mismo año. Según Rivera, esta ley no eliminó formalmente el sucre como moneda nacional, debido a que se requería una reforma constitucional; sin embargo, esta ley facilitó la circulación del dólar legal, garantizando las transferencias dentro y fuera del país, asegurando de esta forma que las cuentas y contratos sean realizados en dólares. Adicionalmente, el Banco Central del Ecuador prohibió la circulación de nuevos sucres y retiró de circulación aquellos que fueron cambiados por dólares.

De esta manera, la adopción oficial del dólar tuvo lugar el 10 de Septiembre del 2000, en el gobierno de Gustavo Noboa, el cual prometió la estabilización de la economía del país (Rivera, 2007). El Ecuador se vio fuertemente impactado tras el cambio.

2.2. Ventajas de la dolarización

Entre las ventajas (confianza, simpleza, estabilidad) que se pueden destacar de la dolarización según el Banco Central del Ecuador tenemos las siguientes:

2.2.1. Efectos de los shocks externos

Los shocks externos eliminan la posibilidad de devaluación financiera, ayudando exclusivamente al sector afectado. Estos se encuentran constituidos por: pérdida en los

términos de intercambio, desastres climáticos que afectan directamente a las exportaciones, imposición de cuotas, aranceles y tasas a los productos que comercializa el país, y demás.

2.2.2. Convergencia de la tasa de inflación doméstica con la de los Estados Unidos

Contamos con una equidad entre la tasa de inflación local y la tasa de inflación de Estados Unidos. Sin embargo, el nivel de precios no es necesariamente igual en los dos países, ya que los costos de transporte, aranceles e impuestos causan disparidades. Adicionalmente, cabe mencionar que la velocidad de convergencia depende de factores como la flexibilidad laboral, los desajustes de partida de los precios relativos, entre otros.

2.2.3. Reducción del diferencial: entre tasas de interés nacionales e internacionales

La tasa real de interés vendría a ser igual a la tasa nominal de interés, debido a que se elimina el riesgo cambiario y las correspondientes expectativas inflacionarias; provocando así un crecimiento en la confianza dentro del sistema financiero y económico del país, gracias a la reducción en las tasas de interés a largo plazo.

2.2.4. Integración financiera

Es importante reconocer que el Ecuador, es como muchos de los países latinoamericanos que han sido poco partícipes de los flujos de capital en comparación a los que se están realizando en el mundo globalizado de la actualidad, es por esto que al dolarizarse un país este también debe promover la participación de instituciones financieras internacionales, con esto se busca que los activos y los pasivos financieros pasen

a ser parte de una fuente con más liquidez. Tal como lo menciona el Banco Central señalando que: "(...)Una economía dolarizada formalmente incentiva la presencia de grandes bancos internacionales que permitirán el flujo de capitales de tal manera que cualquier shock externo sería contrarrestado por esta integración financiera con el resto del mundo. Es decir, la integración financiera podría eliminar la crisis de balanza de pagos".

2.2.5. Reducción de costos de transacción

Al dolarizar una economía se deja de lado las transacciones de compra y venta de moneda extranjera, lo mismo que trae beneficios facilitando la inversión y el comercio internacional. Sin embargo, es importante destacar según el Banco Central del Ecuador que: "(...) el diferencial entre el precio de compra y venta del dólar es un ahorro para toda la sociedad porque la intermediación, sobre todo la especulativa que aprovecha los cambios en la valoración de la moneda, desaparece. Otro ahorro es la simplificación y estandarización de operaciones contables que deben hacer las empresas con actividades internacionales y las que desean sus balances en términos reales (...)" .

2.2.6. Beneficios sociales

1. Facilidad en la planificación a largo plazo, ya que es posible la realización de cálculos económicos.
2. Eficiencia y eficacia al momento de la toma de decisiones económicas.
3. Desarrollo, en cuanto al mediano plazo en actividades productivas (crecimiento estable del empleo).
4. Estabilidad macroeconómica.
5. Caída de las tasas de interés.

6. Mejoramiento en el poder adquisitivo.

2.2.7. Problemas estructurales

Al tomar la dolarización se da paso a un cambio estructural en cuanto a la economía, pero este primeramente devela los problemas estructurales en el sector financiero, puesto que desaparece el riesgo moral una vez que el Banco Central deja de ser prestamista de última instancia, rol que por mandato de la Ley cumple hasta la actualidad.

2.2.8. Disciplina fiscal

El Banco Central del Ecuador al perder la capacidad de emisión de moneda nacional y al corregir el déficit fiscal, se encuentra obligado a optar por financiamiento, vía de préstamos o impuestos. De igual manera, el gobierno debe tomar en cuenta que la tributación presenta un costo político, el cual obliga no sólo a equilibrar las cuentas fiscales, sino también a que el gasto sea de mayor rendimiento social.

2.3. Principios de la dolarización

Varios principios se aplicaron tras la dolarización:

2.3.1. Tipo de cambio

En Ecuador se estableció un tipo de cambio de 25.000 sucres por dólar, lo que provocó según el economista alemán Rudi Dornbusch, un .°vershootingçambiarario, es decir, existió una mayor volatilidad en el tipo de cambio gracias a la ineficiencia de los mercados (Sevilla, 2015), generando un impacto decisivo en el movimiento de los precios del año 2000. Sin embargo, este modelo sirve como método de compensación

sobre el estancamiento de precios en la economía.

2.3.2. Oferta monetaria

En primera instancia la dolarización conlleva a que la oferta monetaria pase a denominarse en dólares y se alimente de la balanza de pagos, dando como resultado la eliminación de políticas restrictivas a la entrada y salida de capitales. Adicionalmente, el Banco Central del Ecuador (BCE) pierde el pleno control sobre la política monetaria, puesto que este deja de emitir moneda (devaluación de la moneda local), perdiendo así su financiación por señoreaje y la capacidad de ser prestamista de última instancia para con la banca doméstica (Penaloza, 2005). De acuerdo a los episodios dados, Ecuador crea un nuevo plan económico con políticas anticíclicas diferentes, suavizando las oscilaciones propias del mercado y promoviendo un crecimiento económico estable a mediano y largo plazo.

2.3.3. Banco central

El Banco Central es una entidad creada por la Constitución de la República, el cual tiene por objetivo establecer, controlar y aplicar las políticas monetarias, financieras, crediticias y cambiarias del Estado, manteniendo la estabilidad macroeconómica. Es por ello que el Banco Central estuvo a cargo del régimen monetario de la República, según la Ley de Régimen Monetario en conjunto con el Banco del Estado. Asimismo, se creó el nuevo sistema de balances del Banco Central modificando su estructura y presentación, tomando en cuenta la Reserva Internacional de Libre Disponibilidad (RILD), misma que resultó fundamental para transparentar el proceso de dolarización. Además, el Banco Central tiene a su cargo el sistema de pagos, es decir, es depositario oficial y agente financiero del gobierno (BCE, 1997).

La dolarización formal paso a paso surgió tras:

1. Determinar la tasa de cambio.
2. Adquirir dólares billetes por parte del Banco Central.
3. Acuñar monedas.
4. Intercambiar sucres por dólares.
5. Período de transición.
6. Estabilizar todos los pasivos del Banco Central y dolarizar sus cuentas.
7. Nuevas funciones para el Banco Central.

La adopción del esquema de dolarización surgió básicamente para tratar de recuperar confianza en el manejo económico y fundamentalmente para bajar la inflación a un nivel internacional, eliminando el riesgo cambiario tras los problemas generados por la inestabilidad y especulación económica. Además, atrayendo inversión doméstica y extranjera. Es así como la dolarización en el 2000 se adoptó como una medida emergente para evitar la hiperinflación, ya que se estaba viviendo una acelerada devaluación del sucre en los meses previos (BCE-FLACSO, 2007). De acuerdo a Roque, para resolver la situación del Ecuador, el gobierno optó por cambios significativos en su política económica, los cuales a largo plazo ocasionaron inestabilidad gracias a un importante déficit fiscal y a una alta inflación de alrededor de 60% en 1999 (INEC, 2010), causada por políticas monetarias expansionistas; así mismo, la depreciación de la moneda aumentó en un 190% aproximadamente. Después de un estancamiento del PIB durante 1997 y 1998, en 1999 cayó un - 7% , representando el derrumbamiento más alto de la historia del país (Roque, 2000).

Como consecuencia, la base de la política económica pasa a ser la política fiscal, lo que se traduce en una disminución de la brecha de tasas de interés nacionales e internacionales, impulsando de esta forma la integración financiera y estableciendo un

ambiente de credibilidad para la inversión extranjera. Según Raimundo Soto, profesor de economía en Chile, entre 2000 y 2004, la inflación anual cayó de un 100 por ciento a sólo el 3 por ciento, recuperándose la inversión privada y presentándose un crecimiento en el PIB de 4.5 por ciento por año.

2.4. Costos y sacrificios de la dolarización

2.4.1. Pérdida del señoreaje

Señoreaje, es el ingreso que percibe el gobierno como resultado de su poder monopólico para emitir moneda. El gobierno al imprimir moneda, incurre en un costo correspondiente al material y grabado de los billetes. Dicho esto, la diferencia entre lo que se puede obtener por medio de la emisión de billetes y su costo es el "señoreaje" (Moreno, 1997). Stanley Fisher, vicepresidente del Fondo Monetario Internacional (FMI), manifiesta que: "(...)la pérdida del señoreaje se debe medir como el flujo anual que se dejaría de recibir por utilizar el dólar como medio de pago. Esto sería el costo del ingreso que dejaría de percibir el Banco Central porque la FMI normalmente está colocada en instrumentos financieros que reciben una tasa de interés (...)".

Tras analizar el señoreaje en el Ecuador, podemos decir que tenemos a disposición una reserva productiva aproximada de 800 millones, donde el señoreaje podría alcanzar un monto de 35 millones de dólares por año, es decir, el 0,23% del PIB (Lopez, 1999).

2.4.2. Proceso de transformación

En cuanto a los costos de transformación de las cuentas bancarias, cajas registradoras o sistemas contables, cabe indicar el tiempo que lleva a la población el aprender a utilizar el dólar en lugar de la moneda local (Moreno, 1997).

2.4.3. Aval de parte de la Reserva Federal de los Estados Unidos

Cuando un país se dolariza, pierde la dependencia de su propia moneda. Con el objetivo de tener apoyo suficiente en el proceso de dolarización, es necesario que entre a conversar con el Congreso de los Estados Unidos y con la Reserva Federal del mismo país. Resultaría de gran ayuda para afianzar la credibilidad de la reforma monetaria contar con el apoyo de los Estados Unidos, en este caso el país que es emisor de la moneda (Arteta, 1999).

2.4.4. Problemática de shocks externos

En cuanto al manejo del tipo de cambio, América Latina es diferente en relación a lo visto anteriormente en la teoría. Por ejemplo:

1. Las tasas de interés después de una devaluación se posicionan en niveles más altos a los preexistentes antes del impacto de la dolarización.
2. Existe un crecimiento sustancial de la inflación.
3. Contracción significativa dentro del sistema económico y financiero.

De acuerdo a la teoría convencional:

“(...) cuando los shocks son externos o reales internos, el régimen de flotación es preferible porque permite el ajuste de los precios relativos de la moneda (...)”.

Sin embargo, específicamente para los países iberoamericanos la evidencia empírica desmiente esta teoría, ya que a medida en que exista una mayor variabilidad en los términos de intercambio, la probabilidad de que un país adopte un sistema de cambio fijo será aún más grande.

Las tasas de cambio flexibles no presentan una política monetaria estabilizada, por el contrario, gracias a los regímenes flotantes han provocado tasas de interés reales más

altas, sistemas financieros más débiles y una mayor sensibilidad de las tasas de interés domésticas con respecto a las tasas de interés internacionales. Por consiguiente, un tipo de cambio flexible incrementa el impacto para los ahorristas, los cuales en lugar de aprovechar sus ahorros en tiempos difíciles (caída del petróleo), se ven afectados, al comprobar que sus ahorros disminuyen en términos reales.

Adicionalmente, en cuanto a un sistema cambiario, este debería ser el grado de dolarización informal de la economía, es decir, cuando una economía presenta un alto grado de dolarización, una devaluación cambiaria puede quebrantar significativamente al sistema productivo y financiero.

Es así que, América Latina prefiere manejar alteraciones mínimas en la tasa de cambio; más aún si se trata de grandes shocks tales como los de 1998. La dolarización es una forma de comprometerse a no devaluar la moneda y a evitar el sin número de bancarrotas económicas, en caso de no adoptar la misma (Rojas & Valle, 1998). Reduce la brecha en las tasas de cambio, provocadas por la dolarización informal y la carencia de mercados financieros a largo plazo.

2.5. Desequilibrios provocados por la dolarización en el Ecuador

2.5.1. Empleo y salarios

Por otro lado, al momento de hablar sobre la dolarización surgieron varios desequilibrios acentuados, ya sea en los precios o en la economía que en sí se vuelve más vulnerable ante cualquier imprevisto externo. Internamente el país sufre variaciones en el empleo y salarios, puesto que la dolarización trajo consigo hasta el 2006, un alto y significativo nivel de desempleo dentro de la economía, siendo así una de las mayores críticas dentro de la dolarización. Raimundo Soto estudió el trabajo del mercado la-

boral desde la dolarización, usando un modelo econométrico para ver el impacto del crecimiento del PIB, los salarios reales, el costo del capital y el tipo de cambio real sobre el empleo agregado. La dolarización además afectó los ingresos que provenían de la inversión de reservas internacionales.

2.5.2. Falta de libre mercado de exportaciones

La falta de dinamismo en el mercado de exportaciones, afectó a los principales productos no petroleros como fue el caso del banano y el camarón, presentando perspectivas desfavorables a corto plazo (CEPAL, 2002). Estas fueron afectadas por un tipo de cambio real que depende de la cotización del dólar, el cual está fuera del control nacional y que ha generado una reducción en los precios relativos de los bienes de consumo importados. Por otro lado, la disponibilidad de crédito para consumo y el aumento significativo en las remesas de divisas por parte de los emigrantes, han permitido un incremento acelerado de las importaciones.

2.5.3. Balanza comercial

En cuanto a la balanza comercial, esta ha ido empeorando de manera dramática considerando el peso de la deuda externa y la incertidumbre de los precios tanto del sector externo como petrolero. De igual manera, la escasez de crédito local fue consecuencia de una crisis bancaria, la cual presentó tasas de interés demasiado altas y obligó al gobierno a optar por un ajuste recesivo, donde sólo las empresas con crédito internacional sobreviven.

Tras analizar los resultados de las políticas económicas antes y después de la dolarización, el Ecuador ha experimentado una limitada recuperación económica, ciertamente atribuible a condiciones externas favorables que han surgido. La dolarización fue el re-

sultado de una estrategia económica de mediano y largo plazo, sin embargo, ciertos factores son poco alentadores al tratar de mejorar la economía, como es el caso de la deuda externa, el tipo de cambio real inestable y la limitada competitividad que sufre el país. Varios han sido los años desde la dolarización junto con su prolongado estancamiento, el cual se ve reflejado por problemas estructurales de competitividad tanto nacionales como internacionales. Adicional a esto, cabe recalcar el deficiente sistema educativo, debilidad institucional y falta de infraestructura que existe en el Ecuador, a pesar de que es un país que posee riqueza y diversidad en cuanto a recursos naturales.

La crisis de 1998 condujo a la dolarización y se esperaba que la supuesta estabilidad favorezca a la recuperación económica; pero los hechos demuestran no solamente que la economía no se ha estabilizado, sino que han aparecido nuevos desequilibrios como es el caso del déficit fiscal y el tipo de cambio sobrevaluado dentro de la balanza de pagos. A corto plazo la dolarización en el Ecuador experimentó un incremento en la pobreza, puesto que hubo un aumento del desempleo y subempleo, junto con la crisis financiera que se dio a partir del congelamiento de los depósitos (Larrea et al., 2002).

La dolarización adoptada como una medida emergente tras la crisis, buscaba eliminar la vulnerabilidad externa, es decir, se esperaba que la estabilidad resultante de la misma impulsara el crecimiento. Pero al cabo de dieciocho años, estas expectativas no han llegado a cumplirse plenamente, resultado de desequilibrios macroeconómicos difíciles de superar, puesto que existe un desajuste en los precios internos que conducen a una prolongada inflación, la cual se ve afectada por un tipo de cambio real y una desestabilización de la balanza de pagos. Como consecuencia tenemos una contracción y deterioro tanto económico como social, así como también la devaluación inesperada del dólar (Larrea & North, 1997). La escasez y el alto costo del crédito han agravado la situación, ya que el debilitado sistema financiero no canaliza el ahorro nacional hacia

la reconstrucción de la estructura productiva. En este sentido, la dolarización es una salida frente a la inestabilidad económica y a altas tasas de inflación, así como al deseo de los agentes económicos de diversificar sus portafolios (Jaque, 2007).

De acuerdo a los escenarios mencionados anteriormente, la capacidad institucional, reguladora y redistributiva del Estado se ha visto debilitada, por lo que una solución viable a mediano plazo para condiciones de vida óptimas, dependerá de la eficiencia por parte del sector público al promulgar políticas sociales con resultados redistributivos y dinamizadores. Estas políticas requieren de inversión en capital humano y formación de empleo productivo dentro de empresas en sectores estratégicos de la economía, incentivando así el desarrollo institucional en el país y evitando formas políticas populistas, donde los intereses particulares predominen ante demandas en proyectos nacionales de carácter integrador.

En otras palabras, la formación de una unión monetaria ¹ no se da en el corto plazo, es un proceso de largo plazo que requiere de reformas profundas en las economías y estructuras sociales de los países, tal como lo menciona la economista Lorena Arellano:

(...) Los países para generar crecimiento deben impulsar la inversión, escoger el tamaño óptimo de estado para reducir su gasto, abrirse al comercio suscribiendo tratados internacionales para impulsar la productividad (...)

Puesto que las naciones que se cierran al comercio, van a tener menores oportunidades de crecer que aquellos que gozan de los beneficios del comercio internacional. Tal como los que se conforman con obtener ingresos por altos precios de sus bienes exportables, significando un crecimiento menor a aquellos que ganan por una mayor producción; es por esto que los países deben impulsar la inversión, brindando concesiones a los inversionistas reflejados en menores impuestos o en la exoneración de los

¹Se refiere a la obtención de una nueva política monetaria controlada por el Gobierno de EEUU.

mismos, así como también en leyes más rígidas para la protección de las inversiones y demás.

2.6. Importancia del sector automotriz en la economía del país

Este estudio contempla analizar el impacto de la dolarización sobre el sector automotriz y su incidencia en la economía ecuatoriana, considerando entre sus principales componentes, a las empresas ensambladoras, autopartistas, comercializadoras e importadoras, y el comercio automotor.

La política fiscal en el sector automotriz del Ecuador, según autoridades del COMEX y del Ministerio Coordinador de la Política Económica, ha crecido de manera ostensible en los últimos veinte años; sin embargo, la aplicación de medidas impositivas de parte de las entidades de Gobierno, ha ralentizado el desarrollo de este sector.

Por otra parte, las restricciones en la importación de vehículos han impulsado el crecimiento del sector automotriz en el área de ensamblaje y ha incentivado la utilización de partes y piezas nacionales.

El presente estudio está enfocado a las siguientes variables: análisis del entorno, indicadores macroeconómicos, producción automotriz y aporte fiscal.

2.7. Análisis del Entorno

2.7.1. Entorno internacional

En el mundo, las empresas fabricantes han establecido estrategias, para estructurar la cadena de valor ajustada a las actuales condiciones de rentabilidad de la competencia, ejecutar acciones que aseguren la presencia del sector automotriz en los mercados de mayor capacidad de adquisición y reorganizar el sistema de producción para encarar el

aparecimiento de grandes bloques comerciales internacionales.

Los bloques comerciales internacionales han contribuido al proceso de regionalización de la industria automotriz, determinando niveles de producción para cada una de las regiones, como en el caso de México, donde se instalaron centros de producción y abastecimiento de los mercados centrales vecinos.

En los casos de China y MERCOSUR ², pretendieron atraer mercados emergentes con plantas industriales acordes al tamaño de estos mercados y a la instauración de reglas especiales consideradas para estos bloques.

Por otra parte, las empresas autopartistas sirven de apoyo a las empresas fabricantes, con la disposición estratégica de plantas industriales distribuidas en diferentes regiones del mundo, buscando convertirse en "proveedores globales", ciertas compañías que poseen tecnología propia, alto crecimiento de venta y liderazgo de mercado, a sabiendas que las partes y componentes configuran como los principales costos en la producción de unidades automotrices.

En Latinoamérica, las empresas autopartistas establecen especificaciones particulares según las necesidades propias de cada región, asumiendo funciones de "proveedores regionales", con sentido de producción complementaria para cada país o región.

En el período 2005-2015, la producción de la industria automotriz a nivel global registró un crecimiento anual, según datos de la Organización Internacional de Constructores de Automóviles (OICA, por sus siglas en francés), mostrando una importante tendencia creciente, con excepción de los años 2008 y 2009.

Por continentes, Asia consolida más de la mitad de la producción mundial de

²El Mercado Común Sur, MERCOSUR, es un bloque comercial creado el 26 de marzo de 1991, entre Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay, mediante el Tratado de Asunción, cuyos principales instrumentos apuntaban a establecer una liberalización del comercio a cuatro años y el compromiso de aplicar un arancel externo común puesto en vigencia en enero 1 de 1995.

vehículos, seguido por Europa, América del Norte, América del Sur y África. A nivel de país, China concentra la mayor parte de la producción mundial que se estima en una cuarta parte.

La Unión Europea es el mayor mercado exportador e importador del mundo, representando casi la mitad del total mundial en el primer caso y poco más de un tercio en el otro.

Entra las principales empresas automotrices que registran sustanciales ventas de vehículos a nivel mundial, están: Toyota (Japón), Volkswagen (Alemania) y GM (EE.UU.).

2.7.2. Entorno nacional

El sector automotriz ecuatoriano está formado en su gran mayoría por importadores y en minoría por productores nacionales que son las empresas ensambladoras de vehículos. Este sector incorpora a las firmas autopartistas y ensambladoras, quienes implantan los estándares de la cadena productiva Proecuador (2013).

El sector automotor ecuatoriano apareció a raíz de la expectativa creada con el mercado subregional dependiente de la Comunidad Andina de Naciones, que permitió ingresar al país una extensa gama de automotores, que originaron gran competitividad a la industria nacional, pero también, oportunidad de exportar nuestros automotores a los países miembros, como Colombia y Venezuela.

Estas circunstancias propiciaron la implantación de empresas ensambladoras ecuatorianas, que inicialmente comercializaron sus unidades en el mercado interno y paralelamente acordaron convenios externos para abrir mercado en los países de la CAN.

Según un informe publicado por la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador-AEADE, el mercado ecuatoriano de vehículos nuevos alcanzó una tasa de crecimiento compuesto anual moderado en el período 2000-2016, producto de las re-

gulaciones impuestas para limitar el ingreso de vehículos importados completos o en piezas.

El ensamblaje de vehículos en el país se afianzó después que se adoptó la dolarización, por su efecto estabilizador de la moneda que eliminó su devaluación y recuperó la economía del país.

Entre los años 2010 y 2012, se produjo el apogeo de la industria automotriz, la cual pasó a un período de represamiento en los años 2013 y 2014, terminando en un estado de depresión económica a partir del año 2015.

La producción local de vehículos mantuvo una tendencia creciente hasta el año 2012, a partir de éste y hasta el año 2015, decreció la tendencia fundamentalmente en el segmento de exportación, en cambio, la importación de automotores se mantuvo acorde con los niveles de la producción local.

La producción local de los últimos años ha estado a cargo de cuatro empresas: Omnibus BB, Aymesa, Maresa (activa hasta el año 2015), y Ciauto (activa desde el año 2013), las cuales, excepto la última, mostraron una tendencia decreciente en los últimos cuatro años.

Por país de origen, el parque automotor en Ecuador refleja el predominio de la producción local, seguido por vehículos originarios de Japón y Corea del Sur, de las marcas asiáticas más reconocidas a nivel mundial.

2.8. Indicadores Macroeconómicos

2.8.1. Contribución al PIB

La contribución al PIB por parte del sector automotriz se incrementó paulatinamente desde el año 1992 hasta el año 1998, entre los años 1999 y 2000, tuvo un

comportamiento diferente pues se evidenció un decrecimiento de su aporte económico³.

En el año 2001, la fabricación de vehículos automotores, carrocerías y autopartes, revelaron una reducción económica al PIB del país⁴, considerándose una de las más bajas aportaciones al sector industrial ecuatoriano.

La Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador-AEADE, en su anuario 2003, considera que el sector formado por las ensambladoras, autopartes y comercialización de vehículos, ha aportado con un dígito bajo al PIB en la última década, haciendo hincapié sobre el importante beneficio ejercido al sector del transporte terrestre y al comercio de combustibles.

En el año 2003, el sector importador invirtió gran cantidad de recursos económicos en la adquisición de vehículos, CKD y autopartes, contabilizando una cuarta parte de las importaciones realizadas en el país, trasluciéndose en una importante contribución para el sector, ocasionando un gran déficit en la balanza comercial.

Según cifras publicadas por el Banco Central del Ecuador, la fabricación de equipos de transporte registró una importante caída en el año 2009, siguiéndole una leve recuperación en los próximos cuatro años para volver a caer en el año 2013, manteniendo una limitada evolución hasta el año 2015.

El desempeño adverso de la industria de fabricación de automotores, ha reducido su aporte al PIB a su más mínimo nivel, entre los años 2010 y 2015.

³La industria automotriz nacional, estimación de su situación, estructura económica, eficiencia y argumento para su desregulación, Álvaro Moreno y George Naranjo, Tesis de Grado ESPOL, Año 2002.

⁴En el anuario del 2003, la AEADE indica que la firma Servi quanti Cia.Ltda, desarrolló el estudio para AEADE, sin describir el mecanismo de cálculo para determinar el 2%.

2.8.2. Generación de empleo

El sector automotor requiere la concurrencia de personal técnico muy calificado, compuesto de profesionales especializados, tecnólogos mecánicos, ayudantes y empleados administrativos, que coadyuvan para llevar a cabo el proceso de diseño, ensamblaje, marketing y venta de automóviles.

En el año 2002, el sector automotriz ecuatoriano generó la mayor fuente de puestos de trabajo directo, con un aumento considerable respecto del año 2001. Sin embargo, para el año 2003, hubo una contracción significativa en la contratación de mano de obra, a pesar de que las ensambladoras Aymesa, Omnibus BB y Maresa, introdujeron nuevos modelos de autos.

Datos publicados por el INEC en el país, dan cuenta que la industria de fabricación automotriz, en el año 2015 registró un nivel combinado de empleo ínfimo con relación a los empleos generados por la industria de la manufactura, mostrando una tendencia decreciente en los dos últimos años.

La remuneración promedio del sector automotriz ecuatoriano es superior a la de otros sectores de referencia. Según datos publicados por el INEC, en el año 2015, el salario mensual promedio en la industria automotriz era casi dos veces mayor al salario promedio del total de otras empresas en el país.

2.9. Importaciones y exportaciones

2.9.1. Importaciones

En el año 1992, la apertura comercial favoreció a las importaciones que tuvieron un repunte extraordinario, produciéndose un magnífico crecimiento equivalente al triple

que del año 1991.

En los años 1993 y 1994, se reflejó un crecimiento sostenido y particularmente en el último año se resaltó el mayor volumen de unidades importadas.

A diferencia de los dos años anteriores, en 1995 y 1996, se presentó un decrecimiento en las importaciones de automotores, que más tarde, en los años 1997 y 1998, se revierte la situación comercial registrándose un alto crecimiento del volumen importado.

Contrario al año anterior, en el año 1999 se produce una radical caída en las importaciones, debido a la crisis económica que experimentó el país, producto de las devaluaciones e incertidumbres de los agentes económicos.

En el año 2000, con el cambio de moneda hacia la dolarización, las importaciones se incrementaron considerablemente, lo que trajo consigo una leve mejoría del sector y de la economía del país.

En los años 2001 y 2002, la estabilidad monetaria y financiera del país, influyó para que las importaciones continuaran incrementándose de manera sostenida y gradual.

Durante el período 2003-2010, las ventas de vehículos en el país aumentaron notablemente, tanto en la producción nacional como en las importaciones, lo que significó un aporte importante en la consolidación de la economía nacional.

Las importaciones de vehículos entre los años 2003 y 2010, crecieron en dos dígitos bajos por año, contando como principales países proveedores a Corea, Japón, Estados Unidos, Colombia y México.

Entre los años 2011 y 2014, las importaciones de vehículos decrecieron gradualmente a un promedio de un dígito alto, teniendo como principales proveedores a Corea, Colombia, China, México, Japón, Estados Unidos y Tailandia.

En el año 2015, se registró una significativa caída en las importaciones de vehículos, llegando a establecerse en dos dígitos menos respecto al año 2014, actuando como

proveedores importantes los países de Corea, Japón, China, México, Colombia, EEUU, Tailandia e Indonesia.

2.9.2. Exportaciones

A partir del año 1992, la industria automotriz ecuatoriana arrancó con un proceso de apertura comercial, que le permitió acceder al mercado de las exportaciones e importaciones de vehículos y auto partes.

Entre los años 1992 y 1994, las exportaciones de vehículos tuvieron un crecimiento vertiginoso y muy significativo en el mercado automotriz, tanto así que las empresas más importantes del país como Maresa (líder en exportaciones), Aymesa y Omnibus BB, tuvieron que realizar grandes inversiones para cubrir la demanda existente.

Entre los años 1995 y 1996, se produjo una recesión significativa en las exportaciones, a causa de la reducción en la producción que fue afectada por la guerra declarada con el Perú, como producto del conflicto limítrofe con nuestro país.

En el año 1997, el sector automotriz obtuvo el mejor record de exportación de la década logrando llevar al mercado extranjero un significativo conjunto de unidades.

Las exportaciones disminuyeron a un nivel moderado en el año 1998, mientras que en el año 1999 continuó su descenso de forma acelerada y desmesurada, debido a la crisis económica que soportó el país, con la escalada del dólar y el congelamiento de los depósitos, que incidieron en el proceso de producción.

En el año 2000, las exportaciones tuvieron un repunte comercial muy representativo poniéndose casi a la par del año 1998.

Entre los años 2001 y 2002, se presentaron altibajos en las exportaciones, es así que en el primer año se incrementaron moderadamente y en el segundo año decrecieron considerablemente.

En el año 2003, la exportación de vehículos significó un bajo aporte al total de exportaciones realizadas en el país.

Las exportaciones de vehículos entre los años 2003 y 2010, en promedio crecieron levemente, más aún si se toma en cuenta el estancamiento de ventas que hubo en el año 2009.

En los años 2011 y 2012, las exportaciones de vehículos tuvieron un aumento promedio moderado, período en el cual las ensambladoras más importantes del país, Omnibus BB, Aymesa y Maresa, pudieron exportar sus unidades en su mayoría a los países de Colombia, Venezuela y República Dominicana.

En el año 2013, las más renombradas ensambladoras experimentaron una disminución muy alta en sus exportaciones respecto al año 2012. En el año 2014, las ensambladoras más grandes del país, Aymesa y Omnibus BB, registraron un leve incremento respecto al año 2013, en las exportaciones hacia Colombia.

Caso contrario aconteció en el año 2015, cuando las ensambladoras Aymesa y Omnibus BB redujeron sus exportaciones considerablemente en comparación al año 2014.

2.10. Producción automotriz

A partir de 1992, el sector automotriz ecuatoriano tuvo gran desarrollo con la apertura de las importaciones que arrojaron resultados positivos, que fueron ratificados en 1994, cuando el crecimiento de este sector registró altos niveles de ventas, de las cuales aproximadamente la mitad eran vehículos importados Kleparnik (1996).

En los años 1995 y 1996, la producción de vehículos disminuyó ostensiblemente, debido a la inestabilidad económica generada como producto de factores endógenos y

exógenos, que perjudicaron la normalidad de la economía, reprimiendo las inversiones y el consumo.

Conforme a Hidrobo (2004), en el año 1997 se produjo una momentánea recuperación de la producción vehicular respecto al año 1996, no obstante la inestabilidad y escepticismo que aún subsistía en la economía del país. Uno de los inconvenientes que afrontó el sector automotriz en esa época, fue la instauración del ICE (Impuesto a los Consumos Especiales) a cargo del Estado.

En el año 1999, la industria automotriz registró muy bajas ventas, pese a la sobre oferta de vehículos que disponía el mercado, a causa de la crisis económica y financiera del país, que desalentó el interés de los consumidores.

En el año 2000, la producción de vehículos soportó una contracción como resultado del stock de vehículos almacenados en los dos años pasados.

En el año 2001, se presentó un mejor panorama para la producción automotriz, pues ésta tuvo un crecimiento importante, reflejado en las múltiples ventas que superaron las alcanzadas en los últimos 7 años. Este suceso fue posible gracias a la dolarización, que permitió obtener una estabilidad económica y financiera, para que los consumidores puedan adquirir créditos.

Para el año 2002, nuevamente la producción creció moderadamente, captando un record histórico en ventas respecto al año anterior, debido al aumento de la demanda que dependió de factores como son: la dolarización, las remesas, inversiones no financieras y la satisfacción de la demanda contraída Hidrobo (2004).

Entre los años 2003 y 2007, el sector automotor creció a un ritmo moderado constante, que favoreció la economía nacional del país e incentivó la producción y adquisición de vehículos.

A pesar del incremento del ICE y de la salvaguardia en el año 2006, el ritmo

promedio de crecimiento de la producción está a la alza respecto hasta el año 2012, acrecentándose las ventas a nivel interno y aumentando las exportaciones, así como la fabricación nacional y las ventas de automóviles de ensamblaje local.

En el período 2013 al 2014, el sector automotriz enfrentó restricciones de importación, incremento de aranceles que redujeron el movimiento de este sector, por lo que, la producción, ventas para consumo interno y las exportaciones fueron bastante menoscabadas.

En el año 2016, con la disminución proporcional de los aranceles a las partidas de vehículos y sus partes, las ensambladoras nacionales mejoraron su producción y alcanzaron un valor agregado en su producto final que le permitió acceder a nuevos mercados internacionales.

2.10.1. Ensamblaje

En el año 1994, las cuatro ensambladoras que operaban en el país tuvieron una participación casi igualitaria, bajo el liderazgo de Omnibus B.B., seguida de Aymesa, luego Maresa y finalmente Coenanza.

Para el año 2002, la participación de las ensambladoras en la producción de vehículos cambió ostensiblemente en relación al año 1994, que para aquel año se mantuvo liderada por Omnibus B.B. que acaparó casi todo el mercado de participación, seguida de Maresa y luego Aymesa, las cuales tuvieron una producción baja debido a la poca demanda en la compra de vehículos y repuestos para mantenimiento y reparación.

Los vehículos producidos por la industria del ensamblaje nacional, según datos de la AEADE, comprenden entre el 80% y 90% del total de ventas realizadas entre los años 2003 y 2015.

La comercialización de automotores en Ecuador, derivado del ensamblaje local fue

del 54% en el año 2015, lo que demuestra que esta industria ha conseguido relevancia en la economía del país.

El ensamblaje de vehículos en el país está concentrado en la ciudad de Quito y está operado por las tres principales ensambladoras: AYMESA, OMNIBUS BB y MARESA.

Entre las marcas de vehículos que representan las ensambladoras se distinguen: General Motors-Omnibus BB que produce la marca Chevrolet, Maresa con la marca Mazda, Aymesas con la marca Kia y Ciauto (desde el año 2013) con su marca Great Wall.

La industria de ensamblaje de vehículos en el país ha fomentado el crecimiento y diversificación de la industria local, dando oportunidad a la producción de componentes, partes, piezas y adquisición de tecnología.

2.11. Comercio e inversión

Un elemento decisivo para la industria automotriz en el país es el plan de desarrollo nacional, cuya transformación de la matriz productiva, SENPLADES la tiene sustentada en los siguientes ejes:

- Diversificación productiva basada en el desarrollo de industrias estratégicas e implantación de nuevas actividades.
- Agregación de valor con la incorporación de tecnología y conocimiento de biotecnología, controles ambientales y energías renovables.
- Reemplazo selecto de importaciones y fomento a las exportaciones de productos nuevos.

Al respecto, AEADE manifiesta ciertas directrices como: fomentar el uso de vehículos eléctricos; incrementar el componente local para ensamblaje de vehículos; regular las importaciones (CKD's, vehículos de combustión y eléctricos); y reformar el sistema impositivo para vehículos (ICE, aranceles desgravados).

Otros elementos estratégicos que deben considerarse son la eliminación del sistema de cupos y el retiro gradual de las salvaguardas sobre importaciones de vehículos (CBU y CKD).

Una iniciativa que actualmente está desarrollándose está enfocada al ensamblaje de vehículos de la marca Volkswagen por parte de la empresa Fisum, con el modelo de camionetas Amarok, utilizando la planta de Aymesa.

Complementariamente la industria nacional debería implementar regulaciones de seguridad en el reglamento técnico RTE INEN 034, y control de emisiones contaminantes de la normativa Euro 3 para vehículos ensamblados e importados según el reglamento técnico RTE INEN 017.

El sector automotriz genera ingresos cuantiosos en las actividades económicas del país. La industria automotriz contribuye a la economía nacional con producción que incluye valor agregado, impuestos y fuentes de empleos, cuyas actividades comprenden ensamblaje, distribución y venta de vehículos.

Posterior a la década de los noventa, específicamente a partir del año 2001, la industria automotriz creció notablemente, a pesar de la reducción y contracción del mercado en ciertos períodos, con apoyo de la dolarización se consiguió una estabilidad económica. Cordero (Vicepresidente AEADE) en el año 2010 resaltó la importancia del sector automotriz en el pago de impuestos y aranceles, la generación de empleo y las oportunidades que ofrece el mercado para adquirir un vehículo.

El parque automotriz del país se encuentra en constante desarrollo y crecimiento,

no obstante en el año 2012, el crecimiento del mercado fue paralizado debido a que el gobierno impuso nuevos aranceles, reglamentos y la limitación de cupos para la importación.

En el período 2013-2014, el sector automotriz encaró un gran conflicto con el gobierno por la implantación de nuevas reglamentaciones y restricciones al mercado. Los límites a las importaciones y el aumento de aranceles, redujeron la circulación monetaria en la industria automotriz. Sin embargo, la estabilidad económica sustentada por la dolarización y la disponibilidad de créditos bancarios y financieros, permitió que el público en general acceda a la adquisición de un vehículo.

Por otra parte, en favor de incrementar la producción nacional del sector automotriz, en el año 2016 el gobierno suscribió un acuerdo comercial con la Unión Europea, para mantener las preferencias arancelarias y expandir las oportunidades de negocios para la entrada de divisas.

Según el acuerdo comercial, desde el año 2016 regirá la disminución proporcional de los aranceles a las partidas de vehículos y sus partes, durante cinco años hasta llegar a un arancel 0%. En este período la industria automotriz tendrá el tiempo necesario para perfeccionar su producción y crear un valor agregado a su mercancía para ingresar a treinta y un nuevos mercados.

2.12. Aporte fiscal

Los tributos del sector automotriz están distribuidos en: arancel ad-valorem, IVA (impuesto al valor agregado), ICE (impuesto a los consumos especiales), ISD (impuesto a la salida de divisas), impuesto a los vehículos motorizados, IACV (impuesto ambiental a la contaminación vehicular), impuesto a la Renta, salvaguardias y FODIN-

FA (impuesto fondo de desarrollo para la infancia).

El Servicio de Rentas Internas (SRI) gestiona los impuestos internos: Impuesto a los Consumos Especiales (ICE), Impuesto al Valor Agregado (IVA) e Impuesto a la Salida de Divisas (ISD).

El Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE) se encarga de gestionar los impuestos externos relacionados con tributos del comercio exterior proveniente de las importaciones y exportaciones como son: aranceles de aduana, aranceles de importación y tasas portuarias. El sector automotor es una importante fuente de recursos fiscales para el Estado, puesto que todos los gobiernos de turno se han aprovechado de este sector, para incrementar cada vez la carga impositiva a los vehículos, en aranceles a las importaciones, impuesto a los vehículos motorizados, impuesto ambiental a la contaminación vehicular, IVA, impuesto a los consumos especiales y el impuesto a la salida de divisas (Arellano, 2000).

La acción del gobierno ecuatoriano de proteger el mercado nacional y reducir el déficit de la balanza comercial, creó un factor negativo que afecta a las empresas automotrices y al consumidor final, quien tiene que pagar un mayor valor por la compra de un vehículo nuevo, optando por adquirir un vehículo de segunda mano.

2.12.1. Impuesto a los Consumos Especiales (ICE)

Este impuesto grava a los bienes o productos suntuarios, como son: televisión pagada, cigarrillos, cervezas y vehículos, entre otros. Respecto a los vehículos, la Ley de Régimen Tributario Interno señala que se grava ICE a los vehículos motorizados de transporte terrestre de hasta 3.5 toneladas de carga. Para las importaciones, el ICE se registra en la declaración de importación y su pago se realiza antes de la entrega del producto.

En el período 2005 al 2016, la recaudación del ICE experimenta una tendencia de crecimiento, con recaídas en ciertos años. Las recaudaciones del ICE de operaciones internas fueron mucho mayores que las del ICE de importaciones, que tuvo un crecimiento sostenido entre los años 2005 y 2008, como resultado del incremento de importaciones, entretanto en el año 2009, con la crisis económica mundial, se redujeron las importaciones y la recaudación del ICE.

Entre los años 2010 y 2014, se produce la recuperación económica del país con el incremento de la importación de bienes y servicios ligados al impuesto a los consumos especiales, pero en el año 2015, la crisis económica generada por el mercado mundial del petróleo y la reducción de su exportación, provocó la caída de la importación de bienes y servicios y una disminución de la recaudación de los impuestos a los consumos especiales.

Entre los años 1997 y 1999, la recaudación del ICE de vehículos decayó por la crisis bancaria de 1999 y la inestabilidad política y económica del país, siendo este año el de menor recaudación. En el año 2000, tanto el ICE global como el ICE de vehículos mostraron un leve mejoría, permitiendo que los indicadores económicos se estabilicen gradualmente beneficiando el crecimiento de la economía del país.

Entre los años 2001 y 2005, los impuestos a los consumos especiales de vehículos tuvieron una capacidad recaudatoria significativa. En el año 2006, la recaudación del ICE de vehículos se redujo al haber un incremento significativo en los aranceles de vehículos, según determina el informe presentado por la AEADE (2012).

Entre los años 2007 y 2008, la recaudación del ICE de vehículos se mantuvo reducida por la elevación de precios de venta de los automotores.

La recaudación de impuestos a los consumos especiales durante el período 2009 al 2015, aumentó moderadamente, debido a la Ley de Fomento Ambiental y Optimización

de los Ingresos del Estado y a la creación del impuesto a la contaminación vehicular en el año 2013.

Desde julio de 2015 a enero de 2016, disminuyó la venta de vehículos en el país y por ende la recaudación del ICE. Con la Ley Orgánica de Equilibrio de Finanzas Públicas, vigente desde abril de 2016, se redujo cinco puntos al Impuesto de Consumos Especiales de los vehículos con precios de hasta 30.000 dólares.

2.12.2. Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular (IACV)

Este impuesto que entró en vigor desde el año 2012, gravó la contaminación del ambiente causado por los vehículos motorizados terrestres, cuya tarifa se paga sobre la base imponible según el cilindraje del vehículo y el factor de ajuste por antigüedad.

En el año 2013, mediante una transitoria de la ley, se otorgó un descuento considerable en el pago de este impuesto a los vehículos de mayor cilindraje. En el año 2014 se redujo este impuesto reduciendo su recaudación.

En el período del 2015 al 2016, se modificó el descuento de este impuesto de acuerdo al menor cilindraje y pocos años de antigüedad del vehículo, lo que permitió mantener casi uniforme su recaudación.

3. Análisis de resultados

3.1. Análisis del entorno

3.1.1. Entorno internacional

Segun (Ballesteros, 2001): “el comercio internacional es aquella actividad económica basada en los intercambios de bienes y servicios que lleva a cabo un determinado país

con el resto de los países del mundo, regulado por normas internacionales o acuerdos bilaterales” . El comercio internacional permite que un país tenga una mayor cantidad y diversidad de productos, con mejor calidad y precio.

La industria automotriz está vinculada con el proceso de desarrollo económico, ya sea siguiendo la misma dirección de la industria en general o liderando sectores como el transporte, la construcción de carreteras, la explotación minera, forestal y agrícola. La industria automotriz representa un factor importante dentro de la economía nacional, puesto que su evolución y respuesta a las crisis, refleja la capacidad y flexibilidad empresarial para salir adelante (Lopez, 1999).

En los países en vías de desarrollo, desde la década de los años sesenta, se tuvo una base mínima de mercado para la fabricación local de vehículos, ya que se dio prioridad a este sector en sus políticas industriales. En América Latina se ha observado un constante esfuerzo para extender la industria, dando apertura a políticas proteccionistas. En Ecuador en particular, se implementaron: subsidios a las importaciones de componentes, barreras arancelarias para proteger los productos locales frente a la competencia extranjera, en muchos casos exoneraciones de impuestos de constitución de compañías, aranceles casi nulos para las partes y componentes e impuestos directos, como fue el caso del impuesto a la renta exonerado por periodos largos, según las primeras Leyes de Fomento Industrial ecuatorianas. Con estas políticas se buscó tener una industria nacional semi integrada, tanto vertical como horizontalmente; primero por no existir industria pesada básica y segundo por la falta de desarrollo paralelo en las industrias de componentes y repuestos. La industria automotriz tenía características de protección paternal y por ende muy poca competitividad a nivel internacional.

A nivel internacional, las compañías fabricantes de automotores, han optado por acoger estrategias como la reorganización de la cadena de valor, para acostumbrarse a

los nuevos niveles de rentabilidad que establece la competencia y a la adecuación de las estructuras de producción para dar frente a nuevos bloques comerciales dentro de la economía global (Ortega, 2005).

Estos bloques comerciales junto con las firmas fabricantes, han cooperado entre sí con la intención de entrar a una especie de regionalización industrial, la cual establecerá una base de producción en cada una de las regiones, incentivando a los países en desarrollo a generar centros de producción y abastecimiento de los países vecinos. Por otro lado, la Mercosur procura percibir mercados emergentes, con la intención de fabricar plantas industriales que se acomoden al tamaño del mercado local.

3.1.2. Entorno nacional

La industria automotriz ecuatoriana dentro de la economía nacional juega un importante rol, debido a que genera ingresos a través de actividades ya sean de carácter directo como concesionarias o de carácter indirecto como el seguro vehicular. Esta industria es una de las pocas que genera un encadenamiento productivo en cada uno de los diversos ámbitos, puesto que incluye pequeñas y medianas empresas, así como también bienes y servicios. Dentro de este encadenamiento se involucra una amplia gama de ramas, las cuales generan actividades y beneficios de carácter económico. La industria automotriz como tal en el Ecuador incluye:

- Ensamblaje nacional, exportación, importación y comercialización de vehículos.
- Producción nacional, exportación, importación y comercialización de llantas, en esta se incluyen negocios relacionados, al balanceo y alineación, vulcanizadoras y demás.
- Producción nacional de autopartes, importación y comercialización de repuestos.

- Reparaciones mecánicas, incluyendo enderezados y pintura.
- Importación y comercialización de aceites, lubricantes y aditivos.
- Operaciones de financiamiento generadas por bancos, financieras y empresas dedicadas a la compra de carteras, cooperativas y demás.
- Pólizas de seguros.
- Accesorios de vehículos, como: radios, parlantes, y demás.
- Comercialización de dispositivos para el rastreo y ubicación de vehículos.
- Venta y distribución de combustibles.
- Servicios de aduanas para la nacionalización de vehículos, llantas y demás.
- Contrataciones de servicios como: publicidad.

Es importante mencionar que el aporte del sector automotriz a la economía nacional como pudimos ver en los puntos antes mencionados, involucra a mas actividades productivas, otras que se relacionan directamente, como son: comercializacion de vehiculos y autopartes, mecanicas y talleres de servicio, produccion de combustibles y lubricantes y las de servicios financieros y de seguros.

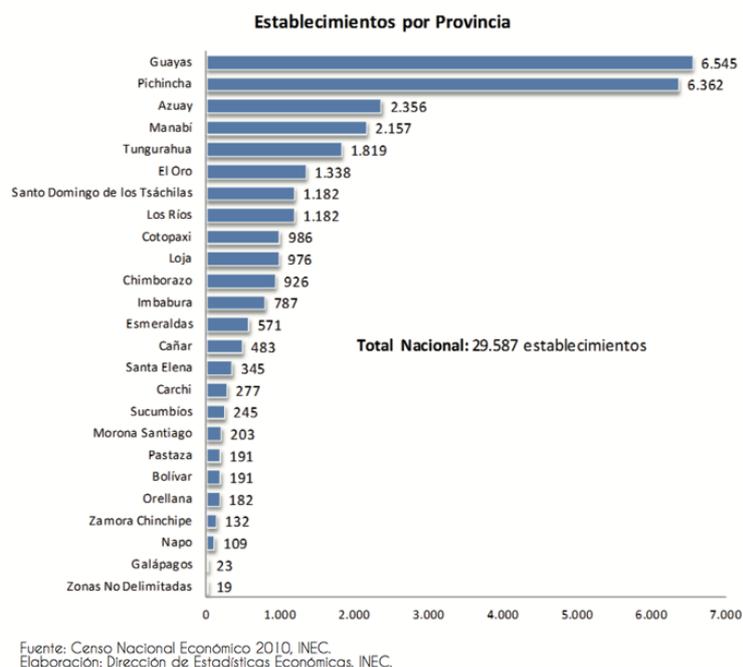


Figura 1: Número de establecimientos automotrices a nivel nacional

El sector automotriz es uno de los principales autores en cuanto a creación de plazas de empleo en Ecuador, ya sea de manera directa o indirecta (proveedores). Estas, de acuerdo al Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC), registran un total de 29,587 establecimientos a nivel nacional; siendo Guayas la provincia con mayor participación (22%) dentro del mercado automotor, la cual se traduce en un número de 6,545 establecimientos. Pichincha le sigue en segundo lugar obteniendo un 21.5% de participación. Provincias como Azuay, Manabí y Tungurahua se han visto favorecidas por un crecimiento constante en cuanto a poder de mercado se refiere. Sin embargo, la diferencia que existe en comparación a las provincias líderes, todavía es abismal. Su aporte dentro del producto interno bruto es relativamente bajo, lo cual se relaciona en gran medida al alto grado de comercialización interna de equipos de transporte importado.

3.2. Indicadores macroeconómicos

3.2.1. Participación de la fabricación de equipo de transporte en el PIB

Para entender el análisis de la participación de la fabricación de equipo de transporte en el PIB, es necesario reconocer el entorno macroeconómico en que este se desenvuelve, para ello se describe brevemente el contexto económico del Ecuador por medio de sus variables globales, tales como: el Producto Interno Bruto (PIB), PIB per capita e inflación. La industria automotriz es una de las industrias más competitivas del mundo, y es objeto del presente estudio el presentar su participación, tomando en cuenta a la fabricación de equipo de transporte como variable a medir frente a variables económicas como el PIB.

La Clasificación Industrial Internacional Uniforme (CIIU) de las Naciones Unidas, cataloga las actividades económicas en una serie de categorías y subcategorías, cada una con un código alfanumérico. La versión original se aprobó en 1948 y tiene como objetivo principal el ofrecer un conjunto de actividades que se utilizan para reunir y difundir datos estadísticos de las mismas (ONU, 2009). En Ecuador, el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC) adaptó el CIIU 3843 en la Clasificación Nacional de Actividades Económicas, para la aplicación del subsector de maquinaria, equipo y material de transporte. Las instituciones del sector industrial y productivo han alineado su gestión a partir de esta clasificación nacional. El Servicio de Acreditación Ecuatoriano (SAE) trabaja con esta clasificación, alineados a la visión país y la Política Industrial.

Participación de la fabricación de equipo de transporte en el PIB (Miles de dólares 2007)									
Industria/Años	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	
Fabricación de equipo de transporte	\$ 243,413	\$ 265,331	\$ 281,104	\$ 288,042	\$ 270,222	\$ 288,508	\$ 306,217	\$ 227,684	
TOTAL FABRICACION EQUIPO DE TRANSPORTE	\$ 243,413	\$ 265,331	\$ 281,104	\$ 288,042	\$ 270,222	\$ 288,508	\$ 306,217	\$ 227,684	
PRODUCTO INTERNO BRUTO (pc)	\$ 32,879,790	\$ 33,528,580	\$ 34,956,310	\$ 35,743,720	\$ 36,362,710	\$ 37,936,440	\$ 39,175,650	\$ 37,318,960	
Contribución al PIB	0.74%	0.79%	0.80%	0.81%	0.74%	0.76%	0.78%	0.61%	
Industria/Años	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	
Fabricación de equipo de transporte	\$ 243,524	\$ 273,126	\$ 280,620	\$ 288,581	\$ 291,867	\$ 329,261	\$ 373,812	\$ 409,639	
TOTAL FABRICACION EQUIPO DE TRANSPORTE	\$ 243,524	\$ 273,126	\$ 280,620	\$ 288,581	\$ 291,867	\$ 329,261	\$ 373,812	\$ 409,639	
PRODUCTO INTERNO BRUTO (pc)	\$ 37,726,410	\$ 39,241,360	\$ 40,848,990	\$ 41,961,260	\$ 45,406,710	\$ 47,809,320	\$ 49,914,620	\$ 51,007,780	
Contribución al PIB	0.65%	0.70%	0.69%	0.69%	0.64%	0.69%	0.75%	0.80%	
Industria/Años	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Fabricación de equipo de transporte	\$ 487,476	\$ 424,371	\$ 435,562	\$ 466,893	\$ 485,473	\$ 498,274	\$ 487,063	\$ 468,661	\$ 428,859
TOTAL FABRICACION EQUIPO DE TRANSPORTE	\$ 487,476	\$ 424,371	\$ 435,562	\$ 466,893	\$ 485,473	\$ 498,274	\$ 487,063	\$ 468,661	\$ 428,859
PRODUCTO INTERNO BRUTO (pc)	\$ 54,250,410	\$ 54,557,730	\$ 56,481,060	\$ 60,925,060	\$ 64,362,430	\$ 67,546,130	\$ 70,105,360	\$ 70,174,680	\$ 69,314,070
Contribución al PIB	0.90%	0.78%	0.77%	0.77%	0.75%	0.74%	0.69%	0.67%	0.62%

Tabla 1: Contribución de la fabricación de equipo de transporte en el PIB ecuatoriano (Miles de dólares, base año 2007)

En base a lo mencionado se puede medir el aporte de la fabricación de equipo de transporte en el PIB a través de CIU 3843. Como se puede apreciar en la tabla 1, se busca analizar la tendencia que causó la participación o contribución de la fabricación de equipo de transporte en el PIB, durante el período de 1992 - 2016, período en el cual el año 2000, presenta un corte entre un Ecuador sin dolarización y un Ecuador dolarizado. Por otro lado, la variable de transporte es utilizada, debido a que es la actividad más representativa dentro del sector automotor, y por ende genera un impacto notable dentro de la economía ecuatoriana. Como dato adicional, los datos fueron proporcionados por el Banco Central del Ecuador, y estos se encuentran en valores reales, es decir, fueron descontados el efecto de la inflación. Se tomó como año base a 2007.

Durante el período de 1992-1995, en la presidencia del doctor Sixto Durán-Vallén, se implementó el plan macroeconómico de Estabilización, el cual fue acompañado por una fuerte desinversión pública, por el inicio de la modernización y por la apertura de un nuevo sistema financiero, como consecuencia de un nuevo plan económico. De esta manera, se dio paso a nuevas normas que recayeron sobre la inversión extranjera.

Pese a la Guerra del Cenepa vivida en 1995, el PIB durante el período 1992 - 1995 no se vio afectado y tuvo un aumento progresivo cada año, lo que repercutió de manera positiva en la actividad de transporte, ya que esta presentó un crecimiento sostenido. Este escenario presenta una tendencia creciente, la cual se ve representada por una contribución por parte de la fabricación de equipos de transporte del 0,81% del PIB total, correspondiente al año 1995.

Sin embargo, la Guerra del Cenepa en 1995, presentó un alarmante escenario de problemas económicos, los cuales afectaron a la fabricación de equipo de transporte para 1996 y por ende al sector automotriz. Esta situación obligó al gobierno ecuatoriano a direccionar sus recursos hacia el desenvolvimiento de la guerra, dejando a un lado al desarrollo de las industrias dentro de la economía y entre ellas la correspondiente al sector automotor.

Tras las afectaciones que se dieron después de la Guerra del Cenepa, durante los años 1997 y 1998, se dio un alza notable tanto del PIB de \$37,936,440 a \$39,175,650, como del total de la fabricación de equipo de transporte, el cual aumentó \$17,709, significando así una recuperación para el sector automotor. No obstante, posterior a la presidencia de Abdalá Bucaram, en el período de Jamil Mahuad, quien heredó un país sumido en la recesión y el cual atravesaba circunstancias tales como: el fenómeno climatológico de El niño (Moreno & Naranjo, 2002), inestabilidad política, el aumento del tipo de cambio, hiperinflación y la crisis causada por la dolarización, se vio reflejado el inmediato descenso del PIB en el año 1999, presentando un valor de \$37,318,960 y la pronunciada caída por parte de la participación de la fabricación de equipo de transporte, la cual apenas llegó a \$227,684. Esta cifra se ve caracterizada por ser la más baja dentro del período analizado, la misma que marca la peor etapa vivida hasta la actualidad, tanto para el sector automotriz como para la economía en general.

En el año 2000, el PIB tuvo un crecimiento de apenas \$407,450, esto se debe a que posterior a la recesión causada por la dolarización, tanto el gobierno ecuatoriano como el mercado en general, recién empezaron a tomar medidas para salir de la crisis en la cual se encontraban sumidos y alcanzar una estabilidad económica. La escasez de inversión extranjera y la desaceleración del flujo de dinero influyó negativamente en la fabricación de equipo de transporte, ya que esta actividad tuvo un aumento insignificante de apenas \$15,840. Por otro lado, en los años posteriores a la dolarización, el Producto Interno Bruto (PIB) en el Ecuador, se caracterizó por su desarrollo y por presentar una tendencia al alza, la cual se mostraba atractiva para la economía en el país. Sin embargo, este crecimiento en el PIB ecuatoriano, no se vio reflejado dentro del sector automotriz, debido a que actividades tales como la fabricación de equipo de transporte, presentaron una tendencia lineal a partir del año 2001 hasta el año 2003. Adicionalmente, en términos de porcentaje, esta se vio traducida en una disminución progresiva de la contribución del sector al PIB hasta el año 2005.

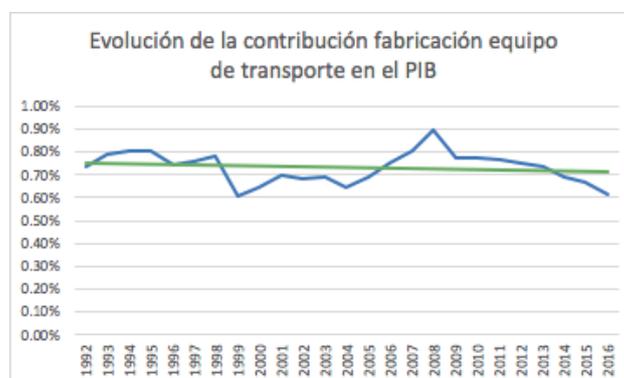


Figura 2: Evolución de la participación de la fabricación de equipo de transporte en el PIB del Ecuador

En el período 2005 - 2008, se verifica un incremento significativo tanto de la eco-

nomía en general como de la fabricación de equipo de transporte, esto se debe a que cada año se vio caracterizado por una gran actividad económica, gracias a una fuerte inversión pública y al incremento en el precio del barril de petróleo, el cual al ser un producto de exportación genera réditos importantes para la economía en el país. En cuanto a la fabricación de equipo de transporte y al sector automotor en general, el aumento en el precio del petróleo, tuvo un efecto positivo para el mercado automotor global, ya sea en autopartes como la fabricación de llantas o en el producto final como tal. Adicionalmente, cabe mencionar que a pesar de que la economía mundial se encontraba pasando por una fuerte crisis financiera en el año 2008, la economía ecuatoriana no se vio afectada por la misma o al menos no directamente. Como evidencia a esta afirmación, tenemos a un PIB nacional en constante crecimiento durante el período mencionado anteriormente. La crisis mencionada tuvo lugar y se desarrolló principalmente en Estados Unidos, donde se produjo una de las caídas más pronunciadas en la historia del país americano. Una de las causas más alarmantes de este pasado escenario, fue la acentuada caída de la bolsa de valores de Nueva York (NYSE), dando como resultado la salida de muchas empresas pertenecientes a dicho indicador.

En el año 2009, el PIB únicamente alcanzó la cantidad de \$54,557,730 y la participación por parte de la fabricación de equipo de transporte, disminuyó en comparación al 2008, presentando un resultado de \$424,371. A diferencia del año 2008, esto pudo haber sido como consecuencia indirecta a la crisis financiera, la cual tuvo lugar en mercados bursátiles internacionales, principalmente en Estados Unidos. Por otro lado, en el período de 2010 - 2013, tras 10 años del nuevo régimen monetario, la economía ecuatoriana continuó experimentando una serie de cambios y transformaciones, los cuales impulsaron a esta a un mayor dinamismo, mayor prosperidad y a menos desigualdad en la población local. La tendencia en estos años de constantes cambios hicieron que

el PIB creciera levemente hasta llegar a \$67,546,130, lo cual significó de igual forma un aumento gradual en la fabricación de equipo de transporte.

Los años 2014 y 2015 resultaron difíciles para la economía del país. Una de las causas fueron las fuertes inversiones estratégicas en hidroeléctricas por parte del Gobierno, las cuales generaron un aumento en el gasto público y por ende un incremento en la deuda externa, sobre todo con China. Adicional a esto, la caída del precio por barril de petróleo, el principal producto de exportación de Ecuador, generó modificaciones en el plan de inversiones, reduciendo así la fabricación de equipo de transporte de \$487,063 a \$468,661 en el 2015. De igual manera, en el año 2015, se implementaron las salvaguardias, mismas que tenían como objetivo reducir la entrada de vehículos al país, generando así un decrecimiento en las importaciones de la industria automotora. Otras restricciones tales como el impuesto verde, aportaron a la desaceleración del aporte del sector automotriz a la economía ecuatoriana.

Como si esto fuera poco, el 16 de abril de 2016 en la zona costera tuvo lugar un terremoto de cerca de 8 grados en la escala de Richter, afectando no sólo al PIB nacional, el cual presentó una cifra de \$69,314,070, sino también a la fabricación de equipo de transporte, esto debido a que muchas de las marcas automotrices radicadas en el país, poseen centros de distribución en la provincia de Manabí, donde Manta, segundo puerto comercial más grande e importante del país, fue una de las ciudades más afectadas por este fenómeno natural.

El análisis realizado a partir del año 1992 hasta el 2016, período marcado por dos etapas, la pre y post-dolarización, desencadenó una tendencia negativa, la cual se ve traducida en un decrecimiento durante los 25 años tomados en cuenta para la muestra. Es preciso mencionar que el período de 1998 - 2000, la fabricación de equipo de transporte experimentó su mayor desliz en cuanto a su participación respecto al PIB,

esto debido principalmente a la crisis causada por el cambio de sistema monetario. Sin embargo, a pesar de la tendencia marcada se puede observar que en el período de 2006 - 2009 existe un leve aumento en la participación de la fabricación de equipos de transporte, mismo que se ve representado en promedio por un 0.80% del PIB. Esto se puede deber en gran parte gracias al incremento que hubo en el precio del barril de petróleo.

En conclusión, la fabricación de equipo de transporte a largo plazo se vio afectada por la inestabilidad tanto política como económica que presentó el país durante el período muestral. De igual forma, esto se vio reflejado en el insuficiente desempeño por parte del sector automotor en general.

3.2.2. El empleo en el sector automotriz

En el sector automotriz, la mano de obra dentro de la industria manufacturera es la segunda actividad que mayor número de puestos de trabajo genera en el Ecuador, ya que las actividades de comercio ocupan el primer mercado laboral ecuatoriano. Es preciso señalar que el nivel de empleo generado por el mercado automotriz, es sumamente sensible a las variaciones producidas por la recuperación o deterioro del mismo.

Es importante analizar el rol de la industria automotriz como generadora de empleo, ya que actividades como la fabricación de vehículos automotores representan un peso importante para el empleo tanto en el mundo automotor como en la industria en general. Según el INEC, a nivel comercial el sector automotor emplea a miles de personas por año, de las cuales estas se ven distribuidas entre la actividad manufacturera y en servicios colaboradores. Específicamente, el 2,5% del personal ocupado en la industria manufacturera en general, pertenece al sector automotriz. El Censo Económico registró

que el personal empleado en el sector automotriz, está dividido entre personal masculino y personal femenino. Siendo los hombres los mayores protagonistas en este caso, ocupando el 83% de las plazas de trabajo, mientras que las mujeres complementan el 17% restante.

El sector automotriz demanda una diversidad de ramas, diferentes especializaciones, y conocimientos, por lo cual cabe resaltar que dentro de la actividad automotriz se emplea principalmente a obreros (82,4%), de los cuales a su vez se ven representados en su mayoría por personal masculino (90,8%). Asimismo, es importante saber que el sector automotor demanda personal técnico altamente calificado, como es el caso de los ingenieros industriales especializados, que necesitan operadores mecánicos, ayudantes y personal administrativo de apoyo, los cuales participan por ejemplo durante el proceso de ensamblaje. El objetivo de las empresas es mantener un nivel óptimo y eficiente de su recurso humano (Moreno & Naranjo, 2002).

Empleo sector automotor pre y post - dolarización				
Año	Empleo sector automotor (No. de personas)	Total empleo Ecuador (No. de personas)	Participación empleo sector automotor	
1992	2,548	4,288,463	0.06%	
1993	3,251	4,432,690	0.07%	
1994	3,858	4,587,065	0.08%	
1995	2,792	4,736,268	0.06%	
1996	1,288	4,880,048	0.03%	
1997	2,643	5,022,628	0.05%	
1998	2,000	5,346,736	0.04%	
1999	1,650	5,471,310	0.03%	
2000	1,945	5,597,194	0.03%	
2001	2,785	5,717,835	0.05%	
2002	3,409	5,839,780	0.06%	
2003	4,013	6,069,549	0.07%	
2004	5,483	6,230,809	0.09%	
2005	6,194	6,392,897	0.10%	
2006	7,594	6,648,766	0.11%	
2007	9,422	6,715,958	0.14%	
2008	11,954	6,775,402	0.18%	
2009	11,788	6,828,569	0.17%	
2010	14,332	6,731,008	0.21%	
2011	16,074	6,794,068	0.24%	
2012	16,823	7,005,377	0.24%	
2013	11,889	7,085,380	0.17%	
2014	7,152	7,207,342	0.10%	
2015	7,524	7,627,599	0.10%	
2016	6,330	8,002,328	0.08%	

Tabla 2: Empleo del sector automotor vs. total empleo en el Ecuador, medido en número de personas y en porcentaje de contribución - antes y después de la dolarización

En la tabla 2 presentada, se detalla el empleo del sector automotor pre y post - dolarización. Comenzando por el período 1992-1994, el empleo del sector automotor, alcanzó una participación promedio de 0.07% del total de empleo registrado en el Ecuador, es decir que, en promedio generó 3,219 plazas de empleo. Resultando ser la mejor época en carácter laboral de la industria automotriz antes del cambio de sistema monetario, ya que presentó resultados estables en cuanto al número de plazas de trabajo llenadas durante el ciclo mencionado anteriormente. De igual manera, adicional a la estabilidad presentada durante este período, el sector automotor presentó las cifras de empleo más altas previo a la crisis de la dolarización, lo cual significa que el aporte

automotriz al empleo en el Ecuador fue sustancial. En cuanto al ciclo de 1995-1997, la cifra de personas que trabajaban en el sector automotriz experimentó una reducción de personal significativa, la cual en promedio fue de aproximadamente 1,000 personas respecto al período previo. Sin embargo, la cifra del total de empleo en el Ecuador mantuvo una tendencia lineal, por lo cual podemos destacar que el empleo generalizado en el Ecuador, no se vio comprometido por la baja en el sector automotriz.

En el período 1998 - 2000, se verifica gran actividad dentro de las ensambladoras en cuanto a: fabricación de vehículos, fabricación de carrocerías y fabricación de autopartes. El número de personas que trabajaban en el sector automotor en general, son evidencia de una disminución progresiva considerable durante el período mencionado, respecto a años anteriores. Esto debido a la crisis económica que Ecuador se vio envuelto, en la cual destacó una amplia inflación, devaluación de la moneda y por ende inestabilidad política y económica, la cual desató una alta especulación en cuanto al futuro incierto del país, especulación basada en la desconfianza e incertidumbre por parte del pueblo ecuatoriano. Sin embargo, una vez sobrepasada la crisis de 1999, la tendencia muestra una ascendencia gradual, la cual se da a notar a partir del año 2000, donde el empleo automotor llena 295 plazas de trabajo adicionales.

Junto a la alza en la fabricación de vehículos, en el año 2001, comenzaron a darse a notar las consecuencias de la recuperación económica. Hubo un incremento tanto en el total de empleo en el Ecuador, como en el empleo específico del sector automotor. Para el año 2002, se observa un gran crecimiento de 3,409 personas empleadas, lo cual aportó considerablemente a la salud de la economía ecuatoriana (Ortega, 2005). Es preciso reafirmar que se han producido importantes variaciones, las cuales han dependido de los niveles de recuperación o de deterioro del sector automotor. Entre estos destaca el 2002, ya que según la AEADE, se produjo un crecimiento importante

de 41% respecto al año anterior, el cual declaró 2,785 empleos.

Es importante mencionar cómo durante el período 2004-2007, se evidenció un alto número de plazas de trabajo dado que, la ensambladora Ómnibus BB, al ser la más grande productora de autos y una de las ensambladoras más importantes a nivel nacional, generó año tras año nuevos modelos de automotores. Numéricamente cada año incrementaron las plazas de trabajo, esto a pesar de que en el año 2005 la ensambladora más antigua en el mercado automotriz ecuatoriano, Aymesa, cerró sus puertas, abriendo nuevamente las mismas en el año 2007, donde intensificó y aceleró sus operaciones. En el año 2007, las tres ensambladoras: Aymesa, Omnibus BB y Maresa, emplearon a 9,422 trabajadores de manera directa.



Figura 3: Participación del empleo de la industria automotriz, respecto al empleo global en el Ecuador

En el anuario 2008 de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEA-DE, 2008), podemos dar a relucir que tras 8 años de dolarización, dentro del sector automotor, se ha generado aproximadamente 11,954 plazas de trabajo en cada una de las actividades relacionadas con este sector, ya sean estas de manera directa o indirecta. En este año, las actividades relacionadas a la industria automotriz, se distribuyeron

de la siguiente manera:

- 14% dedicado a la industria manufacturera.
- 20% a comercialización.
- 66% a negocios relacionados, resultando conjuntamente en un 1,2% del empleo en el sector moderno de la economía (AEADE, 2008).

A pesar de que en el año 2008, el sector automotor en el país, gozó de un mayor número de plazas de trabajo llenadas respecto al año 2007, Ecuador vivió una recesión y un decrecimiento que tuvo un efecto negativo no solo en nuestro país, sino a nivel mundial, puesto que en este año se vivió la crisis financiera mundial, trayendo como una de las consecuencias más significativas, a la escasez de empleo a nivel global, es decir, en cada una de las industrias. El total de empleo en Ecuador se mantuvo constante, presentando resultados muy parecidos entre los dos años mencionados anteriormente, 6,775,402 y 6,828,569 respectivamente. Por lo cual, producto de la crisis financiera internacional, se verificó una disminución laboral en las ensambladoras, mismas que se vieron obligadas a depurar recursos humanos para el año 2009, es decir, se eliminaron aproximadamente 166 plazas de trabajo (Ponce, sf). En el ámbito automotriz, en los años 2008 y 2009, el sector no se vio afectado significativamente, sin embargo, esta baja se vio reflejada en un estancamiento por parte de la participación del empleo automotriz en el país, misma que decayó en 1% durante la transición mencionada.

Sin embargo, en el período subsiguiente 2010 - 2012, se dio un gran crecimiento dentro del sector automotor en el ámbito de contratación de personal. De acuerdo a la información del Censo Nacional Económico realizado en el 2010, a escala nacional existieron 14,332 puestos de trabajo propios de la industria automotriz. Es así, el posicionamiento de un alto número de establecimientos mercantiles dedicados a actividades

de comercio automotriz, de los cuales el 70% corresponden a establecimientos que realizan mantenimiento y reparación de vehículos automotores y donde el 30% restante, se dedica a la venta de partes, piezas y accesorios de vehículos, venta al por menor de combustibles y venta de vehículos (Proecuador, 2011). Durante estos 3 años, las cifras aumentaron notablemente. El empleo en el sector automotriz tuvo una significativa participación respecto al empleo total del Ecuador, llegando a representar en el 2010 un 0.21% del total, mientras que en el 2011 y 2012 representó un 0,24%, es decir que, en promedio 15,743 personas recibieron trabajo por parte de la industria automotriz. Dando a notar la evidente ampliación laboral y el pronunciado pico expuesto en la figura 3.

Durante el período 2013 - 2016, se verifica un desaceleramiento en la contratación de trabajadores y un incremento en la salida de los mismos, respecto al sector automotor. Según el Banco Central del Ecuador, este acontecimiento tuvo lugar en el año 2013, debido a que:

“(…) las plazas de trabajo crecen menos del 2% e incluso Omnibus BB, redujo su planilla de empleados en un 15%, sin embargo, debe señalarse que dicha compañía hizo grandes esfuerzos en colocar a sus ex trabajadores en otras compañías del sector dentro de su programa de reinserción laboral” (BCE, sf).

Adicionalmente, es importante saber que las cifras de empleo en el sector automotriz durante el año 2013, se redujeron a pesar de la inclusión, dentro del mercado automotor, de la ensambladora CIAUTO, misma que arrancó en este año con una producción mínima, motivo por el cual su intervención en el mercado, no tuvo un peso significativo en comparación con las tres ensambladoras ya establecidas en el mercado ecuatoriano. Los años subsiguientes fueron en descenso, esta caída precipitada fue de 11,889 empleos en el 2013 a 6,330 empleos en el 2016, es decir, la industria automotriz

experimentó una disminución porcentual de 0,9% respecto a su participación dentro del total de empleo a nivel nacional. Todo esto a consecuencia de la incertidumbre que se vivía en el ambiente a nivel local tras las elecciones presidenciales, la falta de incentivo y apoyo a la inversión extranjera, la grave situación económica tras la acumulación progresiva de la deuda externa, el alza de precios tras los impuestos y un estricto control por parte del gobierno de turno para con las empresas multinacionales, las cuales poseen su matriz operacional en el exterior (BCE, sf).

Al haber analizado en detalle el empleo en el sector automotor, podemos decir que es un importante dinamizador de la economía nacional, la cual sufrió grandes cambios, marcados por un antes y un después de la dolarización implementada en el año 2000. Es así como se puede apreciar que en el ciclo 1992 - 1999, la participación del empleo automotriz únicamente llegó a alcanzar un máximo de 0,08% del total del empleo registrado en Ecuador, es decir que, en promedio únicamente brindó 2,501 puestos de trabajo. Siendo la crisis vivida en los años 1999 y 2000 el peor escenario para el empleo, ya que las tres ensambladoras citadas anteriormente, se vieron obligadas a disminuir su producción, por lo cual la mano de obra se redujo. Por otro lado, a largo plazo, tras haber pasado por el cambio monetario, la dolarización poco a poco tuvo un efecto positivo dentro del empleo en el sector automotriz, efecto que tuvo repercusiones positivas para el desarrollo económico del país, como disminución de la pobreza y estabilidad económica.

3.2.3. Balanza de pagos vs. Balanza comercial sector automotriz

De acuerdo a la revista (EKOS, sf) la balanza de pagos corresponde a un registro, el cual contabiliza todas y cada una de las transacciones económicas realizadas entre el país local y el mercado internacional. Este indicador macroeconómico está compuesto

principalmente por tres cuentas claves, las cuales son: la cuenta corriente, la cuenta de capital y financiera, y errores y omisiones, los cuales permiten ajustar a las cuentas ya mencionadas, debido a la dificultad para calcular datos precisos respecto a la balanza comercial.

Adicionalmente la función principal de la balanza de pagos es la de comunicar cada uno de los ingresos que llegan al país por parte de los países extranjeros y los gastos que efectúa dicho país a nivel internacional, dicho esto, cabe mencionar que las importaciones y exportaciones (balanza comercial) juegan un papel importante dentro de la balanza de pagos ya que junto con la cuenta de capital y financiera incentivan el comercio internacional. Por otro lado, en cuanto a la medición de la balanza de pagos, el Banco Central de Ecuador, afirma que hubo un cambio entre el período pre y post dolarización. Este cambio consiste en que, en el período antes de la dolarización se tomaba en cuenta únicamente a la cuenta corriente y a la cuenta de capital, como parte de la balanza de pagos. Por el contrario, en el período después de la dolarización se añadieron la cuenta financiera y la cuenta de errores y omisiones, esto con el objetivo de presentar datos con una mayor precisión para la balanza de pagos.

Para la realización del presente análisis, es preciso mencionar a la balanza por cuenta corriente, debido a que es la cuenta más importante dentro de la balanza de pagos. Esto se debe a que es la más utilizada para informar el estado de la economía dentro de un país. Adicionalmente, la cuenta corriente contiene a la balanza comercial, es decir, exportaciones e importaciones, misma que será utilizada para medir la relación que hubo entre la participación de la balanza de pagos vs. la balanza comercial del sector automotriz respecto al PIB, antes y después de la dolarización, teniendo como punto de referencia al año 2000, el cual divide el cambio de sistema monetario.

En cuanto a la balanza comercial, la (Económica, sf) afirma que esta se encarga

de dar a conocer la diferencia entre los bienes y servicios que un país proporciona al mercado internacional y los bienes y servicios que recibe por parte de ellos. Debido a que en la presente tesis, se investiga el efecto de la dolarización en el sector automotriz, por lo cual se considerará la balanza comercial del sector automotor.

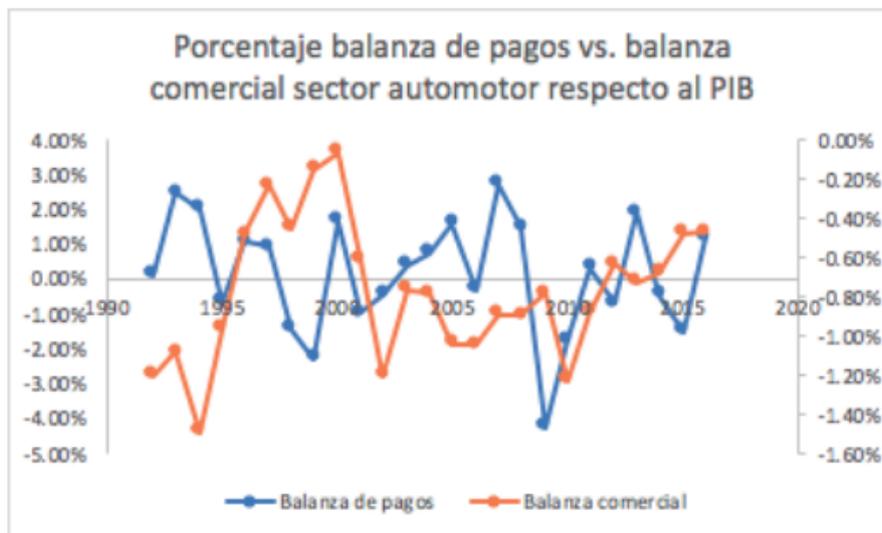


Figura 4: Porcentaje de la balanza de pagos de Ecuador vs. la balanza comercial, correspondiente al sector automotor respecto al PIB

De acuerdo a la figura 4, en el período de 1992-1995, se puede apreciar un efecto inverso entre la balanza de pagos y la balanza comercial automotriz, ya que durante este período de tiempo la balanza de pagos aumenta pero al mismo tiempo la balanza comercial automotriz disminuye, esto se debe a que a pesar de que la balanza comercial automotriz sea negativa, es decir, las importaciones sean mayor a las exportaciones de vehículos, la cuenta de capital y financiera compensó el déficit que tuvo la balanza por cuenta corriente. Si un país incurre en más gastos que ingresos, este se ve obligado a obtener el dinero ya sea por medio de inversión extranjera o préstamo, lo cual genera un incremento en la deuda externa.

En 1992, en la presidencia del doctor Sixto Durán-Ballén, se implementó el plan macroeconómico de Estabilización, el cual fue acompañado por una fuerte desinversión pública, por el inicio de la modernización y por la apertura de un nuevo sistema financiero, como consecuencia de un nuevo plan económico. De esta manera, se dio paso a nuevas normas que recayeron sobre la inversión extranjera. El PIB durante este período, no se vio afectado y tuvo un aumento progresivo cada año. La Guerra del Cenepa en 1995, presentó un alarmante escenario de problemas económicos, los cuales afectaron al sector automotriz para 1996. Esta situación obligó al gobierno ecuatoriano a direccionar sus recursos hacia el desenvolvimiento de la guerra, dejando a un lado al desarrollo de las industrias dentro de la economía y entre ellas la correspondiente al sector automotor.

En el período de 1996 - 1999, se evidencia una caída tanto de la balanza de pagos como de la balanza comercial automotriz, tomando en cuenta que la caída de esta balanza comercial es más leve comparada a la de la balanza de pagos. Este valle producido en la balanza de pagos se puede deber a una mayor salida de divisas lo cual corrobora el decrecimiento presente en la balanza comercial automotora, es decir, las importaciones de vehículos se impusieron sobre las exportaciones. Por otro lado, es importante indicar que dentro de este período en 1999, se marcó el inicio de la crisis causada por la dolarización, misma que se vio caracterizada por un aumento en el tipo de cambio, un incremento en el precio de las divisas, las cuales fueron consecuencia de una balanza deficitaria. Estas junto a la escasa entrada de dinero al país, generaron el descenso tanto de la balanza comercial automotriz como de la balanza de pagos.

En el año 2000, contrario a lo sucedido en el período previo caracterizado por la crisis, de acuerdo a la figura 4 se puede notar un pico en ambas cuentas, la balanza de pagos y la balanza comercial automotriz. La balanza de pagos tuvo una participación de

1,68% del PIB, mientras que la balanza comercial automotora experimentó su mayor bonanza presentando un porcentaje mínimo de -0,6% respecto al PIB. esto quiere decir que, el nivel de exportaciones en el sector automotor estuvieron cercanas a igualar el nivel importado, lo que se traduce en que los ingresos y gastos por balanza comercial automotriz estuvieron cerca de llegar a un equilibrio. Adicional a esto, el Gobierno ecuatoriano inició las medidas correspondientes para contrarrestar el efecto negativo que causó la crisis del cambio del sistema monetario.

Continuando la línea de tiempo, en el período de 2001 - 2003, la balanza comercial automotriz vuelve a caer, presentando nuevamente un déficit en la cuenta corriente. Por el contrario, en cuanto a la balanza de pagos, durante este período de tiempo, esta se encontraba en una transición de recuperación. Esto debido a un posible superávit en la cuenta de capital y financiera. De igual manera podemos afirmar que, en ese momento Ecuador, continuaba recuperándose de la crisis mencionada anteriormente, tal es así que, en el año 2003 la balanza de pagos presentó un valor de \$2,067 (miles). Esta tendencia continuó hasta el años 2005, año en el cual la balanza de pagos aumentó a una cantidad de \$9,646 (miles). No obstante la realidad de la balanza comercial automotora fue distinta, ya que la misma se mantuvo en una tendencia negativa.

En el año 2006, la situación cambió para la balanza de pagos, ya que está nuevamente volvió a decaer junto con la balanza comercial automotriz, esto se puede deber ya que tanto la cuenta corriente como la cuenta de capital y financiera presentaron déficit en sus resultados. Por otro lado, en el período de 2007 a 2008, existió una recuperación por parte de ambas balanzas. Sin embargo, la recuperación por parte de la balanza comercial automotriz fue leve comparada a la recuperación de la balanza de pagos. Esto debido a la gran cantidad de importaciones de vehículos y por ende a una cuenta corriente negativa.

El año 2009 presentó la mayor caída de la balanza de pagos dentro del período muestral analizado, un porcentaje de -4,23% fue el resultado que manifestó la balanza de pagos en ese año. Esta lamentable cifra, da a conocer los problemas económicos en los cuales Ecuador se veía sumido. La crisis financiera mundial ocurrida en el 2008, tuvo repercusiones directas o indirectas dentro de la economía ecuatoriana en los años subsiguientes, a tal nivel que ocasionó este duro golpe tanto para la balanza comercial automotriz como para la economía en general, debido a que el PIB nacional no presentó variación alguna entre el año 2008 con \$54,250,410 (miles) y el año 2009 con \$54,557,730 (miles).

En el período 2010 - 2011, el porcentaje de la balanza de pagos vs. la balanza comercial automotriz respecto al PIB, vuelve a presentar una tendencia inversa como la tuvo en el período de 1992 - 1995. Donde la balanza de pagos presentó un crecimiento y la balanza comercial automotora decayó. Sin embargo, en el año 2012, el escenario cambia drásticamente puesto que en este caso es la balanza comercial automotriz la cual se ve beneficiada por un incremento en las exportaciones. Mientras que la balanza de pagos, sufrió una leve disminución que pudo haber sido por un mínimo descenso en la cuenta de capital y financiera.

El período de 2013-2014 la balanza de pagos experimentó una recuperación comparada a los años previos la cual se vio demostrada por un porcentaje de 1,94% respecto al PIB. Esto se pudo deber al aumento en el precio por barril de petróleo, matriz productiva en ese entonces, lo cual incrementó la reserva monetaria y mejoró a la economía general del país, viéndose beneficiada así la balanza de pagos. La balanza comercial automotora, tuvo un leve descenso en los resultados presentados, esto pudo ser gracias a las especulaciones acerca de las restricciones de vehículos.

El año 2015 demostró inconvenientes para la balanza de pagos al ser esta negativa.

Cabe mencionar que a pesar de que la balanza de pagos fue negativa, la cuenta corriente presentó un valor positivo, es decir, que la cuenta de capital y financiera tuvo un mayor impacto lo que ocasionó el déficit global de la balanza de pagos. Adicional a esto es preciso recalcar que la balanza comercial automotriz tuvo un valor positivo debido a que en el año 2015 se confirman las especulaciones acerca de las restricciones a las importaciones, por lo que las exportaciones subieron y las marcas de autos establecidas en el país se vieron obligadas a limitar su cupo de importaciones.

Finalmente en el año 2016, la balanza de pagos creció y la balanza comercial automotora mantuvo su tendencia. Esto gracias a que el gobierno de Rafael Correa, apoyó mucho al mercado automotriz local, incentivó el gasto público y restringió las importaciones, ya sean de autos o de cualquier otro bien o servicio. Con el objetivo de evitar la salida de divisas y mantener el nivel de flujo monetario estable.

RESULTADOS BALANZA PAGOS VS. BALANZA COMERCIAL AUTOMOTRIZ (PORCENTAJE DE PIB)				
	PROMEDIO			
	Antes de la dolarización 1992-2000		Después de la dolarización 2000-2016	
Balanza Comercial del sector Automotriz	-0.68%	\$ (27,756)	-0.82%	\$ (5,907.90)
Balanza de pagos	2.49%	\$ 22,808	0.02%	\$ 92.70

Tabla 3: Resultados promedio y porcentajes respecto al PIB de Ecuador, de la balanza de pagos local vs. la balanza comercial automotriz nacional, pre y post - dolarización

En conclusión podemos decir que, en cuanto a la balanza comercial automotriz, a pesar de que esta fue negativa cada año (importaciones fueron mayores a las exportaciones), esta presentó una mayor tendencia positiva antes de la dolarización que después de la dolarización lo que quiere decir que la cuenta corriente específicamente tuvo más ingresos que gastos por exportaciones que por importaciones. La balanza de pagos mantuvo una tendencia lineal en el período pre y post dolarización lo que quiere

decir que el déficit de la balanza comercial automotriz fue superado en la cuenta de capital y financiera o viceversa. La dolarización afectó de manera negativa a la balanza de pagos ya que, la cuenta corriente junto con la balanza comercial automotora, se vieron marcadas por una tendencia negativa durante el período 2000 - 2016, lo que pone en duda el beneficio supuesto de este cambio de sistema monetario, como medida para una economía más estable.

Esto se ve traducido en los últimos años analizados debido a un aumento en la deuda externa (préstamos), a un aumento en el gasto público y a una falta de apoyo tanto a la inversión extranjera como al comercio externo en general. Antes de la dolarización la balanza comercial automotora del sector automotriz presentó un porcentaje de -0,68% (\$-27,756 miles en promedio), mientras que después de la dolarización este porcentaje aumentó a un -0,82% (\$-5,907.90 miles en promedio), confirmando la hipótesis antes dicha. La balanza de pagos mantuvo valores positivos en el período pre y post dolarización, sin embargo, antes de la dolarización mantuvo un porcentaje mayor con 2,49% (\$22,808 miles en promedio), comparado al período después de la dolarización con 0.02% (\$92.70 miles en promedio), confirmando nuevamente lo antes dicho.

3.3. Producción automotriz

3.3.1. Ensamblaje

El proceso de ensamblaje de automotores en el Ecuador comienza con la importación de los denominados CKDS (Complete Knocked Down o Vehículos completamente desarmados), siendo uno de los componentes de un vehículo, y la adquisición de piezas y partes a las empresas autopartistas que se constituyen como proveedores nacionales.

Además es necesario la importación de proveedores regionales, como son los países pertenecientes a la CAN y que han suscrito el Convenio de Complementación Automotriz, puesto que el Ecuador no fabrica algunas partes o piezas necesarias para la producción automotriz (CAN, sf).

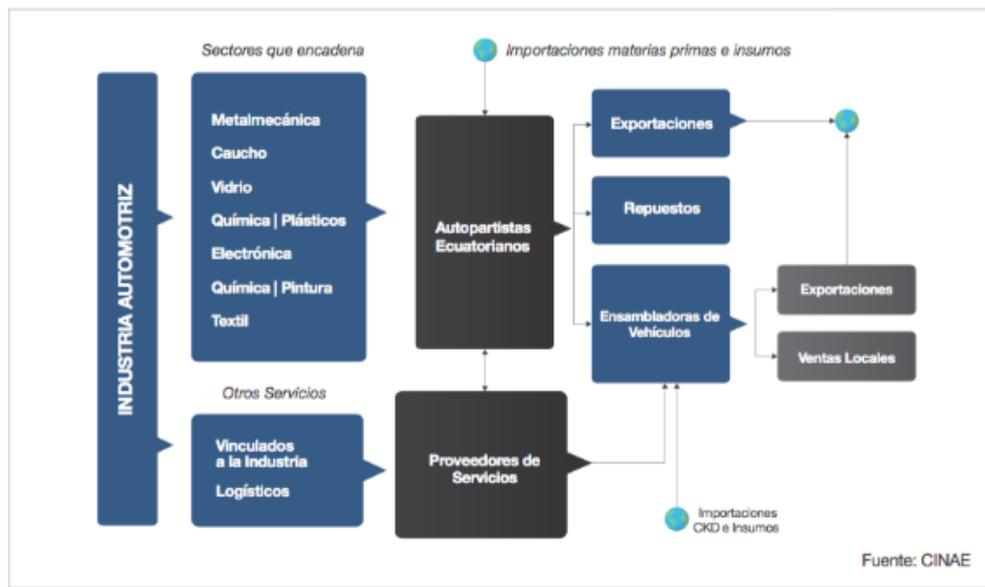


Figura 5: Estructura de la industria automotriz ecuatoriana

El Ecuador tiene tres grandes compañías que se dedican al ensamblaje automotriz: Omnibus BB, MARESA S.A. y AYMESA, las cuales producen automóviles, camiones, camionetas, vehículos todo terreno y demás automotores (Mchose, 1994).

En cuanto al subsector de autopartes, alrededor de 130 empresas son afiliadas a la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador y a la Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana, las cuales corresponden a las principales compañías del sector.



Figura 6: Producción en unidades del sector automotor ecuatoriano

En cuanto a la producción automotriz ecuatoriana, se puede apreciar en la figura 6, cómo se han ido produciendo marcadas fluctuaciones en los niveles de producción de las ensambladoras nacionales en los períodos antes (1992 - 2000) y después (2001 - 2016) de la dolarización. Estas han dependido en gran parte de la evolución e impacto que ha sufrido la economía a través de los años, los mismos que se han visto envueltos por una serie de acontecimientos y tragedias tales como la crisis de 1999 (transición hacia la dolarización), crisis mundial en el 2008 y un gobierno quebrantado en el 2016, lo cual generó incertidumbre en la vida laboral y personal de cada uno de los ecuatorianos. Además es preciso tener en cuenta factores adicionales que han influido dentro de la dinámica económica del país, tales como: facilidades de crédito, ingreso disponible de la población, variaciones de la demanda, volumen de importaciones, políticas gubernamentales y privadas de cada una de las empresas, tecnología, infraestructura, capacidad e inversión.

A lo largo de este tiempo las compañías automotrices internacionales, han desarrollado estrategias regionales y de orientación hacia la especialización en la producción de vehículos de países dentro del Convenio de Complementación en el Sector Auto-

tor, el cual fue suscrito entre Ecuador, Colombia y Venezuela, para la producción de automóviles grandes, medianos y pequeños, de pasajeros, transporte de personas y de carga. De igual manera los concesionarios a través de estrategias de venta, han sido un elemento determinante, mediante la utilización de descuentos, facilidades y distintas promociones.

Producción anual por ensambladora en unidades antes de la Dolarización (CINAE)								
ENSAMBLADORA	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
AYMESA	7,377	7,465	9,322	7,485	5,619	7,369	4,814	2,186
COENANSA	4,010	3,639	6,468	4,459	1,560	-	-	-
MARESA	6,070	7,600	8,097	6,402	3,571	4,698	6,607	1,999
OMNIBUS BB	8,328	8,936	9,982	7,864	8,174	12,890	15,220	5,579
CIAUTO								
TOTAL GENERAL	25,785	27,640	33,869	26,210	18,924	24,957	26,641	9,764

Producción anual por ensambladora en unidades después de la Dolarización (CINAE)								
ENSAMBLADORA	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
AYMESA	147	2,636	2,124	2,309	1,375	-	-	7,597
COENANSA								
MARESA	1,491	1,823	2,839	3,402	3,919	5,013	6,309	7,316
OMNIBUS BB	11,438	23,876	22,968	25,490	25,791	38,380	45,454	44,377
CIAUTO								
TOTAL GENERAL	13,076	28,335	27,931	31,201	31,085	43,393	51,763	59,290

Producción anual por ensambladora en unidades después de la Dolarización (CINAE)									
ENSAMBLADORA	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
AYMESA	6,432	6,577	13,092	13,888	16,831	15,091	10,075	6,666	4,594
COENANSA									
MARESA	8,790	6,835	8,995	8,129	9,826	7,474	5,990	5,680	-
OMNIBUS BB	55,988	42,149	54,165	53,705	52,959	43,534	46,624	36,580	22,192
CIAUTO						1,377	2,614	1,658	2,278
TOTAL GENERAL	71,210	55,561	76,252	75,722	79,616	67,476	65,303	50,584	29,064

Tabla 4: Producción anual por ensambladora en unidades, antes y después de la dolarización

En los años 1992, 1993 y 1994 el número de vehículos ensamblados en el país

usualmente crecía año a año por medio de cuatro ensambladoras como eran: AYMESA, COENANSA, MARESA y OMMNIBUS BB, las cuales aportaron a una producción total de 25,785 unidades de vehículos en 1992 y 27,640 en 1993. En 1994 Ecuador alcanzó su punto más alto previo a la crisis de la dolarización, con una producción de 33,869 vehículos. Sin embargo, posterior a ese año por motivos relacionados a la crisis del gobierno de Abdala Bucaram, las ventas empezaron a decaer y por ende la producción nacional. Es así, como en 1996 la ensambladora COENANSA, la cual aparte de verse envuelta dentro de la inestabilidad económica ecuatoriana, tenía que lidiar con los problemas económicos y gubernamentales por parte de su país de origen, Brasil. Esta se encontraba ubicada en la ciudad de Manta, donde finalmente por los motivos ya mencionados anteriormente, se vio obligada a cerrar sus puertas (Arosemena, 1996).

Mientras que los mejores años para OMMNIBUS BB fueron los años 1997 y 1998, debido a una nueva administración, mejoras de la planta de producción, de elección del tipo de vehículos a ensamblarse y de mercadeo tanto nacional como internacional. Sin embargo, el peor momento llegó en 1999 con la crisis generalizada del país y la industria en ese año alcanzó a fabricar tan solo 9,764 unidades. Tras la dolarización es fácil notar el descenso en la producción del año 1999 (Arenas, 2000).

En 1999, año caracterizado por ser testigo de la gran crisis ecuatoriana, AYMESA siendo la ensambladora con mayor antigüedad dentro del mercado automotriz, se vio obligada a bajar su promedio de producción de 7400 unidades en los 8 primeros años de la década de los 90, a la mitad o menos en los años 1998 y 1999 respectivamente. Para el año 2000, la crisis continuó para AYMESA puesto que su producción alcanzó la mínima cantidad de 147 unidades, las cuales fueron producidas durante los dos últimos meses de dicho año. Por otro lado, MARESA, otra de las ensambladoras insignia dentro del mercado automotriz ecuatoriano, baja su producción promedio de

6100 unidades en el período de 1992 - 1998 a una tercera parte en 1999. En el año 2000, la producción continuó con los mismos bajos niveles, obteniendo un resultado de 1491 unidades de vehículos producidos. Adicionalmente, OMMNIBUS BB, otra de las principales ensambladoras dentro del sector automotor, fue la empresa que menos sufrió durante la crisis causada por la dolarización, ya que diversificó el riesgo mediante la exportación de sus unidades producidas en el país. Su estrategia comercial, respondió a la crisis marcando su mercado objetivo en países tales como: Colombia y Venezuela. Esto y un sólido soporte internacional por parte de empresas miembro como General Motors (GM), ayudaron a suavizar los efectos económicos negativos que la crisis de 1999 causó (Osorio, 1999).

En el año 2001, se produjo un crecimiento importante equivalente a un aumento del 115% con respecto al año 2000. En el 2002, la producción total tuvo una ligera caída de un 4% respecto del año anterior, esto se debió a las expectativas y especulaciones que las elecciones presidenciales generaron. En estos años el sector automotor experimentó una leve mejora, la cual se extendió hasta el año 2008, año en el cual tuvo lugar la crisis financiera mundial. Durante este período, el consumo de vehículos a nivel local se desarrolló, viéndose evidenciada una mejora sustancial para las 3 ensambladoras al momento ya mencionadas (BCE, 2004).

Cabe señalar que la ensambladora Aymesa cerró sus puertas en el año 2005 y reabrió sus operaciones en el año 2007, por lo que tuvo dos años completos de inactividad. En el año 2006, el 88% de la producción local automotriz fue ensamblada por Omnibus BB y el resto por Maresa. Una vez superada la crisis causada por la implementación de la dolarización a nivel nacional, se puede decir que en gran medida gracias a la misma, el mercado automotriz empezó a reaccionar favorablemente, teniendo una tendencia al alza dentro de la producción vehicular (AEADE, 2008).

Como ya se mencionó anteriormente, la crisis financiera mundial, la cual tuvo lugar en el año 2008, desencadenó repercusiones negativas en el desenvolvimiento de la producción automotriz ecuatoriana del año 2009, año en el que se produjeron apenas 55,561 unidades de vehículos. Sin embargo, este panorama cambió en el 2010, debido a que la industria ensambladora ecuatoriana evidenció un crecimiento del 37% con relación al año 2009. Las tres ensambladoras clave dentro del mercado automotor aumentaron sus cifras de producción, obteniendo un resultado total de 76,252 unidades (COMEX, 2013).

En cuanto al año 2011 respecta, este sufrió un leve descenso del 0,69% con respecto al año 2010. No obstante, el mercado automotor experimentó su mejor etapa productiva en el 2012, con una cifra de 79,616 unidades de vehículos, número que representó el mayor pico de la producción automotriz en los 25 años analizados. En el año 2013, aparece dentro del mercado automotor la ensambladora CIAUTO, la cual arrancó con una producción de apenas 1,377 unidades, una cantidad pequeña en comparación a las tres ensambladoras nacionales ya establecidas. A pesar del ingreso de una nueva ensambladora dentro del mercado automotriz, los años subsiguientes fueron en descenso, es así como la producción del 2013 bajó en 12,140 unidades de vehículos con respecto al año 2012.

El año 2014 presentó únicamente 65,303 unidades ensambladas, mientras que el 2015 y 2016 empeoraron aún más mostrando datos de 50,584 unidades de vehículos y 29,064 respectivamente. Por ende, existió una disminución del 43% en comparación al año 2015 (BCE, 2016). Esta caída tan pronunciada y precipitada en el año 2016, se debe a una inestabilidad tanto económica como política, en la cual Ecuador se veía sumida. Adicional a esto, la incertidumbre en las elecciones presidenciales de aquel año, inundó al pueblo ecuatoriano dentro de una burbuja de indecisión y desconfianza.

Sin duda alguna el cambio de sistema monetario (dolarización), fue un golpe duro para la economía ecuatoriana en general, misma que perjudicó a todas y cada una de las industrias establecidas en el país, ya sea en una menor o mayor magnitud.

La industria automotriz no fue la excepción de este lamentable escenario, ya que durante la crisis de 1999 - 2000, esta presentó la peor cifra de autos producidos por cada una de las ensambladoras. Omnibus BB, Maresa y Aymesa, se vieron obligadas a disminuir su producción a la mitad o menos, dando como resultado una producción mínima de 9764 unidades de vehículos entre las tres empresas juntas. Sin embargo, Omnibus BB, al ser una empresa multinacional con sede en Estados Unidos (General Motors - GM), fue la menos afectada de este cambio de sistema monetario, ya que ésta se encontraba respaldada por su casa matriz. Adicional a esto, la estrategia del incremento de exportaciones implementada para contrarrestar los efectos negativos de la crisis de la dolarización, dinamizó las alianzas internacionales de la misma y por ende diversificó el riesgo.

Por otro lado, se puede afirmar que a largo plazo la dolarización tuvo un efecto positivo dentro de la producción automotriz, debido a que marcó una tendencia positiva comparado al ciclo previo a la misma (1992 - 2000), el cual se vio aglomado por situaciones de inestabilidad política y económica, desconfianza e indecisión. Cabe recalcar que el año 2012 experimentó la mejor fase productiva por parte de la industria automotriz dentro de la muestra analizada, dando a conocer un resultado de 79,616 vehículos y viéndose traducido por el pico más grande vivido dentro del mercado automotriz durante los dos etapas analizadas, pre y post dolarización.

3.3.2. Comercio e inversión

Para el siguiente análisis separaremos a las ventas del sector automotriz en dos períodos importantes en el Ecuador, antes y después de la dolarización. Adicionalmente mediremos la variación porcentual anual de las ventas de vehículos, con el fin de encontrar la tendencia que ha tenido el comercio en el sector automotriz y el efecto que ha tenido este en la estabilidad económica nacional. Es relevante esta diferenciación, ya que antes de la dolarización el escenario que se presenta muestra resultados en cuanto a las ventas de unidades de vehículos, menor a lo que se puede apreciar en cifras después del cambio monetario. Para corroborar esta afirmación se procedió a obtener datos directamente de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE), entidad que sirve de fuente principal para el Banco Central del Ecuador, en cuanto al sector automotriz netamente se refiere. Por otro lado, Ecuador al ser un país pequeño y al tener una economía limitada, dependía de la venta del petróleo como fuente principal y en ese entonces mantenía al sucre como moneda local, moneda débil en el mercado internacional.

Año	Ventas totales	Variación anual ventas totales
1992	47,754	
1993	45,513	-5%
1994	66,640	46%
1995	46,682	-30%
1996	25,876	-45%
1997	26,852	4%
1998	47,985	79%
1999	13,672	-72%
2000	18,983	39%
2001	56,950	200%
2002	69,372	22%
2003	58,095	-16%
2004	59,151	2%
2005	80,410	36%
2006	89,558	11%
2007	91,778	2%
2008	112,684	23%
2009	92,764	-18%
2010	131,795	42%
2011	140,343	6%
2012	121,446	-13%
2013	113,812	-6%
2014	120,060	5%
2015	81,309	-32%
2016	63,555	-22%

Tabla 5: Variación anual de las ventas totales del sector automotor ecuatoriano

En los años 1992 - 1993, podemos observar una transición negativa, la cual le costó al sector automotriz una disminución en ventas del -5%. Sin embargo, en 1994, las ventas totales de automóviles experimentaron un salto significativo, el cual se vio marcado por un 46% de crecimiento respecto a años anteriores. Esto debido a que tanto la oferta y la demanda de vehículos incrementó. Tal es el caso que las cuatro ensambladoras principales ya establecidas en el mercado nacional: OMMNIBUS BB, MARESA, AYMESA y COENANSA, aumentaron su producción de manera considerable. Más adelante, en el período 1995 - 1996, la industria automotriz se vio sumida dentro de una tendencia negativa, la cual fue consecuencia de la crisis del gobierno de Abdalá Bucaram. Adicional a esto, la guerra del Cenepa, la cual tuvo lugar en 1995, trajo consigo una situación llena de problemas económicos, afectando negativamente a la producción de vehículos para el año 1996. El gobierno ecuatoriano, durante este

período de tiempo, se vio obligado a desatender los requerimientos y necesidades de cada una de las industrias dentro de la economía, dadas las condiciones antes señaladas, afectando de esta forma al desarrollo económico local.

En el año 1996, la ensambladora COENANSA, a parte de verse envuelta en la inestabilidad política ecuatoriana, tuvo que lidiar con los problemas económicos y gubernamentales de su país de origen, Brasil. Por esta razón, la ensambladora se vio obligada a cerrar sus puertas, trayendo como consecuencia una disminución en las ventas totales por parte de la industria automotriz. En 1997, OMMNIBUS BB tuvo un cambio de administración, el cual ayudó a mejorar las plantas de producción y a realizar estudios de mercado con una mayor precisión y eficacia, para el desenvolvimiento comercial del sector.

En 1998, durante el mandato de Jamil Mahuad, existieron especulaciones acerca del tipo de cambio entre la moneda local (sucre) y el dólar estadounidense. Además, Ecuador vivía una agresiva recesión y atravesaba circunstancias de constante inestabilidad tras los cambios de gobierno. Es así, como las ventas totales de automotores bajaron fuertemente a una cifra de 13,672 unidades, resultando ser el año con las ventas más bajas, dentro del ciclo muestral estudiado. En el año 2000, mediante la implementación de la dolarización, se desencadenó una serie de afectaciones en cada uno de los sectores de la economía. No obstante, a pesar de esta crisis de gran magnitud, las ventas en el sector automotor aumentaron levemente a 18,983 unidades de vehículos, a causa de un plan de recuperación económico, implementado por el gobierno de turno, con Gustavo Noboa a la cabeza. Esta situación se vio traducida en un 39% más respecto al origen de la crisis.

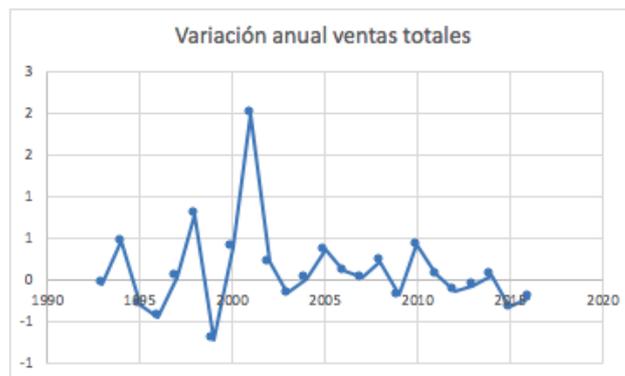


Figura 7: Variación anual de las ventas totales de unidades de vehículos

Tras el paso de la dolarización, los años subsiguientes, 2001 - 2002, fueron testigos de un crecimiento considerable en cuanto a ventas de vehículos, gracias a las medidas implementadas de recuperación económica. Adicionalmente, cabe mencionar el pico característico del año 2001, el cual confirma la eficacia de las medidas gubernamentales implementadas para la recuperación económica local. Sin embargo, este escenario no duró mucho, ya que se vio afectado tras las nuevas especulaciones por un cambio de gobierno, el cual tuvo lugar en el año 2003, con el posicionamiento de Lucio Gutiérrez. Durante su gobierno, este ordenó un incremento en el precio de los combustibles, provocando el alza inmediata del costo de la canasta familiar y el rechazo de la ciudadanía a la política económica, puesto que durante estos años (2003 - 2005) bajaron los ingresos junto con las ventas de carácter automotor. Fue a finales del 2005, donde se evidencia una recuperación en las ventas del sector automotriz, registrándose un alza del 36% en relación al 2004. En parte podemos aludir que esto se debió a que la ensambladora Omnibus BB, al ser la más grande en el país, aumentó nuevos modelos de automóviles, incentivando de esta forma a los usuarios a que consuman su producto.

Durante el ciclo 2006 - 2008, se puede verificar un alza significativa en las ventas totales del sector automotor a causa de un incremento en la economía nacional, el cual surgió tras una fuerte inversión pública y tras un incremento en el precio del barril de petróleo. Las ventas de la industria automotriz aumentaron en promedio un 12% respecto a años anteriores. Es importante mencionar, cómo el período posterior a la dolarización, fue testigo de una serie de golpes importantes para con la economía nacional, tal es el caso de la crisis mundial financiera en el año 2008. Esta tuvo consecuencias, tales como: cambios en los planes de negocios, reestructuraciones y la búsqueda de ayudas gubernamentales para enfrentar el decrecimiento económico. La crisis tuvo repercusiones negativas dentro del sector automotriz, debido a que países como Corea y Japón, nuestros proveedores clave, fueron los principales afectados de la misma. Por ello, en el año 2009, las ventas de autos importados y exportados, conjuntamente en su totalidad presentaron una caída precipitada de -18% en relación al año anterior. Tras esta lamentable situación, se optó por buscar financiamiento de bancos e instituciones financieras, con el objetivo de mantener las ventas en los niveles esperados y así evitar futuras caídas (AEADE, 2009).

En el año 2010, se evidenció una notable recuperación después del descenso experimentado en el 2009, aumentando en un 42% las ventas de vehículos. Continuamente el 2011, fue registrado como el año más importante para el mercado automotor, teniendo un crecimiento adicional del 6% con relación al año 2009. Este año estuvo caracterizado por el mayor número de ventas para el mercado automotriz, dentro del período muestral analizado, con 140,343 unidades vendidas.

En contraste con el 2011, los años siguientes hasta el 2014, experimentaron un leve decrecimiento en las ventas del sector automotriz, ya que a partir del 2012, se produjo la restricción cuantitativa a la importación de vehículos, implementada de acuerdo a

la resolución COMEX N.66, vigente desde junio del año 2012 hasta el 31 de diciembre del 2014, limitando así la capacidad de oferta por parte de las empresas de la industria automotriz (AEADE, 2013).

En el año 2015, se vivió una recesión económica y las medidas tomadas por el gobierno de Rafael Correa, tuvieron un severo impacto, el cual repercutió en los años subsiguientes. Por esta razón, el año 2016 ha sido catalogado como el peor momento de los últimos 17 años, a partir de la implementación de la dolarización. En cuanto a cifras específicas, la AEADE presentó que:

“En relación con el año 2015, en el 2016 se redujo en 22% el volumen de ventas de vehículos nuevos; así la producción de vehículos disminuyó en 45%, las importaciones se redujeron en 12%, mientras que las exportaciones cayeron en 78%. En ciertos segmentos, la situación fue extrema: la venta de vehículos de carga de más de 3.5 toneladas tuvo una reducción de 49% y en el caso de tractocamiones la variación fue de -72%”.

Tras el análisis previamente realizado, se observan una serie de factores importantes en cuanto al comercio del sector automotor se refiere. El mismo que tiene una alta relevancia dentro de la economía ecuatoriana, debido a que contribuye con la movilidad de las personas y el transporte de mercancías, las cuales resultan ser factores clave para el crecimiento y el progreso de las sociedades modernas. Es así como, el desarrollo del sector automotriz se ha convertido en una necesidad para el desarrollo nacional, ya que aporta con producción, empleo, comercio e ingresos para el estado, a través de recaudaciones tributarias.

Podemos concluir que la dolarización marcó un antes y un después, dentro de la venta de bienes y servicios en general para el Ecuador. A pesar de las fluctuaciones vividas dentro de los períodos estudiados, claramente se puede apreciar que existió

una tendencia positiva post - dolarización, en cuanto a las ventas de vehículos. Esta medida emergente tomada en el año 1999, confirma que la adopción del dólar estadounidense, generó estabilidad financiera a largo plazo, lo cual se ve reflejado de manera cuantitativa, en los resultados previamente analizados. Por otro lado, cabe recalcar que las ventas se ven directamente relacionadas con la inversión extranjera, por lo que las restricciones a las mismas, sobre todo a productos importados, atraerá o ahuyentará a la inversión extranjera por parte de las filiales de marcas multinacionales posicionadas en el país.

3.4. Aporte fiscal

Existen leyes que han sido adoptadas por el Estado Ecuatoriano que regulan la actividad industrial, es así cómo se desarrolla la Ley de Fomento Industrial (2002), la cual mantiene una división específica en cuanto a la Ley de Fomento Automotriz. Además la Ley Orgánica de Aduanas y la Ley de Régimen Tributario Interno con Regímenes de Importación, confirma que el sector automotor es un importante contribuyente al Fisco, generando grandes recursos para el Estado. Para ser más específicos debemos analizar cómo a lo largo de los años en el Ecuador, los vehículos han ido tomando una carga impositiva, ya sea en aranceles a las importaciones y el impuesto a los vehículos motorizados, como el impuesto ambiental a la contaminación vehicular, IVA, impuesto a los consumos especiales y el impuesto a la salida de divisas (Arellano, 2000).

Es así como rescatamos una importancia significativa de la actividad de la industria automotriz con respecto a la economía de forma global, pero aún más en el aporte fiscal que este produce a través de impuestos y aranceles. La industria automotriz representa alrededor del 6% del monto total de las importaciones por concepto de conjuntos

CKDs y otros insumos y aporta con el 4% promedio de los ingresos tributarios, es decir, la industria automotriz es una de las mayores contribuyentes a los ingresos gubernamentales no sólo a nivel nacional, sino también a nivel mundial (Landeta, 2011).

El sector automotriz está compuesto principalmente por varios sub sectores, tales como: importadoras, empresas dedicadas al ensamblaje, distribuidoras, actividades de talleres, venta de autopartes, y demás. Sin embargo, muchas de estas actividades no se encuentran registradas de manera individual en las estadísticas nacionales, por tal motivo no es posible medir el peso que tiene cada una de manera individual dentro de la economía.

En el presente análisis realizado a partir de 1997 hasta 2016, se ha observado que un auto puede llegar a pagar hasta 87% de impuesto (Villalba, 2013), ya que el sector automotor es una de las industrias que más impuestos aporta al fisco. Algunos de los impuestos desarrollados durante el ciclo estudiado son:

- Impuesto a los consumos especiales
- Impuesto a la propiedad de los vehículos motorizados
- Impuesto ambiental a la contaminación vehicular (IACV)

3.4.1. ICE en el sector automotriz

Desde el año 1981 se crearon leyes específicas, las cuales gravaron los consumos selectivos sobre la adquisición de bienes suntuarios. En el Ecuador, el Impuesto a los Consumos Especiales, aparece con la creación de la Ley de Régimen Tributario Interno de 1989 (SRI, 1989). El Impuesto a los Consumos Especiales es un impuesto creado con el objetivo de cumplir las disposiciones tributarias citadas en el artículo 82 de la

“Ley de Régimen Tributario Interno”, cuyo principal objeto es disminuir el consumo de bienes suntuarios y bienes dañinos a la salud, como son el cigarrillo y el alcohol. Es por esto que es necesario concientizar a los importadores y fabricantes, sobre sus obligaciones tributarias ante el Fisco (SRI, 2012).

Año	Total Impuesto consumos especiales (miles \$)	Impuesto consumos especiales vehículos (miles \$)	Participación consumos especiales vehículos vs. Total
1997	\$ 147,732.66	\$ -	0.00%
1998	\$ 122,757.88	\$ 12,631.05	10.29%
1999	\$ 79,905.03	\$ 2,999.94	3.75%
2000	\$ 88,674.41	\$ 6,416.06	7.24%
2001	\$ 181,472.25	\$ 12,986.08	7.16%
2002	\$ 257,068.87	\$ 14,739.48	5.73%
2003	\$ 277,604.65	\$ 14,017.95	5.05%
2004	\$ 321,519.89	\$ 11,961.81	3.72%
2005	\$ 379,731.31	\$ 16,901.90	4.45%
2006	\$ 416,962.76	\$ 5,995.51	1.44%
2007	\$ 456,739.55	\$ 11,241.88	2.46%
2008	\$ 473,903.01	\$ 27,156.00	5.73%
2009	\$ 448,130.30	\$ 39,378.30	8.79%
2010	\$ 530,241.00	\$ 54,933.60	10.36%
2011	\$ 617,870.64	\$ 55,979.60	9.06%
2012	\$ 684,502.83	\$ 73,030.17	10.67%
2013	\$ 743,626.30	\$ 83,755.02	11.26%
2014	\$ 803,196.05	\$ 45,439.44	5.66%
2015	\$ 839,644.49	\$ 98,050.34	11.68%
2016	\$ 798,330.00	\$ 50,312.00	6.30%

Tabla 6: Contribución de los impuestos a los consumos especiales de vehículos, con respecto al total de impuestos a los consumos especiales en el Ecuador

En Ecuador, el ICE se encuentra gravado sobre las bebidas alcohólicas, cigarrillos, televisión pagada, vehículos motorizados, entre otros. En el presente análisis se analiza la época pre y post dolarización, comenzando con el año 1997, año en el cual bajo la presidencia de Abdalá Bucaram, el país se encontraba pasando por una recuperación, la cual necesitó medidas reeducativas como el impuesto a consumos especiales. Durante 1997, la recaudación comprendió un total de \$147,732.66 miles. Posteriormente en 1998, el panorama fue diferente, ya que la recaudación del total de impuesto al consumo especial decayó a \$122,757.88, donde específicamente el impuesto al consumo especial de vehículos fue de \$12,631.05. Esto gracias a las especulaciones de una posible crisis bancaria en 1999, inestabilidad económica y política, hiperinflación para 1999, devaluación de la moneda local y un bajo flujo de dinero. Todos estos aconteci-

mientos mencionados, aportaron de igual manera a que el año 99 se vea caracterizado por ser el año con la menor recaudación de impuestos a consumos especiales en cuanto a vehículos se refiere. Se obtuvo el resultado mínimo de \$2,999.94 miles (Guerra, 2010).

El año 2000, fue un año en el cual se tomaron medidas para surgir tras los estragos que dejó la crisis en el pueblo ecuatoriano. El principal objetivo fue encontrar estabilidad económica para que se active la economía, por lo cual tomando en cuenta a la recaudación fiscal, tanto el total del ICE global como el ICE de vehículos, presentaron una leve mejora alcanzando la cantidad de \$88,674.41 y \$6,416.06 miles respectivamente. Los impuestos a los consumos especiales de vehículos representaron el 7,24% del ICE total recaudado, comparado a un 3.75% del año anterior, lo que nos da a entender que los indicadores, tales como: inflación, tipo de cambio, flujo de dinero, entre otros; fueron estabilizándose gradualmente, beneficiando así al crecimiento de la economía en el país. Es importante dar a notar que para los años subsiguientes 2001 - 2005, el escenario mejoró aún más (Vera, 2014). Los impuestos a consumos especiales tuvieron una capacidad recaudatoria significativa. Sin embargo, cabe destacar que estos impuestos se justifican a medida en que estos se vean gravados sobre bienes de fácil recaudación, como es el caso de los automotores.

En el 2006, el total del impuesto a consumos especiales alcanzó una fuerte cifra de \$416,962.76 miles, no obstante la recaudación del ICE de vehículos no presentó los mismos resultados, debido a que al haber un incremento significativo en los aranceles de vehículos ese año, terminó con una cantidad mínima de \$5.995,51 miles, representado apenas por el 1,44% del total. Según se determina en el informe presentado por la (AEADE, 2012):

“En lo que tiene que ver con el ICE a vehículos motorizados, antes del año 2007, en

terminos generales existia una tarifa fija advalorem de 5,15% y a partir del 1 de Enero de 2008, con la Ley para la Equidad Tributaria, el impuesto sufre una modificacion muy importante en dos aspectos: por un lado, ya no solo se tiene una tarifa fija, sino que dependiendo del precio de venta del vehiculo aplicaban siete rangos con tarifas desde 5% hasta 35%, y por otro lado, como consecuencia de lo anterior, se logra introducir un criterio de progresividad en este impuesto, algo muy dificil de encontrar en los impuestos indirectos (como es considerado el ICE) a nivel internacional” .

Los 8 rangos para gravar este impuesto se encuentran estipulados en el artículo 82 de la Ley de Régimen Tributario, en el grupo II perteneciente a tarifas ad valorem:

1. Vehículos motorizados de transporte terrestre de hasta 3.5 toneladas de carga, conforme el siguiente detalle:

- Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea de hasta USD 20.000 - 5%
- Camionetas, furgonetas, camiones, y vehículos de rescate cuyo precio de venta al público sea de hasta USD 30.000 - 5%
- Vehículos motorizados, excepto camionetas, furgonetas, camiones y vehículos de rescate, cuyo precio de venta al público sea superior a USD 20.000 y de hasta USD 30.000 - 10%
- Vehículos motorizados, cuyo precio de venta al público sea superior a USD 30.000 y de hasta USD 40.000 - 15%
- Vehículos motorizados, cuyo precio de venta al público sea superior a USD 40.000 y de hasta USD 50.000 - 20%

- Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a USD 50.000 y de hasta USD 60.000 - 25%
- Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a USD 60.000 y de hasta USD 70.000 - 30%
- Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a USD 70.000 - 35%

2. Vehículos motorizados híbridos o eléctricos de transporte terrestre de hasta 3.5 toneladas de carga, conforme el siguiente detalle:

- Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea de hasta USD 35.000 - 0%
- Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea superior a USD 35.000 y de hasta USD 40.000 - 8%
- Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea superior a USD 40.000 y de hasta USD 50.000 - 14%
- Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea superior a USD 50.000 y de hasta USD 60.000 - 20%
- Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea superior a USD 60.000 y de hasta USD 70.000 - 26%
- Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea superior a USD 70.000 - 32%

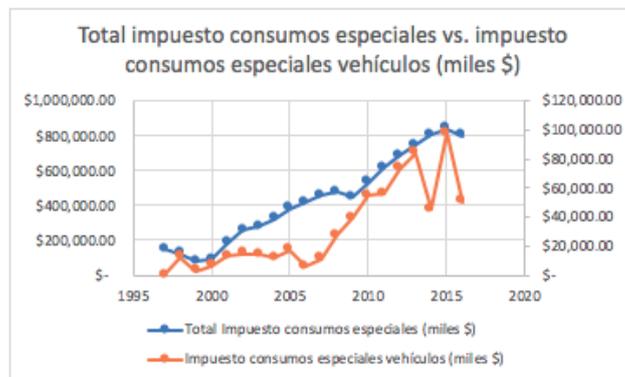


Figura 8: Total ICE nacional vs. ICE vehículos en miles de dólares

Como efecto directo, los precios de venta de los vehículos de gama alta se elevaron, sufriendo una reducción en ventas, es así como en el año 2008 únicamente se alcanzó la cifra de \$27,156.00 miles en impuestos (ICE), lo cual perjudicó sustancialmente a la recaudación tributaria por parte del estado ecuatoriano. En lo que respecta a las tarifas del ICE para automoviles híbridos, se evidencia que los vehiculos con un P.V.P. de hasta \$35.000 gravan el 0% del ICE. Por lo cual se buscaba que al implementar estas modificaciones en el sistema tributario del ICE, se tenga una tarifa impositiva mas alta, recayendo principalmente sobre el contribuyente que tiene mayor capacidad adquisitiva. Adicional a esto, con la constitución creada en 2008, el Estado adoptó medidas que eviten impactos ambientales negativos, teniendo como objetivo principal de la política fiscal, el generar incentivos para la producción de bienes ambientales aceptables.

La recaudación fiscal vehicular por concepto de impuesto a los consumos especiales ICE durante el período 2009 - 2013 aumentó porcentualmente una cantidad promedio de 10.02%. En el 2013 alcanzó una cantidad de \$83,755.02 miles, misma que fue representada por un 11,26% del total del ICE en ese año (\$743,626.30 miles). Esto se

debió a que en el 2011 entró en vigencia la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado, siendo así la octava reforma legal en materia tributaria que el Gobierno de Rafael Correa aprobó. Esta ley buscó la imposición de gravámenes sobre los vehículos que contaminan, tras haber desgravado la importación y venta de vehículos híbridos en 2008. Además en el año 2013, al implementarse la política fiscal verde se creó el impuesto a la contaminación vehicular, el IVA e ICE fueron diferenciados para vehículos híbridos y hubo un mejoramiento en la calidad del combustible (CORPEI, 2012).

A partir de julio 2015 hasta enero 2016, Ecuador experimentó un período de disminución en el número de vehículos vendidos dentro del sector automotriz. Por lo que la Ley Orgánica de Equilibrio de Finanzas Públicas, entró en vigencia el 29 de abril de 2016, en la misma que temporalmente se implementó la reducción de cinco puntos al Impuesto de Consumos Especiales (ICE). Esta medida beneficiaba a los vehículos que tenían un precio de venta de hasta 30,000 dólares. El consumidor fue el principal beneficiario de la medida tomada, ya que el incremento de dos puntos al Impuesto al Valor Agregado (IVA), era cubierto por las concesionarias. Esta medida fue aprobada por la Ley de Solidaridad (Vera, 2014).

Adicionalmente, la oferta de unidades de vehículos sufrió una contracción debido a la reducción de los cupos, los cuales se mantuvieron hasta el 2016 y cuya disminución provocó también el decrecimiento en la demanda de vehículos debido al alto precio final al público de los mismos. El sector automotor se vio de tal forma afectado que se produjo el cierre temporal de una planta de ensamblaje, debido a una baja oferta y demanda de vehículos; esto de igual manera provocó consecuencias negativas significativas dentro del encadenamiento productivo.

3.4.2. Impuesto a los vehículos motorizados

Los propietarios de vehículos, destinados al transporte o por uso particular se ven obligados a pagar el impuesto a la propiedad de vehículos motorizados. El servicio de Rentas internas (SRI) juega un papel importante en cuanto al aporte fiscal de cualquier tipo de industria, incluido el sector automotriz, específicamente hablando del impuesto mencionado anteriormente la base imponible depende del avalúo de cada uno de los vehículos registrados en la base de datos del SRI. El servicio de Rentas Internas basa su análisis en los precios finales incluyendo impuestos que los concesionarios o fabricantes establecen. Adicional a esto, la entidad tendrá que tomar en cuenta el % de depreciación anual para un resultado más preciso.

Cabe recalcar que las unidades exentas de este impuesto son las pertenecientes al gobierno, las que se encuentran temporalmente en el país y las unidades que brindan servicios tales como servicios hospitalarios.

Año	Impuesto propiedad vehiculos motorizados miles \$	Variación anual impuesto propiedad vehiculos motorizados (miles \$)
1997	\$ 35,037.45	0%
1998	\$ 33,591.59	-4%
1999	\$ 20,154.62	-40%
2000	\$ 22,212.67	10%
2001	\$ 49,007.66	121%
2002	\$ 47,966.10	-2%
2003	\$ 51,956.12	8%
2004	\$ 56,616.54	9%
2005	\$ 62,314.40	10%
2006	\$ 69,564.82	12%
2007	\$ 74,356.04	7%
2008	\$ 95,316.26	28%
2009	\$ 118,096.60	24%
2010	\$ 155,628.00	32%
2011	\$ 174,452.19	12%
2012	\$ 192,787.96	11%
2013	\$ 213,989.21	11%
2014	\$ 254,613.49	19%
2015	\$ 223,066.54	-12%
2016	\$ 194,675.00	-13%

Tabla 7: Variación anual del impuesto a la propiedad de vehículos motorizados en miles de dólares

Una vez explicado el concepto y la dinámica del impuesto a la propiedad de vehículos motorizados, procederemos al análisis del mismo, marcando dos etapas, antes y después de la crisis causada por la dolarización. Tomando como punto de referencia al año 2000. El ciclo previo a la dolarización el Ecuador presentó una recaudación tributaria a razón del impuesto de propiedad de vehículos lamentable. Tal es así, que las variaciones anuales durante este período de tiempo experimentaron un decrecimiento gradual, obteniendo resultados únicamente negativos. El año 1999, año caracterizado por el inicio del fuerte golpe causado por el sistema monetario, presentó una variación anual respecto a años anteriores de -40%, dando a notar que en ese tiempo las personas no disponían de recursos para la adquisición de un vehículo. Esto junto con una alta inflación, un sistema financiero deplorable, la devaluación de la moneda y una inestabilidad política hicieron que los ingresos tributarios decayeran de manera significativa.

A partir del año 2000, el estado ecuatoriano comenzó con la implementación de medidas correctivas a la previa crisis. Estas medidas tuvieron un peso importante para el aporte fiscal, ya que para el 2001, los ingresos a razón de propiedad de vehículos aumentó en un 121% respecto a los años previos a la dolarización, obteniendo una cifra de \$49,007.66 miles. La causa de este fortalecimiento tributario es el aumento tanto en la demanda como en la oferta de vehículos por parte de los consumidores y de los fabricantes de vehículos respectivamente. A partir del año 2002 en adelante, la economía ecuatoriana en cuanto al impuesto específico mencionado anteriormente, mantuvo una tendencia lineal en cuanto al ingreso tributario se refiere, es decir, la variación anual promedio de este impuesto fue de 10,4%, viéndose representado por una economía más estable, la cual superó un desequilibrio significativo en la etapa previa al cambio del sistema monetario (Moreno & Naranjo, 2002).



Figura 9: Variación anual del impuesto a la propiedad de vehículos motorizados en miles de dólares

Es por lo antes expuesto, que podemos afirmar que el ciclo posterior a la dolarización generó un efecto positivo tanto para el aporte fiscal como para la economía en general, lo que se tradujo en una economía más dinámica y con una proyección económica y política más estable. Al existir un aumento tanto en la oferta como en la demanda de vehículos a nivel local, se podría intuir que el poder adquisitivo de las personas mejoró. Sin embargo, por razones externas (comercio exterior) al impuesto ya mencionado, el sector automotor se vio perjudicado por la implementación de un sin número de restricciones, ya sean estas aranceles, limitaciones en los cupos de importación, salvaguardas, entre otras; las cuales si bien es cierto apoyaron a la producción nacional, pero que a largo plazo terminaron perjudicando al sector en general, ya que las importaciones representan un porcentaje mayor a las exportaciones dentro del país.

Los años que se vieron perjudicados por este escenario fueron, principalmente los años 2015 y 2016, año en el cual Rafael Correa terminó su período presidencial. Dicho esto se puede apreciar una leve caída en dichos años en cuanto a la variación anual, volviendo a mostrar un resultado negativo de -12% y -13% respectivamente. Compa-

rado a los años post dolarización, estos dos años marcan una excepción dentro de este ciclo, asemejándose a los resultados obtenidos en el período antes de la dolarización.

3.4.3. Impuesto ambiental a la contaminación vehicular (IACV)

A partir del año 2012, este impuesto gravó la contaminación del ambiente producida por el uso de vehículos motorizados de transporte terrestre, la cual se debe pagar sobre la base imponible de acuerdo al cilindraje del vehículo y el factor de ajuste que considera su antigüedad (CORPEI, 2012).



Figura 10: Recaudación impuesto ambiental por contaminación vehicular en miles de dólares

Esta ley se abrió bajo un período de transición, con el objetivo de que los vehículos de mayor cilindraje obtengan un descuento y no realicen el pago del valor real del impuesto, lo cual resultaba oneroso. Bajo la segunda transitoria de la ley, se otorgó un descuento del 80% en el pago del impuesto, pero ese beneficio únicamente aplicó en el año 2013. Desde el año 2014 se redujo el impuesto al 50%, es por esto que la cantidad recaudada en este año fue de \$114,809.21 miles. Posteriormente, durante el ciclo 2015 - 2016, los vehículos motorizados cuyo cilindraje era mayor a 2500 cm³ y tengan 5 años de antigüedad, contados desde su año de fabricación, tenían la rebaja del 50% del impuesto ambiental por contaminación vehicular, manteniendo una cifra

de recaudación de \$113,200.82 y \$112,025.00 miles (CEPAL, 2013). El cálculo del impuesto se realiza tomando en consideración las siguientes tablas: una de tarifa por cilindraje y otra por el número de años de antigüedad.

No.	Tramo cilindraje - Automóviles y motocicletas (b)*	\$ / cc. (t)*
1	Menor a 1.500 cc	0.00
2	1.501 - 2.000 cc	0.08
3	2.001 - 2500 cc	0.09
4	2.501 - 3.000 cc	0.11
5	3.001 - 3.500 cc	0.12
6	3.501 - 4.000 cc	0.24
7	Más de 4.000 cc	0.35

Tabla 8: Tramo cilindraje - automóviles y motocicletas

No.	Tramo de Antigüedad (años) - Automóviles	Factor (FA)
1	Menor a 5 años	0%
2	De 5 a 10 años	5%
3	De 11 a 15 años	10%
4	De 16 a 20 años	15%
5	Mayor a 20 años	20%
6	Híbridos	-20%

Tabla 9: Tramo de antigüedad en años - automóviles

En cuanto a los vehículos híbridos y eléctricos, en el 2013, bajo el Gobierno de Rafael Correa, se dio la reforma fiscal verde, la cual precisamente no tenía fines de

recaudación, por el contrario buscaba crear hábitos de consumo amigables con el medio ambiente, reduciendo las emisiones contaminantes, cambiar los patrones de consumo hasta vehículos de menos cilindraje e incentivar el uso del transporte público. Por lo cual se dio paso a los impuestos a la contaminación de los vehículos, e incentivo de los vehículos híbridos de bajo cilindraje o eléctricos.

En un principio se estableció tarifa 0% del IVA e ICE para los vehículos híbridos, sin embargo, después de una reconocida equivocación por parte del presidente de la República, se estableció que los vehículos híbridos sí contaminan. Es verdad que contaminan menos que un vehículo convencional, ya que emiten al menos 70 gramos de CO₂ por kilómetro, lo cual es una cantidad relativamente baja comparado a las emisiones que produce un auto sin las características de un híbrido. Adicionalmente, dependen de gasolina para cargar su batería eléctrica. Por otro lado, los vehículos eléctricos sí son diferentes, es decir, son cero contaminantes, al desarrollar una tecnología limpia, la cual emite cero gramos de CO₂ y, además, no depende de gasolina, puesto que su carga es realizada directamente con la electricidad del enchufe. Estos vehículos están gravados con tarifa 0% de IVA (Narváez, 2017).

En conclusión tras el análisis a detalles de la contribución al fisco, es preciso denotar cómo el sector automotor ecuatoriano ha respondido a la dinámica de la demanda y la oferta. En algunos casos depende si el vehículo es de fabricación nacional o si es importado. El aporte tributario por parte del sector automotor indicado anteriormente, nos indica que es uno de los pilares fundamentales que sostienen al Régimen Tributario Ecuatoriano, los años más representativos tras este análisis según lo menciona el Servicio de Rentas Internas (2012):

“fueron el año 2008, puesto que el Ecuador generó más de 700 millones de USD en recaudación fiscal. Más adelante, el aporte tributario del sector en el 2011 presentó

un incremento de 108 millones, resultando en un crecimiento de 13% con relación al aporte de USD 841 millones registrado en el año 2010" (SRI, 2012).

Es importante recalcar que a diferencia de los países vecinos, la carga impositiva en Perú va desde un 25% y en Chile a partir de un 60%. En el caso de Colombia, además de no gravar el ICE, las tarifas arancelarias a las importaciones resultan ser menores a las de Ecuador (Hernández, 2004). Esto representa una desventaja para los consumidores locales ecuatorianos, ya que son estos quienes deben afrontar el valor total del vehículo.

4. Conclusiones

- La fabricación de equipo de transporte a largo plazo se vio afectada por la inestabilidad nacional, tanto política como económica, la cual desencadenó una tendencia negativa y provocó un decrecimiento en la fabricación de equipos, durante los 25 años tomados en cuenta para la muestra, 1992 - 2016. De igual forma, esto se vio reflejado en el insuficiente desempeño por parte del sector automotor en general.
- El empleo en el sector automotor, es un importante dinamizador de la economía nacional, la cual sufrió grandes cambios, marcados por un antes y un después de la dolarización implementada en el año 2000. A largo plazo, tras haber pasado por el cambio monetario, la dolarización poco a poco tuvo un efecto positivo dentro del empleo en el sector automotriz, efecto que tuvo repercusiones positivas para el desarrollo económico del país, como disminución de la pobreza y estabilidad económica.

- En cuanto a la balanza comercial automotriz, a pesar de que esta fue negativa cada año (importaciones fueron mayores a las exportaciones), esta presentó una mayor tendencia positiva antes de la dolarización que después de la dolarización lo que quiere decir que la cuenta corriente específicamente tuvo más ingresos que gastos por exportaciones que por importaciones.

La balanza de pagos mantuvo valores positivos en el período pre y post dolarización, sin embargo, antes de la dolarización mantuvo un porcentaje mayor, comparado al período después de la dolarización. Dicho esto, podemos afirmar que la dolarización afectó de manera negativa a la balanza de pagos, ya que la cuenta corriente junto con la balanza comercial automotora, se vieron marcadas por una tendencia negativa durante el período 2000-2016, lo que pone en duda el beneficio supuesto de este cambio de sistema monetario, como medida para una economía más estable. Todo esto debido a un aumento en la deuda externa (préstamos), a un aumento en el gasto público y a una falta de apoyo tanto a la inversión extranjera como al comercio externo en general.

- Se puede afirmar que a largo plazo la dolarización tuvo un efecto positivo dentro de la producción automotriz, debido a que marcó una tendencia positiva comparado al ciclo previo a la misma (1992 - 2000), el cual se vio aglomerado por situaciones de inestabilidad política y económica, desconfianza e indecisión.
- El comercio del sector automotor, tiene una alta relevancia dentro de la economía ecuatoriana, debido a que contribuye con la movilidad de las personas y el transporte de mercancías, las cuales resultan ser factores clave para el crecimiento y el progreso de las sociedades modernas. Es así cómo, el desarrollo del sector automotriz se ha convertido en una necesidad para el desarrollo nacional, ya que

aporta con producción, empleo, comercio e ingresos para el estado, a través de recaudaciones tributarias.

Podemos concluir que existió una tendencia positiva post - dolarización, en cuanto a las ventas de vehículos. Esta medida emergente tomada en el año 1999, confirma que la adopción del dólar estadounidense, generó estabilidad financiera a largo plazo en cuanto a comercio se refiere, lo cual se ve reflejado de manera cuantitativa, en los resultados previamente analizados.

- El ciclo posterior a la dolarización generó un efecto positivo tanto para el aporte fiscal como para la economía en general, lo que se tradujo en una economía más dinámica y con una proyección económica y política más estable. En conclusión, el aporte tributario por parte del sector automotor, es uno de los pilares fundamentales que sostienen al Régimen Tributario Ecuatoriano.
- Podemos decir que mas de 29,000 empresas de produccion, comercio y servicios automotrices, contribuyen al desarrollo, dinamismo y estabilización economica del pais. El sector automotriz en particular, es protagonista y motor de un Ecuador que busca una reactivacion economica, la cual restablezca el comercio y la inversión, el empleo y la producción, tanto para el sector automotor como para la industria ecuatoriana en general. Adicionalmente, a exepción de ciertos puntos citados en el presente trabajo de titulación, cabe destacar que la dolarización tuvo consecuencias positivas para con el sector automotor, ya que a largo plazo fortaleció las actividades económicas antes dichas.

5. Referencias

- AEADE (2008). Anuario. *Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador*.
- AEADE (2009). Anuario. *Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador*.
- AEADE (2012). Anuario. *Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador*.
- AEADE (2013). Anuario. *Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador*.
- Arellano, M. F. (2000). "apertura automotriz, para compensar la menor producción".
El Financiero.
- Arenas (2000). Control de tiempos y productividad. la ventaja competitiva. *Parainfo*.
- Arosemena, G. (1996). *La Historia Empresarial del Ecuador*. La Historia Empresarial del Ecuador, Vol.2, Primera Edición.
- Arteta, G. (1999). Opciones cambiarias para el Ecuador: El dilema de la elección.
CORDES, Quito.
- Ballesteros, R. (2001). Comercio internacional.
- BCE (1997). 1927-1997. setenta años de información estadística. *Banco Central del Ecuador*.
- BCE (2004). Información estadística mensual. *Información Estadística Mensual, No. 1828*.
- BCE (2016). Información estadística mensual. *Información Estadística Mensual, No. 1828*.

- BCE (s.f.). Dolarizacion. *Publicaciones notas dolarizacion*.
- BCE-FLACSO (2007). Encuesta de empleo urbano 2003-2006. *BCE-FLACSO*.
- CAN (s.f.). Chile vuelve a la can como miembro asociado luego de 30 años de ausencia. *Prensa*.
- Carrillo, J. (2007). Economy weblog. *BLOGESTUDIO, Producer, WORDPRESS*.
- CEPAL (2002). Panorama social de america latina 2001-2002 (santiago). *CEPAL-Comision Economica para America Latina y el Caribe 2002*.
- CEPAL (2013). Comision economica para america latina y el caribe (cepal). *Comision Economica para America Latina y el Caribe*.
- COMEX (2013). Comercio exterior.
- CORPEI (2011-2012). "análisis del sector automotor, corporacion de promocion de exportaciones e inversiones". *CORPEI*.
- Económica, E. (s.f.). Balanza comercial.
- EKOS (s.f.). Balanza de pagos.
- Federico (2014). Dolarización. *Econlink*.
- Hernández, R. (2004). Marco teorico-conceptual de la competitividad.
- INEC (2010). Censo nacional economico 2010. *Instituto Nacional de Estadistica y Censos*.
- Jaque, R. (2007). La dolarización y el riesgo cambiario en la banca múltiple. *Unidad Asesora de Análisis Económico y Social, 1-16*.

- Landeta, E. (2011). Ecuador: Mercado automotriz. *Pacific Credit Rating (PCR)*, 1-7.
- Larrea, C. (2004). Crisis, dolarización y pobreza en el ecuador. *IEE*, 215-234.
- Larrea, C. & North, L. (1997). Ecuador: Adjustment policy impacts on truncated development and democratization. *Third World Quarterly*, Vol. 18, No. 5, pp 913-934.
- Larrea, C., Sanchez, J., & Coraggio, J. L. (2002). Pobreza, empleo y equidad en el ecuador / empleo y economía del trabajo en el ecuador, algunas propuestas para superar la crisis. *Perspectivas para el Desarrollo Humano (PNUD) e ILDIS/Abyayala*.
- Lopez, F. (1999). Por qué y cómo dolarizar. *ESPOL, Guayaquil*.
- Mchose (1994). Manufactura, calidad y productividad.
- Moreno, A. & Naranjo, G. (2002). La industria automotriz nacional, una estimación de su situación, estructura económica, eficiencia y argumento para su desregulación. *ESPOL*.
- Moreno, J. L. (1997). La experiencia monetaria de Panamá: Lecciones de una economía dolarizada. *La Experiencia Monetaria de Panamá: Lecciones de una Economía Dolarizada*.
- Narvárez, J. P. A. (2017). Análisis del sector automotriz ecuatoriano. período 2011-2015. *PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR - FACULTAD DE ECONOMÍA*.
- ONU (2009). División de estadística del departamento de asuntos económicos y sociales. *Clasificación Industrial Uniforme de todas las actividades económicas (CIIU), revisión 4*.

- Ortega, J. (2005). Análisis del sector automotor ecuatoriano. *Dirección General de Estados Unidos*.
- Penaloza, R. (2005). Dollarization and price dynamics. *Nashville, Tennessee: Vanderbilt University*.
- Ponce, C. (s.f.). Exposición de “perspectivas al futuro”.
- Procuador (2011). Análisis sectorial automotriz y autopartes 2011. *Unidad de inteligencia comercial*.
- Rivera, J. (2007). Analysis of trade on el salvador post dollarization. *Baton Rouge: Louisiana State University*.
- Rojas, M. & Valle, A. (1998). Dolarización en la economía ecuatoriana. *Memoria Anual 1997, BCE, Quito*.
- Roque, E. (2000). La crisis económica financiera ecuatoriana de finales de siglo y la dolarización. *Exigibilidad de los derechos económicos, sociales y culturales*, 2.
- Schuler, K. (2002). El futuro de la dolarización en Ecuador. *Instituto ecuatoriano de economía política (IEEP)*.
- Sevilla, A. (2015). Economipedia. *Economipedia*.
- SRI (1989). Reglamento aplicado a la ley de régimen tributario interno decreto 2411. *Publicada en Registro Oficial No. 341*.
- SRI (2012). Historia de la tributación en Ecuador, cambios sociales y organizacionales. *Jornadas tributarias del 2012*.

Valarezo, M. (2008). Evaluación económica del impacto de la dolarización en el comercio internacional del Ecuador a partir del modelo de gravedad. *Zamorano*.

Vera, M. F. A. (2014). "la balanza comercial del sector automotriz del Ecuador: Periodo 2005-2012". *UNIVERSIDAD DE GUAYAQUIL - FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS - MAESTRIA EN NEGOCIOS INTERNACIONALES Y GESTION DE COMERCIO EXTERIOR*.

Villalba, C. A. T. (2013). Analisis de competitividad del sector automotor del Ecuador 2004-2007. *FACULTAD LATINOAMERICANA DE CIENCIAS SOCIALES SEDE ECUADOR - PROGRAMA DE ECONOMIA*.