

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR

FACULTAD DE ECONOMÍA

Disertación previa a la obtención del título de

Economista

*El efecto en el ingreso y en el empleo de la aplicación de la
salvaguardia de sobretasas arancelarias al sector automotriz:
estudio de caso Ciauto – Esprom-Pur en el periodo 2013-2017*

Diana Carolina Vizcaíno Urquiza

carovizcaino@hotmail.com

Director: José Antonio Martínez

josemartinez77@yahoo.com

Quito, junio de 2019

Resumen

En esta investigación se analiza la situación macroeconómica del Ecuador y los factores que llevaron al país a adoptar medidas proteccionistas durante el periodo 2013 – 2017. Una de las industrias a las que la coyuntura, la literatura y las noticias en general, han catalogado como afectadas por estas medidas es la industria automotriz. La gran fuga de dólares hacia el extranjero y el empleo que genera el encadenamiento productivo hacen de ésta una industria relevante en el estudio macroeconómico.

La presente investigación de tipo postpositivista, analiza el efecto de la implementación de la salvaguardia de sobretasas arancelarias en dos variables importantes: el ingreso por ventas y la rotación de personal en dos empresas del sector automotriz: la ensambladora Ciauto y Esprom-Pur, empresa proveedora de la primera; el análisis se realiza utilizando herramientas cualitativas y cuantitativas. Se recurre a la investigación documental, bibliográfica y a entrevistas no estructuradas a los principales directivos de las mencionadas empresas.

Como conclusión, se ha identificado que a través del análisis específico de la empresa Esprom-Pur, la afectación de las salvaguardias a la industria automotriz no fue general, puesto que esta empresa autopartista tuvo en el periodo que duró la implementación de las salvaguardias una evolución favorable en cuanto al ingreso y a la rotación de personal. Por otro lado, la aplicación de las salvaguardias incidió de manera negativa en la empresa Ciauto, ya que esta empresa, durante el periodo de la aplicación de las salvaguardias, ensambló menos unidades de lo que había previsto ensamblar.

Palabras clave: Salvaguardias, aranceles, industria automotriz, ensambladoras, autopartistas.

A mis padres por haberme forjado como la persona que soy hoy, cada uno de mis logros se han cumplido debido a su ejemplo y sacrificio. Me formaron con reglas y libertades, pero siempre con las palabras de aliento para tener mis metas firmes y nunca desviarme de ellas

***El efecto en el ingreso y en el empleo de la aplicación de la
salvaguardia de sobretasas arancelarias al sector automotriz:
estudio de caso Ciauto – Esprom-Pur en el periodo 2013-2017***

Introducción.....	9
Antecedentes	9
Justificación.....	11
Estrategia de investigación	12
Preguntas de la investigación	12
Pregunta general	12
Preguntas específicas.....	13
Objetivos de la investigación	13
Objetivo general	13
Objetivos específicos.....	13
Procedimiento metodológico.....	13
Variables e indicadores	14
Fundamentación teórica	15
Teorías del Comercio internacional	15
Teoría mercantilista.....	16
Ventaja absoluta	17
Ventaja comparativa.....	17
La teoría de Heckscher-Ohlin.....	18
Ventaja competitiva.....	19
Competencia monopolística	20
Políticas de comercio internacional.....	20
El libre comercio	21
El proteccionismo.....	22
La sustitución de importaciones	22
Barreras al comercio internacional.....	24
Barreras no arancelarias	24
Barreras arancelarias	24
Salvaguardia sobretasa arancelaria.....	25

Análisis macroeconómico de Ecuador en el período 2013-2017.....	28
El producto interno bruto (PIB) de Ecuador	28
El comportamiento del dólar y su influencia sobre el comercio	30
El petróleo y su influencia en las políticas comerciales.....	31
Las balanzas de pagos	32
Evolución del empleo en el Ecuador, sector manufactura y comercio	33
Barreras al libre comercio y la industria automotriz en Ecuador	37
Barreras al libre comercio implementadas en Ecuador periodo 2012 – 2017.....	37
Resoluciones aplicadas en el 2012 por el Comex	38
Resoluciones aplicadas en el 2013 por el Comex	39
Resoluciones aplicadas en el 2014 por el Comex	40
Resoluciones aplicadas en el 2015 por el Comex	41
Resoluciones aplicadas en el 2016 por el Comex	42
Resoluciones aplicadas en el 2017-2018 por el Comex.....	43
El sector automotriz en Ecuador	45
La industria automotriz del Ecuador	48
Empresas ensambladoras de Ecuador.....	51
Autos y Maquinas del Ecuador (Aymesa).....	52
General Motors Ómnibus BB (GM-OBB)	53
Corporación Maresa	54
Ciudad del Auto Cía. Ltda. (Ciauto)	55
Ventas en las empresas ensambladoras	55
Empresas autopartistas de Ecuador	56
Marco metodológico	59
Situación actual de la empresa Ciauto.....	59
Comportamiento de los ingresos Ciauto	61
Comportamiento del empleo Ciauto	63
Situación actual de la empresa Esprom-Pur	64
Comportamiento de los ingresos Esprom-Pur.....	66
Comportamiento del empleo Esprom-Pur.....	68
Conclusiones	70
Recomendaciones	72
Referencias bibliográficas.....	73

Anexos	81
Anexo 1: Entrevista a Pilo Pais: Gerente General de Ciauto	81
Anexo 2: Entrevista a Mauricio Proaño: jefe de planta de Esprom	85
Anexo 3: Entrevista a David Molina: director ejecutivo CINAE	89
Anexo 4: Entrevista a Bolívar Villalba: Director Ejecutivo de la cámara de industrias y producción de Tungurahua.....	92

Índice de tablas

Tabla 1. Variables e indicadores de la investigación	14
Tabla 2. PIB de Ecuador con precios constantes a 2007	28
Tabla 3. Exportaciones e importaciones de Ecuador: 2007 - 2013	32
Tabla 4. Evolución del empleo en Ecuador: 2013-2017	34
Tabla 5. Número de cupos de importaciones de CKD	38
Tabla 6. Reducción tarifa arancelaria por porcentaje de producto ecuatoriano incorporado...	39
Tabla 7. Restricción cuantitativa a la importación de CKD de chasis	40
Tabla 8. Términos de la reforma del Arancel Nacional	40
Tabla 9. Restricción Cuantitativa para importaciones de CIAUTO.....	40
Tabla 10. Cuotas de importación sin restricción de subpartida.....	41
Tabla 11. Cuotas de importación a la empresa Ciauto Cía. Ltda.	42
Tabla 12. Cronograma de desmantelamiento salvaguardia por balanza de pagos	42
Tabla 13. Arancel inicial de desgravamen para mercancías originarias de la Unión Europea	42
Tabla 14. Subpartidas correspondientes a la importación de CKD.....	43
Tabla 15. Cronograma aplicación Arancel Mínimo para importación de subpartidas de CKD	44
Tabla 16. Arancel inverso a contenido local para las importaciones de subpartidas de CKD.	44
Tabla 17. Importación anual por tipo de automotor: 2010-2018	47
Tabla 18. Importaciones de autopartes por países (las más altas).....	48
Tabla 19. Principales destinos de la producción nacional de vehículos.....	52
Tabla 20. Utilidades de las empresas ensambladoras en Ecuador: 2013-2017	56
Tabla 21. Principales productos y empresas por actividad económica de la industria automotriz en Ecuador.....	57
Tabla 22. Demanda proyectada de Ciauto a Esprom-Pur 2014- 2016	67
Tabla 23. Demanda proyectada de Ciauto a Esprom-Pur 2017 - 2018	68

Índice de gráficos

Gráfico 1. PIB de Ecuador y su variación 2007=100.....	29
Gráfico 2. PIB versus importaciones de Ecuador.....	29
Gráfico 3. La apreciación del dólar vs el peso colombiano	31
Gráfico 4. Evolución del precio y de la producción de petróleo en Ecuador.....	32
Gráfico 5. Balanza de pagos, exportaciones, importaciones, variación. Ecuador 2013- 2017	33
Gráfico 6. Distribución del empleo en Ecuador: 2013-2017.....	34
Gráfico 7. Evolución del desempleo en Ecuador	35
Gráfico 8. El empleo en el sector manufactura y comercio Ecuador	35
Gráfico 9. Valor agregado de la industria automotriz	45
Gráfico 10. Producción, exportación e importación de vehículos en Ecuador	46
Gráfico 11. Venta histórica total de vehículos en Ecuador (2010-2018).....	46
Gráfico 12. Participación histórica de vehículos ensamblados en Ecuador 2010-2018.....	47
Gráfico 13: Importación de repuestos, partes y piezas.....	48
Gráfico 14. Encadenamiento de la industria automotriz en Ecuador	50
Gráfico 15. Unidades producidas por ensambladora	51
Gráfico 16. Exportaciones por ensambladora	52
Gráfico 17. Partes y piezas producidas por empresas autopartistas en Ecuador.....	57
Gráfico 18. Misión, visión y valores de Ciauto.....	59
Gráfico 19. Matriz FODA - Ciauto	60
Gráfico 20. Integración de autopartes en Ciauto.....	61
Gráfico 21. Número de unidades ensambladas por Ciauto: 2013-2018.....	62
Gráfico 22: Producción real vs proyección de producción de Ciauto	62
Gráfico 23. Ingreso por ventas de la empresa Ciauto (USD).....	63
Gráfico 24. Número de empleados y evolución de la plantilla en Ciauto.....	64
Gráfico 25. Misión, visión y valores de la empresa autopartista Esprom-Pur	66
Gráfico 26. Ingreso por ventas de la empresa Esprom-Pur (USD)	66
Gráfico 27. Número de empleados y evolución de la plantilla en Esprom-Pur: 2013-2019....	68

Introducción

Antecedentes

La adopción de una postura clásica a favor del libre comercio o proteccionista, en contra del mismo, ha sido históricamente objeto de debate debido a los diferentes resultados obtenidos por los países que han aplicado políticas comerciales basadas en una u otra corriente.

Las sobretasas arancelarias para ciertos productos importados son una medida proteccionista de salvaguardia para el equilibrio de la balanza de pagos. Para el año 2014, la balanza de pagos ecuatoriana se ubicó en números negativos, 63.5 millones de dólares, según consta en la cuenta de bienes del boletín trimestral No.65 del Banco Central del Ecuador acerca de la balanza de pagos, es decir, el dinero que se pagaba por las importaciones era mayor al que ingresaba por las exportaciones debido a (entre otros) dos factores importantes: la apreciación del dólar (en comparación a la moneda de los países vecinos) y el bajo precio del petróleo, el cual alcanzó en diciembre el menor valor del 2014, \$47.34 (precio promedio ponderado del crudo oriente exportado por Petroecuador EP). Para contrarrestar esta situación económica, el gobierno nacional de turno se vio en la necesidad de aplicar la medida de salvaguardias por balanza de pagos que consiste en la aplicación de aranceles a determinadas importaciones (Avilés y Carrión, 2017).

La aplicación de esta medida fue oficializada mediante la Resolución N°. 011-2015 del Pleno del Comité de Comercio Exterior (Comex) del 6 de marzo de 2015, el artículo primero de la mencionada resolución indica que se emite la medida con la finalidad de “salvaguardar el equilibrio de la balanza de pagos...” (EC Comex, 2015: art. primero). Las salvaguardias de sobretasas arancelarias entraron en vigor el 11 de marzo de 2015 y oscilaban entre el 5 y el 45%, detallándose las partidas y sus aranceles en el anexo de la mencionada resolución.

Si bien la medida fue emitida como temporal (15 meses), el Comex, debido a la persistencia de los factores que determinaron la implementación de las salvaguardias resolvió que éstas se extendieran; mediante la Resolución 006-2016, se decidió diferir por un año el plazo de desmantelamiento de la salvaguardia para las tasas de 40%, 25% y 15% y eliminar la sobretasa del 5% que regía sobre casi 700 de las 2900 partidas incluidas en la medida; y se dispuso que la ejecución de la siguiente fase del cronograma de desmantelamiento de la medida de salvaguardia por balanza de pagos, se efectúe a partir del mes de abril de 2016.

Finalmente, el 1 de junio de 2017 la medida expiró, dejando un antes, un durante y un después, y la tarea de evaluar en qué medida su aplicación produjo los resultados esperados y qué efectos colaterales tuvo en los diferentes agentes económicos del aparato productivo del país. En la noticia *Industria Automotriz: cupos y salvaguardias*, publicada el 18 de abril de 2017 en la revista Ekos se evidencia que, con la caída de la participación de la industria automotriz en el

PIB, que pasó de 1,2% en 2008 a 0,7% en 2015, la industria automotriz fue afectada por la implementación de barreras proteccionistas como salvaguardias y cupos a la importación.

Las redes de proveedores de empresas globales están constituidas por pequeñas y medianas empresas locales (Bracamonte, Contreras, 2008) y la industria automotriz no es la excepción, un ejemplo de ello son las empresas proveedores de autopartes para las ensambladoras de vehículos, pequeñas o medianas empresas que apuestan al desarrollo y buscan una oportunidad de crecimiento junto a estas grandes ensambladoras.

Según el *Registro de empresas y/o personas naturales dedicadas a la actividad de ensamblaje*, creado por el Ministerio de Industrias y Productividad mediante Acuerdo Ministerial N° 17 131; se tienen cuatro industrias registradas para el ensamblaje de vehículos automotores en el Ecuador: Aymesa, Corporación Maresa, General Motors Omnibus BB y Ciudad del Auto Compañía Limitada - Ciauto (Ministerio de Industrias y Productividad, 2017).

La creación de la ensambladora Ciauto buscó reducir el nivel de desempleo en la provincia (Tungurahua) a través del cambio de la matriz productiva. Empezó su construcción en el año 2012 convirtiéndose en la primera ensambladora de vehículos del centro del país y la cuarta a nivel nacional. De acuerdo con su página web, Ciauto nace con una visión dirigida a la sustitución de importaciones mediante un nuevo modelo de gestión empresarial. Pequeñas y medianas empresas autopartistas proveen a Ciauto de partes y piezas tanto importadas como de producción nacional.

De acuerdo con la noticia *La producción de la ensambladora Ciauto cayó*, publicada el 15 de marzo de 2014 en el diario El Comercio, las restricciones adoptadas a través del recorte de cupos para las importaciones crearon preocupación por parte de la Asociación de Autopartistas de Tungurahua; en la noticia (y ratificado en entrevista realizada para la presente disertación) a Diego Proaño presidente de la mencionada asociación, manifiesta que el 65% de la facturación de la agrupación que dirige, se concentra en Ciauto y que la producción de las empresas autopartistas bajó como consecuencia de que se dejó sin cupos a Ciauto. La misma noticia acotó que una de las empresas autopartistas tungurahueses que se vio afectada fue la empresa ambateña familiar Esprom-Pur que elabora asientos en tapicería de cuero de primera calidad, en especial para los vehículos Haval H5 y Wingle.

Pilo Paíz, Gerente General de Ciauto, explica como la Resolución 049 del Comité de Comercio Exterior (Comex) redujo en un 59% la capacidad de producción de Ciauto y como la imposición de las salvaguardias elevó los aranceles de los kits para ensamblaje conocidos como CKD¹ a un promedio del 55%, que es más que el 40% que paga un vehículo que se importa armado, pese al encadenamiento productivo que genera la ensambladora.

¹ CKD: Completely knock down, por sus siglas en inglés, se conoce así, "...al conjunto formado por piezas y componentes importados por las industrias ensambladoras de chasis equipado con su motor debidamente autorizadas, que se importen desarmados, de uno o más orígenes, siempre que formen parte de un mismo conjunto y estén destinados al ensamblaje de chasis equipado con su motor y provengan en el mismo embarque..." (Comex, 2013)

La medida proteccionista de salvaguardia de sobretasas arancelarias implementada en el año 2015 para retomar el equilibrio de la balanza de pagos, tuvo una gran influencia tanto en las empresas ensambladoras como en las empresas autopartistas, dejando un antes, un durante y un después de su aplicación en el sector automotriz. Es necesario entonces y considerando el alcance delimitado, entender cuál fue la influencia de las salvaguardias en estas empresas del sector automotriz, para lo cual, se toma como estudio de caso a la empresa familiar Esprom-Pur en el periodo 2013-2017 para determinar el efecto en el ingreso y en el empleo de la aplicación de la salvaguardia de sobretasas arancelarias en esta empresa que provee a la ensambladora automotriz Ciauto en la ciudad de Ambato.

Justificación

En Plan Nacional del Buen Vivir del Ecuador 2013- 2017, expuesto por la Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo, tenía entre sus objetivos primordiales el impulsar la transformación de la matriz productiva, mediante la política y alineamiento estratégico de diversificar y generar mayor valor agregado en la producción nacional, con lo cual se quería fomentar la sustitución selectiva de importaciones.

Durante el periodo 2013-2017 se aplicaron medidas proteccionistas como la salvaguardia de sobretasas arancelarias de manera general a un conjunto heterogéneo de partidas en el Ecuador. El desconocimiento del impacto que tuvieron estas medidas de salvaguardias en el sector automotriz en el Ecuador, en especial en el segmento de empresas que proveen autopartes a las ensambladoras de este sector, crea la necesidad de realizar un estudio que identifique si la aplicación de medidas proteccionistas, de manera general, favorecieron o no al segmento de empresas autopartistas y en qué medida se contribuyó al cumplimiento del Plan Nacional del Buen Vivir.

Además, se busca entender si el mercado local ecuatoriano reemplazó el uso de los productos importados y favoreció a la producción nacional a través de un análisis del efecto en el ingreso y en el empleo de la empresa ambateña autopartista Esprom-Pur y de su principal cliente, la empresa ensambladora Ciauto.

La elaboración de este estudio ayudará a la empresa Esprom-Pur y a las empresas autopartistas del sector automotriz en la toma de decisiones, al momento de enfocar sus esfuerzos de mano de obra y capital mayoritariamente en la producción de piezas y partes para ensambladoras de autos locales o diversificar sus productos y servicios a un mercado más amplio, esto de acuerdo con los efectos que causaría una nueva aplicación de salvaguardias en el país.

Estrategia de investigación

La presente investigación pretende describir una posible relación de causa y efecto sobre un fenómeno que ya ha ocurrido de manera natural y sobre el cual no se tiene control, utilizando para ello una metodología mixta: cualitativa y cuantitativa (Pérez, 2017).

El método cualitativo que se utilizó, con la finalidad de conocer y describir desde el punto de vista de los actores el efecto del fenómeno estudiado, es el estudio de caso para dos empresas del sector automotriz, y como herramienta, la entrevista no estructurada (Mûnch y Ángeles, 2015).

La entrevista con preguntas abiertas se dirigió a: Pilo País - Gerente General de Ciauto, Mauricio Proaño - Jefe de Planta de la empresa Esprom-Pur, Juan Montes - trabajador de Esprom-Pur, Ángela Ruiz - Jefe de Talento Humano de Ciauto, David Molina - Director Ejecutivo de la Cámara de la Industria Automotriz del Ecuador y Bolívar Villalba - Director Ejecutivo de la Cámara de Industrias y Producción de Tungurahua; con el fin de conocer su posición con respecto a la evolución de los ingresos y del empleo, y su relación con las medidas proteccionistas aplicadas en el periodo 2013 - 2017.

En cuanto al componente cuantitativo de la investigación, ésta pretende describir con datos obtenidos de las propias empresas (Ciauto y Esprom), del Banco Central del Ecuador, de la Superintendencia de Compañías y Seguros, y de la Cámara de la Industria Automotriz del Ecuador, una relación entre la implementación de las medidas proteccionistas en el Ecuador en el periodo 2013 – 2017 (variable independiente) y, el ingreso por ventas y el empleo - rotación de personal (variables dependientes) en las empresas en cuestión. Para la variable independiente se utilizará el indicador “sin salvaguardias” o “con salvaguardias” y para las variables dependientes el indicador será el incremento o decremento porcentual de los ingresos y de la rotación de personal.

Preguntas de la investigación

Pregunta general

¿Cuál ha sido el efecto en el ingreso y en el empleo de la aplicación de la salvaguardia de sobretasas arancelarias en la empresa Esprom-Pur que provee a la ensambladora automotriz Ciauto en la ciudad de Ambato, en el periodo 2013-2017?

Preguntas específicas

1. ¿Cuáles fueron los principales factores económicos que llevaron a Ecuador a tomar medidas restrictivas hacia el libre comercio dentro del periodo 2013-2017?
2. ¿Fueron justificadas técnicamente las barreras al libre comercio que se aplicaron al sector automotriz en el Ecuador en el periodo 2013 – 2017?
3. ¿Cuál ha sido la evolución del ingreso y del empleo en la empresa autopartista Esprom-Pur antes, durante y después de la vigencia de la salvaguardia de sobretasa arancelaria de 2015?

Objetivos de la investigación

Objetivo general

Analizar el efecto en el ingreso y en el empleo, de la aplicación de la salvaguardia de sobretasas arancelarias en la empresa Esprom-Pur, en el periodo 2013-2017.

Objetivos específicos

- Identificar los principales factores económicos que llevaron a Ecuador a tomar medidas restrictivas hacia el libre comercio en el periodo 2013-2017.
- Definir las barreras proteccionistas aplicadas al sector automotriz en el Ecuador en el periodo 2013-2017.
- Analizar los estados financieros y la rotación de personal de Esprom-Pur antes, durante y después de la implementación de la salvaguardia de sobretasa arancelaria de 2015.

Procedimiento metodológico

Con el fin de dar respuesta a las interrogantes que guían esta investigación y desarrollar sus objetivos, a continuación, se detalla la metodología aplicada.

En cuanto a la determinación de los principales factores económicos que llevaron a Ecuador a tomar medidas restrictivas hacia el libre comercio dentro del periodo 2013-2017 se analizó el comportamiento de las siguientes variables macroeconómicas: el valor del dólar, los precios del petróleo, el PIB, el empleo y la balanza de pagos durante el periodo de estudio que abarca la

presente investigación. Las fuentes de recolección de datos para este capítulo fueron del Banco Central del Ecuador (BCE) y del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC).

Los datos macroeconómicos descritos complementados con el análisis de la Resolución N°1784 emitida por la Secretaria General de la Comunidad Andina en respuesta a la *Solicitud de autorización de medidas de salvaguardia por parte de la República del Ecuador por motivos de desequilibrio de su balanza de pagos global, bajo lo dispuesto en el artículo 95 del Acuerdo de Cartagena*, permiten determinar la justificación técnica para la aplicación de las salvaguardias al libre comercio en el sector automotriz en el Ecuador en el periodo de estudio.

Con la finalidad de contextualizar el escenario de estudio se describieron las barreras al libre comercio implementadas y el desarrollo de la industria automotriz en Ecuador, se analizó el sector utilizando datos recopilados de la Cámara de la Industria Automotriz del Ecuador (CINAE), de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE) y del Banco Central del Ecuador (BCE).

Por último, para el análisis de la evolución del ingreso y del empleo en la empresa autopartista Esprom-Pur antes, durante y después de la vigencia de la salvaguardia de sobretasa arancelaria de 2015 se recurrió a la interpretación de los datos obtenidos de ésta y de su principal cliente Ciauto y a las entrevistas realizadas hacia los directivos y personal de cada una, para así presentar las conclusiones y recomendaciones de la investigación.

Variables e indicadores

Esta investigación considera dos variables dependientes: el ingreso y la rotación de personal (empleo) y una variable independiente dicotómica: la aplicación de salvaguardias. La tabla 1 muestra las variables dependientes con sus respectivas variables independientes, sus indicadores y fuentes de recolección de datos.

Tabla 1. Variables e indicadores de la investigación

Variable dependiente	Variables independientes	Indicador	Fuente
Ingresos		% de crecimiento de los ingresos por ventas	Estados financieros de las empresas
Rotación de personal (empleo)		% de rotación de personal	Nóminas de las empresas
	Aplicación de salvaguardias	Si: Con salvaguardias No: Sin Salvaguardias	Recopilación bibliográfica: Resoluciones del Ministerio de Comercio Exterior

Fuente: Propia

Elaboración: Diana Vizcaíno

Fundamentación teórica

En el presente capítulo se realiza una descripción acerca del comercio internacional y de las teorías con las que se relaciona, definiendo tanto la postura clásica y neoclásica o a favor del libre comercio, como la proteccionista.

En primer lugar, se pone en contexto al comercio internacional revisando las principales teorías pertinentes. En segundo lugar, se revisan los instrumentos de la política comercial y las corrientes de libre comercio y del proteccionismo. Finalmente, se revisan las barreras al comercio internacional poniendo énfasis en la salvaguardia de sobretasas arancelarias. De esta manera se cubren los conceptos necesarios para contextualizar la situación de las medidas económicas aplicadas en el país en el periodo de análisis 2013-2017, para al final de esta investigación resolver qué tendencia económica ha dado mejores resultados para las empresas analizadas en la presente disertación, considerando que en el mencionado periodo se aplicaron ambas posturas económicas: la del liberalismo comercial y la de la protección a la industria.

Teorías del Comercio internacional

Lobejón (2001) en su libro *El comercio internacional* expone que el comercio internacional es una realidad consolidada desde del siglo XVI; a pesar de que en este siglo las transacciones internacionales tuvieron poca trascendencia debido a costes elevados de transporte y a limitaciones de carácter institucional, es a partir de esta época que el comercio internacional cuenta con condiciones favorables para su desarrollo debido al aumento del valor del comercio gracias al incremento en la variedad de productos intercambiados.

Larrea (2013), en su libro *Elementos del comercio internacional, el movimiento de capitales a nivel mundial* y Torres (2005), en su libro *Teoría del comercio internacional*, concuerdan con la premisa de que el comercio es visto como la característica social de la producción, puesto que un producto o servicio cumple con su función social cuando el comprador satisface sus necesidades y el vendedor recibe su pago correspondiente. Según Torres (2005), el comercio internacional es un caso especial de comercio debido a que las leyes y principios que rigen el comercio interno tienen, en general, la misma validez en el campo del comercio internacional.

El comercio internacional es definido por Larrea (2013) desde dos puntos de vista: operativo y científico. Desde el punto de vista operativo, el comercio internacional, es una actividad económica en constante desarrollo y evolución y desde el punto de vista teórico-científico es una rama de la ciencia económica que se encarga del estudio de las relaciones económicas entre países y la posible afectación que estas relaciones podrían tener en las economías nacionales. Alineado al mencionado punto de vista teórico-científico de Larrea, Salvatore (1995) manifiesta que el estudio de la economía internacional trata la interdependencia económica entre países, el flujo de bienes, servicios y pagos, y las políticas diseñadas para la regulación de dicho flujo.

Varios autores de pensamiento neoclásico, entre ellos Krugman y Obstfeld (2006), consideran al comercio internacional como la ruta más efectiva para alcanzar el desarrollo y la actividad que mayor generación de ingresos provee; para los mencionados autores, la apertura comercial da la oportunidad de cubrir las necesidades de la población de cada país mediante el intercambio, tomando en cuenta los factores de precio, distancia y las políticas proteccionistas de cada nación. Como indica Balassa (1964) en su libro *Futuro comercial de los países en desarrollo*, es a través del comercio internacional que un país se permite liberarse de la necesidad de producir todo lo que requiere consumir, así, se puede importar cualquier producto o servicios, siempre y cuando, a cambio se exporte un producto o servicio de similar valor.

Larrea (2013) señala que el comercio internacional tiene un carácter científico, por el hecho de que sobre el tema se han expuesto diversas teorías, desde las mercantilistas, las relativas a la ventaja absoluta y comparativa, y por su amplia presencia en los estudios modernos con la utilización de métodos de investigación y variedad de instrumentos de apoyo.

Teoría mercantilista

Como sostiene Parkin (2009), el mercantilismo es la creencia incorrecta de que la riqueza de una nación depende de la cantidad de dinero que ésta posee, el autor alude que el mercantilismo defiende la premisa de que un país prosperará en la medida en que más oro (dinero) acumule y que, por el contrario, en la medida en la que un país pierda oro, se empobrece.

Para entender los inicios de los preceptos y propuestas del mercantilismo, Rojas (2007) acota que a éstos se los debe ver como el componente del absolutismo político para la construcción de los estados debido a que los inicios del mercantilismo se remontan a la época del colonialismo, la piratería y la trata de esclavos. Para el mismo autor, los mercantilistas de la época se interesaban en incrementar el poder del Estado al buscar el aumento de la circulación de dinero a través de la obtención de superávit comercial y la monopolización del comercio colonial, dejando de lado las teorías de producción o consumo.

Los mercantilistas apoyan con gran fervor la búsqueda de un superávit comercial, por lo que, si las exportaciones no superan a las importaciones, piden la restricción de estas últimas. La balanza comercial constituyó el centro del pensamiento de la doctrina mercantilista, especialmente en la búsqueda de una balanza favorable, por lo que se recomendaba la intervención del Estado para restringir las importaciones y promover las exportaciones, estos objetivos se lograrían estableciendo altos aranceles y propiciando el comercio externo (Gandolfo, 1987).

Si bien en los inicios del siglo pasado se podía considerar al mercantilismo como una teoría obsoleta, ésta no murió del todo, y en las décadas de los veinte y los treinta tuvo un auge, si bien breve, devastador, cuando el comercio internacional colapsó a causa de los aranceles y se

acentuó la Gran Depresión². De la teoría mercantilista nacen dos doctrinas en años diferentes según las necesidades mundiales, las que han sido debatidas por su nivel de efectividad en cada país siendo la primera la neoclásica y la segunda la proteccionista.

Ventaja absoluta

Un primer acercamiento de la economía clásica con el comercio internacional se dio de la mano de Adam Smith (1723-1790) y su formulación de la teoría de la ventaja absoluta. Dicho autor expone que un país exportaría aquellas mercancías en las que tuviera una ventaja absoluta e importaría aquellas en las que tuviera desventaja; entendiendo que un país posee una ventaja absoluta dentro del comercio internacional cuando es más productivo que otro. La teoría de la ventaja absoluta generalizó el principio de la división de trabajo como el factor principal de la expansión, otorgándole así un importante valor a la productividad del trabajo ya que es considerado como la medida universal más exacta que permite comparar valores de mercancías en distintos tiempos y lugares (Bajo, 1991).

El ajuste de la producción puede proporcionar un mayor dominio dentro del área de especialización para lo que cada país debe concentrarse en producir mercancías con las que tenga ventaja absoluta, medida por el coste medio de la producción referente al trabajo (citado en Kramer, d'Arlin y Root, 1964:264). Esta sinergia de importación y exportación traería consigo bienestar para los países que comercializan entre sí remitiendo al exterior el excedente de productos y trabajo y consigan traer a cambio artículos necesarios para seguir produciendo en su país, por ende, para el mundo el libre tránsito de bienes genera un beneficio universal (Smith, 1776).

Bajo la premisa de la ventaja absoluta, todos los países estarían obligados a especializarse y producir algo con lo cual poder pagar sus importaciones, no siendo así en la práctica, por lo cual, la ventaja absoluta solo explica una parte del comercio mundial y no es en extremo necesario que los exportadores tengan una ventaja absoluta sobre sus rivales extranjeros, basta con una ventaja comparativa (Chacholiades, 1992).

Ventaja comparativa

El clásico de la economía David Ricardo, a comienzos del siglo XIX, propondría que para que el comercio internacional aumente el bienestar de aquellos países que lo practican, sería suficiente solo una ventaja comparativa; un país presenta una ventaja comparativa en la producción de un bien si puede producir ese bien a un costo de oportunidad más bajo que otro país con el que se compara a pesar de que el segundo país podría ser más productivo, así, un

² La Gran Depresión: nombre con el que se conoce al desastre económico que azotó al mundo a mediados del siglo pasado. "...fue una profunda recesión económica mundial que empezó a principios de 1929 y terminó en diferentes momentos de los años treinta o principios de los cuarenta..." "...fue la mayor y más importante depresión económica de la historia moderna" (Pérez, 2018).

país puede enfocar sus esfuerzos y especializarse en el bien en el cual tiene una ventaja comparativa (Parkin, 2009).

Por lo anteriormente expuesto, se pone como ejemplo al comercio de rosas y automóviles entre Estados Unidos y Ecuador. Estados Unidos, en comparación con Ecuador, tiene la capacidad, la tecnología y la experiencia para producir vehículos a costos mucho menores, sin embargo, la producción de otros bienes, como las rosas requieren de mayor esfuerzo especialmente durante la época de invierno. Ecuador por su parte, con su clima y su mano de obra relativamente barata, se ha convertido en un gran exportador de rosas, pero por otro lado la producción de vehículos en Ecuador implicaría la adquisición de nueva tecnología, conocimiento, materia prima, mano de obra y muchos años de especialización. Es así que Ecuador tiene una ventaja comparativa en la producción de rosas y Estados Unidos en vehículos.

Lugones (2008), menciona que en el modelo ricardiano se debe considerar los siguientes supuestos, que operan en condiciones de competencia perfecta:

- ausencia de rendimientos crecientes (economías de escala);
- los factores de producción (el trabajo, en este caso) son empleados en proporciones fijas;
- el trabajo es homogéneo o puede ser expresado en unidades homogéneas, vale decir que una hora de trabajo de cierta calidad es equivalente a un número dado de horas de trabajo de otra calidad;
- hay movilidad interna y competencia entre los trabajadores de un mismo país; y
- los precios de oferta de los productos son proporcionales a los costos dentro de cada país (Lugones, 2008:5).

La teoría de Heckscher-Ohlin

La teoría neoliberal del comercio internacional surge del principio de la ventaja comparativa, que, si bien destaca las diferencias de productividad entre países, no explica de donde surge la ventaja, es decir, por qué los costos relativos difieren de un país a otro. Para satisfacer de respuestas a esta nueva inquietud, Bajo (1991) en su libro *Teorías del Comercio Internacional*, explica cómo surge la teoría neoclásica del comercio internacional a partir de la cual se deduce la teoría de Heckscher-Ohlin que dicta que el comercio entre países será más intenso cuando se cumplan dos condiciones: i) que los países sean más disímiles y ii) que el intercambio sea de bienes totalmente diferentes.

Con las condiciones expuestas, la teoría de Heckscher y Ohlin establece que, en el supuesto caso de tener dos países que manejen la misma tecnología y que produzcan los mismos bienes bajo rendimientos constantes en escala y que ninguno se especialice en la producción de un determinado bien se observaría un caso de competencia perfecta, en donde los factores no pueden migrar de una nación a otra, existe una similitud de gustos entre ambos países, el comercio mundial es libre de impedimentos fiscales o normativos y no existen costos de transporte (Chacholiades, 1992).

Tornell (1986) recalca que la teoría de Heckscher-Ohlin intuye que la generación de comercio *intraindustrial* (importación y exportación de productos dentro de una misma industria) provocaría la desaparición de algunas empresas y la expansión de otras. En el caso de que se genere un comercio *interindustrial* (importación y exportación de productos pertenecientes a una industria) se esperaría la destrucción de algunas industrias por completo. Por lo expuesto, el autor, siguiendo las nuevas teorías de comercio internacional que son contrapuestas a la teoría tradicional de Heckscher-Ohlin, sustenta que los países deben crear una apertura selectiva de comercio entre países similares generando un comercio *intraindustrial* para evitar que los gobiernos sean manipulados por los productores.

Ventaja competitiva

Michael Porter, en su libro *La ventaja competitiva de las naciones* (1990) examina los factores que hacen que las industrias de un país sean competitivas en los mercados internacionales impulsando el desarrollo económico de la nación en su conjunto. La teoría de la ventaja competitiva de Porter considera los siguientes aspectos como importantes:

En una primera instancia, la teoría tiene como núcleo los principios de estrategia competitiva en sectores específicos debido a que la teoría tiene sus inicios a partir de los competidores y de los sectores individuales y se incrementa hasta llegar a la economía como un todo. Para Porter, son las empresas y no las naciones las que compiten en el mercado internacional y es el resultado de sus luchas lo que determina el estado de la economía de una nación, por lo cual, se debe comprender la forma en la que las empresas crean y mantienen la ventaja competitiva para con esto explicar el rol que juega la nación en el proceso.

Un segundo aspecto que considera esta teoría es el sector como unidad básica dentro de una estrategia competitiva. El sector es un grupo de empresas fabricantes de productos o prestadores de servicios que compiten entre sí. Las empresas buscan estrategias competitivas que les permitan competir en el sector en el que trabajan de una forma rentable y sostenible. La posición competitiva de una empresa se ve influenciada por los cambios en la estructura del sector y la aparición de nuevas bases en el mercado, es por ello que las empresas de una nación sustituyen a otras, competencia internacional, cuando pueden percibir y reaccionar mejor a los cambios que se presentan.

Otro aspecto importante que considerar son las cinco fuerzas competitivas a las que se enfrentan las empresas que compiten: i) la amenaza de nuevas incorporaciones, ii) la amenaza de productos o servicios sustitutivos, iii) el poder de negociación de los proveedores, iv) el poder de negociación de los compradores y v) la rivalidad entre los competidores existentes. Estas cinco fuerzas definen la rentabilidad del sector debido a que son ellas las que determinan los precios, los costes que la empresa debe soportar y las inversiones necesarias para mantener la competitividad en el sector.

Finalmente, la teoría de la competitividad establece que el Gobierno puede influir en la ventaja competitiva nacional positiva o negativamente, más no puede controlarla. La política gubernamental debe trabajar para mejorar e innovar los sectores existentes mediante la introducción de tecnología o de métodos más avanzados e impulsar la capacidad de las empresas para entrar en sectores nuevos en los que se pueda conseguir una alta productividad.

Competencia monopolística

La competencia monopolística, como modelo, fue desarrollada en 1993 por Edward Chamberlin y se fundamenta en la premisa empírica de que un gran número de industrias están compuestas de muchas empresas que producen o comercializan productos diferenciados, que satisfacen las mismas necesidades pero que no son sustitutos perfectos unos de otros.

Este tipo de competencia presenta cuatro características específicas: i) la diferenciación de productos, ii) el poder de monopolio de algunas firmas, iii) la omisión de barreras de entrada y iv) un incentivo para el ingreso de nuevos competidores (Benavides, 1997).

Un ejemplo de productos diferenciados en la industria automotriz son los vehículos, no es lo mismo adquirir un automóvil Chevrolet que un Audi, sin embargo, ambos tienen demanda debido a la variedad de preferencias de los consumidores. Con esta consideración, a nivel macro, un país se especializa en diferentes variedades de un producto y a través del comercio internacional se garantiza la satisfacción de la necesidad de los ciudadanos de tener una mayor variedad de productos en el mercado (Chacholiades, 1992).

Políticas de comercio internacional

Durante el auge de las teorías económicas liberales (1986 - 1995) se creó la Organización Mundial de Comercio (OMC) con el fin de fortalecer los principios de igualdad y reciprocidad del *Acuerdo General sobre los Aranceles Aduaneros y Comercio* (GATT por sus siglas en inglés) y con el ideal de que los países llegaran a niveles de crecimiento estables para tener un equilibrio gracias a la liberación comercial (García y Rodríguez, 2013). La OMC define normas y principios para la correcta comercialización de bienes y servicios determinando un sistema de comercio que no es discriminatorio entre las partes comerciantes, evitando así una condición privilegiada hacia el intercambio entre países (OMC, 2015).

Charlton y Stiglitz (2007) en su obra *Comercio justo para todos*, enfatizan la importancia que da la OMC a las necesidades de los países menos desarrollados mediante un trato especial y diferenciado (TED) que permite que los países desarrollados apliquen condiciones más favorables en pro de los países en desarrollo para que éstos aprovechen nuevas oportunidades comerciales. En el mismo libro, los autores describen la polémica causada por el TED entre los países miembros de la OMC, los países a favor argumentan que los países en desarrollo necesitan la libertad para desarrollarse mediante políticas económicas, mientras que los países

que están en contra, lo ven como una evasión al principio de reciprocidad que conduce a la aplicación de políticas proteccionistas que han resultado ser ineficaces para el desarrollo de los países.

Cabe recalcar que otra política de la OMC enfocada a mejorar el nivel de comercialización, sobre todo para los países en vías de desarrollo, es mantener las reglas del juego claras, estables y previsibles, para que así los inversores confíen en que no se establecerán arbitrariamente obstáculos comerciales en el camino y que las prácticas comerciales desleales serán sancionadas. En fin, la OMC establece que los países en desarrollo necesitan flexibilidad en cuanto al tiempo para aplicar los acuerdos dentro de la organización, debido a que estos países pueden ponerse a ritmo con los países ya desarrollados y competir en el mercado (OMC, 2015).

El estudio, el entendimiento, la implementación, la derogación de políticas públicas relacionadas con el comercio internacional, tales como el libre comercio, el proteccionismo o la sustitución de importaciones, han tomado un rol determinante en el quehacer de la administración pública y de la academia de un país en cuanto al desarrollo económico y los negocios internacionales (Mascarenhas citado, en Baena 2018).

El libre comercio

En palabras de Benavides (2013) el libre comercio, en un sentido más simple, es permitir que sean las fuerzas de la oferta y la demanda las que naturalmente rijan el intercambio de bienes, servicios y productos financieros entre las naciones; rechazando así, las barreras que los gobiernos suelen imponer al movimiento de productos o servicios sobre sus fronteras. El estímulo del crecimiento de las naciones como resultado de la especialización es otro argumento a favor del libre comercio y bajo esta coyuntura, Parkin (2009) en su libro *Economía* manifiesta que los países que más rápido crecen son aquellos cuyas exportaciones e importaciones crecen con mayor rapidez.

En cuanto a los beneficios obtenidos del libre comercio, se encuentra la apertura de mercados a los que pueden llegar los productos internos, ampliando la demanda que se percibe, lo que se traduce en mayores beneficios fruto de las economías de escala. Si bien, con esta apertura la competencia extranjera llega al mercado local, este ingreso podría traducirse en mejoras de la productividad local en la lucha por la competitividad y los consecuentes beneficios (calidad, precio, variedad) para el consumidor final (Charlton y Stiglitz, 2007).

Parkin (2009) en su obra indica que la seguridad nacional, la industria creciente y el dumping son los principales argumentos que la literatura ofrece a favor del proteccionismo, identifica además como objetivos del proteccionismo: el salvaguardar empleos, proteger la cultura nacional, impedir que los países desarrollados exploten a los países emergentes; todos estos también descalificados por el autor como suficientes para que el proteccionismo triunfe como política pública.

El debate de si lo mejor para una nación es liberar el comercio o protegerse de la competencia extranjera continúa desde los comienzos del comercio internacional. La mayor parte de los economistas concuerdan en que “el libre comercio fomenta la prosperidad para todos los países y cualquier protección es ineficiente” (Parkin, 2009:783). La recaudación arancelaria y la búsqueda de rentas son dos razones fundamentales por las que, a pesar de los muchos argumentos a favor del libre comercio, éste sigue siendo objeto de restricciones (Parkin, 2009).

El proteccionismo

El libre cambio se considera una verdad absoluta tanto para los economistas clásicos como contemporáneos, estrechamente relacionados con el éxito de una nación industrializada; los fallos presentados de esta doctrina económica y las complicaciones al momento de establecer relaciones entre países desarrollados y aquellos que no lo son, han sentado la base para que se establezca una crítica al libre comercio: el proteccionismo (Kenwood y Loughheed, 1995).

García Arenas et al. (1980:84), subraya que el proteccionismo es el “efecto de las normas o medidas restrictivas sobre el comercio internacional...” que son “...dirigidas a facilitar las condiciones en que se desarrolla la producción y la actividad empresarial”. Alexander Hamilton, uno de los defensores de la teoría del proteccionismo, en su obra *Report on Manufactures* (1791), establece una premisa fundamental a favor del proteccionismo en la cual la industria manufacturera es la base sobre la cual una nación puede incrementar su riqueza. Bajo esta premisa, un sistema de subsidios y derechos arancelarios protectores serían necesarios para liberar a la producción local de la competencia exterior, y mediante la capacitación del sector local ampliar la magnitud de sus operaciones para alcanzar economías de escala capaces de competir con empresas extranjeras (Hamilton, 1791, citado (en Kenwood y Loughheed, 1995).

Friedrich List (1841), influido por los planteamientos de Hamilton, a través de su obra *El sistema nacional de economía política*, criticó a los clásicos y su teoría del libre cambio principalmente por haber ignorado la diferencia de poderío económico entre las naciones participantes del intercambio, considerando equivocada toda política que pretenda ser aplicable de manera general. List (1841) plantea entonces que debería existir una política proteccionista llamada “tarifa educadora” que facilite la transición de una economía consumista o comercial a una economía industrializada protegiendo a la economía local, no necesariamente de industrias más eficientes, sino simplemente más avanzadas (List, 1841, citado en Kenwood y Loughheed, 1995). Por lo anteriormente mencionado, una forma de proteger la economía local es a través de la sustitución de importaciones lo que significa una disminución o desaparición de ciertas importaciones con el trasfondo de producirlas internamente

La sustitución de importaciones

La sustitución de importaciones es concebida como la vía hacia el desarrollo de los países emergentes especialmente en Latinoamérica, a la vez que incluye un proceso de

industrialización en etapas sucesivas (Tavares, 1964). Como sostiene Vázquez (2017), el modelo de sustitución de importaciones surge debido a la alta dependencia de los países subdesarrollados de bienes manufacturados o industrializados producidos por aquellos países desarrollados. El mismo autor menciona que como consecuencia de la Gran Depresión y la Segunda Guerra Mundial los países desarrollados se vieron imposibilitados de abastecer de bienes y servicios a los países dependientes; lo que llevó a los últimos a producir localmente los productos anteriormente importados, obligándoles a llevar a cabo su propia industrialización; esta etapa de la historia de Latinoamérica se caracterizó también por una mayor intervención de los gobiernos en la economía.

Durante las últimas dos décadas, se ha adoptado como política de desarrollo a la industrialización a través de la sustitución de importaciones, ya no vista exclusivamente como una reacción a las fuerzas naturales del mercado, al incremento de la renta o a eventos históricos como depresiones o guerras; esta industrialización se ha llevado a cabo ya no solo con la aplicación de aranceles proteccionistas sino también a través de política fiscal y acción directa como el establecimiento de entidades estatales de fomento para proyectos específicos. Los controles que sugiere el modelo busca que los bienes importados más necesarios sigan disponibles y se busque eliminar aquellos no esenciales, de manera que producir estos últimos se torne lucrativo (Hirschman 1968).

La industrialización por sustitución de importaciones es apalancada por cuatro fuerzas: los problemas de balanza de pagos, las guerras, el aumento gradual de ingresos y una política definida de desarrollo (Hirschman, 1968).

Rodríguez (1980), en *La teoría del subdesarrollo de la CEPAL*, a manera de síntesis alude algunos enunciados básicos referentes a la teoría de la industrialización y la sustitución de importaciones, siendo los siguientes:

- “cuando la economía mundial alcanza cierto grado de maduración y/o cierto nivel de ingreso, la industrialización pasa a ser la forma necesaria y espontánea del desarrollo de la periferia³;
- la sustitución de importaciones constituye la forma obligada de la industrialización periférica, y trae consigo forzosamente un cambio en la composición de las importaciones;
- la tendencia al desequilibrio externo es inherente a la industrialización por sustitución de importaciones;
- durante la fase de industrialización se tiende a producir desempleo de la fuerza de trabajo;
- se originan desequilibrios intersectoriales de la producción” (Rodríguez 1980: 59)

3 Entiéndase por países de la periferia a aquellos con economías subdesarrolladas o en vías de desarrollo y como países centrales a aquellos con las economías capitalistas más avanzadas.

Barreras al comercio internacional

Cuando un país se enfrenta a problemas para el desarrollo de algún sector de su economía, una de las soluciones a las que muchos gobiernos recurren son las barreras al comercio exterior (Osorio, 1996).

Sierralta (2014), en su obra *Comercio Internacional: dumping, subvenciones y salvaguardias*, define a una barrera como un obstáculo o limitación al libre ingreso o comercialización de mercaderías o servicios, que genera una carga para los productores extranjeros y una ventaja para los productores nacionales. En la misma obra, el autor determina que las barreras pueden clasificarse en cuatro grupos según su propósito y características: arancelarias, para arancelarias, contingentes y medidas de carácter promocional, cada una de ellas con una subdivisión; dentro de las barreras derivadas de las medidas promocionales se encuentran las salvaguardias que son decisiones gubernamentales de carácter extraordinario y de naturaleza político-económica.

Los gobiernos, a menudo, interfieren con el libre movimiento de bienes y servicios entre países con el fin de cumplir sus objetivos nacionales, con el propósito de proteger las industrias nacionales de la competencia extranjera, los gobiernos adoptan políticas comerciales mediante el uso de dos instrumentos: la aplicación de aranceles y de barreras no arancelarias (Sierralta, 2014).

Barreras no arancelarias

Kramer, d'Arlin y Root (1964) señalan que las restricciones cualitativas o barreras contingentes, ya sea a través de cuotas o control de cambios o por una combinación de ambos, tienen como propósito limitar las cantidades físicas o el valor de los bienes que se pueden importar. Las barreras no arancelarias son impuestos, distintos a los aranceles, que restringen el comercio exterior y que pueden ser de dos tipos: cuotas y restricciones voluntarias a la exportación. Las *cuotas* son restricciones a la cantidad de importación, que especifican la cantidad máxima de un bien que se puede importar en un periodo determinado de tiempo. Una restricción voluntaria a la exportación (RVE) es un acuerdo creado entre dos países en donde el país exportador acepta restringir el volumen de sus exportaciones (Parkin, 2009).

El tamaño de la cuota de cada industria, empresa o sector es determinado por la cantidad que se exportó en el pasado. Hay que tener en cuenta que una cuota de importación siempre aumenta para el consumidor el precio del bien importado (Krugman, 2006).

Barreras arancelarias

Las medidas restrictivas adoptadas por los gobiernos consisten principalmente en tarifas y restricciones cuantitativas; las tarifas, también conocidas como aranceles, imponen un arancel

o derecho aduanal sobre la mercancía que cruza las fronteras y son vistas como un instrumento de control nacional al comercio internacional, usadas como una medida de protección nacional hacia la competencia extranjera (Kramer, d'Arlyn y Root, 1964).

Los aranceles son impuestos que se cobran a productos de importación y pueden ser de tipo: específicos, ad valorem y mixtos. Los aranceles específicos son valores fijos cobrados por unidad física del producto importado, es decir, el valor se mantiene constante ante una variación del precio del producto; los aranceles ad valorem son impuestos que se rigen con la aplicación de tasas porcentuales sobre el valor del bien, es decir, que el arancel a pagar varía de acuerdo con el valor del bien importado y finalmente el arancel mixto aplica una parte de cada uno de estos dos tipos en sus impuestos (Benavides, 2013).

Es de destacar la diferencia entre una cuota y un arancel, con una cuota, la cantidad de dinero que habría ingresado para el Estado es recaudada por el importador, que puede vender los productos a un precio mayor en el mercado nacional (Krugman, 2006).

Salvaguardia sobretasa arancelaria

Bajo el punto de vista de las salvaguardias, éstas restringen importaciones de productos específicos a través de la aplicación de aranceles adicionales o contingentes de importación temporales con el fin de beneficiar y proteger a pequeñas empresas que se ven amenazadas a causa de las importaciones (Posada y Trujillo, 2006). Por otro lado, para Osorio (1996), las salvaguardias son vistas como un obstáculo impuesto por el Estado hacia el libre mercado.

Las salvaguardias, también llamadas cláusulas de escape, se aplican a cualquier práctica comercial que afecte a un sector específico de la producción nacional con el fin de resguardar la industria frente a un aumento exagerado de las importaciones (Sierraalta, 2014). Así mismo, para que un país cumpla con los objetivos nacionales, las tarifas arancelarias deben ser bastante altas, ya que se debe generar un impulso para fomentar el estímulo a la producción doméstica por la desventaja de costos y con esto desmotivar al mercado interno del consumo de mercancías importadas (Kramer, d'Arlyn y Root, 1964).

La implementación de salvaguardias en una nación debe tomarse basada en una decisión justificada, es decir que la razón para su implementación sea válida o meritoria, para lo que se realiza un estudio técnico que se encarga de evaluar si la situación de comercio de un país en el mercado internacional presenta o pudiese presentar afectaciones a la economía de dicho país (Mota, 2015). Por lo anterior mencionado, la OMC (1994), a través del *Acuerdo sobre Salvaguardias* producto de la Ronda de Uruguay de 1986 a 1993, establece las normas para la aplicación de medidas de salvaguardias para los países miembros, dictaminando que “un miembro sólo podrá aplicar una medida de salvaguardia a un producto si dicho miembro ha determinado que las importaciones de ese producto en su territorio han aumentado en tal cantidad, en términos absolutos o en relación con la producción nacional, y se realizan en

condiciones tales que causan o amenazan causar un daño grave a la rama de producción nacional”.

Sierralta (2014) en su obra *Comercio internacional dumping, subvenciones, salvaguardias*, divide a las salvaguardias en dos grandes subgrupos: las destinadas al desarrollo y las generales. Por un lado, las salvaguardias destinadas al desarrollo tienen como objetivo garantizar que determinadas ramas de la economía de un país se desarrollen adecuadamente para llegar a ser competitivas en el mercado frente a los productos importados; mientras que, por otro, las salvaguardias generales están marcadas por obligaciones de transparencia y se aplican a cualquier producto, dentro de este grupo se distinguen tres tipos de salvaguardias: transitorias, provisionales y definitivas.

Sierralta, en la misma obra, describe que las salvaguardias transitorias y provisionales pueden tener una vigencia máxima de 200 días y son aplicadas en forma de un incremento de los derechos arancelarios, el mismo que puede ser reembolsado si después de una investigación de fondo se demuestra que el aumento de las importaciones no causó un daño grave a la producción nacional; en tanto que las salvaguardias definitivas se imponen después de que una investigación muestra que existe una amenaza o un daño a la producción nacional, este tipo de salvaguardia se aplica durante el periodo que se considere prudente para reparar el daño con un tope de cuatro años y ocho años si existiese una prórroga por parte de las autoridades competentes.

Resumiendo el capítulo, se parte de la premisa de Lobejón (2001) de que el comercio internacional es una realidad consolidada desde del siglo XVI y de que a través de éste un país se permite liberarse de la necesidad de producir todo lo que requiere consumir, los países que compiten en este comercio se encuentran influenciados por fuerzas competitivas que nacen de las teorías de la ventaja absoluta, la ventaja comparativa, la ventaja competitiva y la teoría de Heckscher-Ohlin, descritas previamente.

Es así como, para fortalecer los principios de igualdad y reciprocidad del libre comercio entre países, la Organización Mundial de Comercio (OMC) define normas y principios para obtener un sistema de comercio que no sea discriminatorio entre países con distintas condiciones económicas. Finalmente, al existir complicaciones al momento de establecer relaciones comerciales entre países desarrollados y subdesarrollados, nace la corriente del proteccionismo como una corriente alternativa y una crítica al libre comercio; al verse los gobiernos amenazados, éstos protegen sus economías a través de la aplicación de medidas proteccionistas como la sustitución de importaciones y la aplicación de barreras arancelarias y no arancelarias.

Sin embargo, se evidencia que no existe una verdad absoluta que demuestre que el libre comercio o el proteccionismo sean la mejor alternativa por lo que nace el debate en torno a la idea de que sí lo mejor para el desarrollo económico de un país es liberar el comercio o protegerlo. En esta investigación se adoptó una postura orientada hacia los principios del estructuralismo latinoamericano en los cuales se recomienda un proceso de fortalecimiento de la industria nacional para después tener una apertura de fronteras.

Partiendo de la interrogante de qué corriente es la mejor y con el respaldo bibliográfico de investigaciones previas a este trabajo de investigación que han destacado la importancia del sector automotriz y su sensibilidad a políticas y factores externos a la industria y en investigaciones académicas sobre este tema realizadas por Riera (2016), Amores (2016) y Arias (2015) se ha podido encontrar como factor común la necesidad de explicar la incidencia que ha tenido la aplicación de las salvaguardias en el sector automotriz en el Ecuador principalmente a las comercializadoras se desarrollan los siguientes capítulos en base al entorno ecuatoriano.

Es así que, en esta investigación partiendo de la interrogante de qué corriente es la mejor y con el respaldo bibliográfico previamente presentado se desarrollan los siguientes capítulos en base al entorno ecuatoriano. En el segundo capítulo se realizará un análisis macroeconómico de Ecuador evidenciando el comportamiento del precio del petróleo y la apreciación del dólar; describiendo las políticas monetarias y comerciales adoptadas por el país, las mismas que contribuyeron a marcar un entorno desfavorable que se reflejó en la balanza de pagos que impactó la producción, la inversión y el empleo. En el tercer capítulo se evidenciará la adopción de la corriente proteccionista en el Ecuador a través de la descripción de las barreras al libre comercio implementadas y la descripción de la industria automotriz en el país. Finalmente, el último capítulo, basado en los dos capítulos previos a él, describirá un análisis situacional de las empresas Ciauto y Esprom-Pur, mostrando el comportamiento de sus ingresos y empleo antes, durante y después de la aplicación de las medidas proteccionistas en el Ecuador.

Análisis macroeconómico de Ecuador en el período 2013-2017

La caída del precio del petróleo, la disminución de las remesas recibidas de los migrantes, la apreciación del dólar, las políticas monetarias - comerciales adoptadas por Ecuador y por sus principales socios comerciales, entre otros factores, han contribuido a marcar un entorno desfavorable para el país a nivel internacional, situación que se reflejó en la balanza de pagos y trajo consigo un impacto en la producción, la inversión y el empleo (CAN, 2015).

Los efectos de la macroeconomía tienen repercusión en la vida de cada individuo y más aún en las empresas, puesto que la comprensión de los conceptos macroeconómicos ofrece una gran ventaja al momento de tomar decisiones. Con la finalidad de contextualizar la situación previa y posterior a la implementación de las políticas de comercio internacional implementadas en el país en el periodo de análisis de la presente investigación, se considera importante revisar la evolución de las principales variables macroeconómicas en Ecuador tales como: el Producto Interno Bruto (PIB), el comportamiento del petróleo y del dólar, la balanza de pagos y el empleo.

El producto interno bruto (PIB) de Ecuador

El producto interno bruto es considerado como el indicador más importante de una economía, intenta medir el valor total de los bienes y servicios producidos dentro de los límites de un país en un período específico, generalmente un año, se obtiene al sumar los valores de mercado de todos los bienes y servicios producidos (Larraín, 2004).

La investigación documental de las bases de datos del Banco Central de Ecuador, nos permiten esquematizar, en la tabla 2, los valores correspondientes al producto interno bruto (PIB) de Ecuador, a las importaciones realizadas en el periodo de análisis de la presente investigación y a su relación.

Tabla 2. PIB de Ecuador con precios constantes a 2007

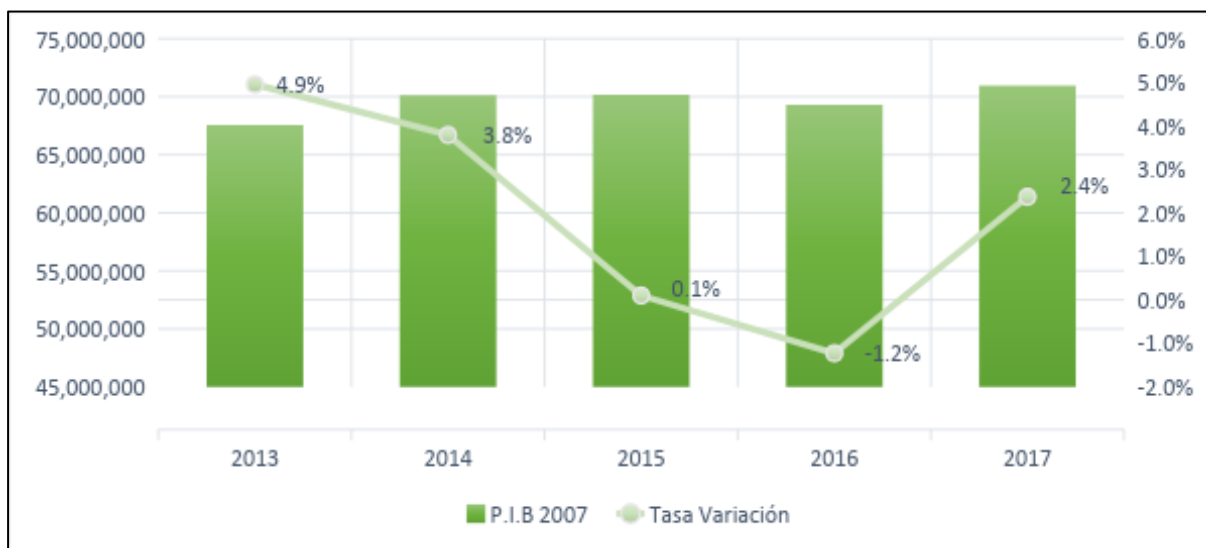
Año	PIB precios 2007 (miles de dólares)	Tasa Variación	PIB total (miles de dólares)	Importaciones de bienes y servicios (miles de dólares)	% Importaciones respecto PIB
2013	67,546,128	4.9%	95,129,659	29,459,627	23.6%
2014	70,105,362	3.8%	101,726,331	30,168,281	22.9%
2015	70,174,677	0.1%	99,290,381	23,815,449	19.3%
2016	69,314,066	-1.2%	99,937,696	19,004,701	16.0%
2017	70,955,691	2.4%	104,295,862	22,516,333	17.8%

Fuente: Banco Central de Ecuador

Elaboración: Diana Vizcaíno

Para tener una comprensión clara de la evolución del PIB, éste es calculado con el nivel de precios a 2007, pudiendo así apreciar su evolución de manera relativa. Como se puede apreciar en el gráfico 1, después del 2013 la tasa de crecimiento del PIB desciende, llegando inclusive a ser negativa al cerrar el 2016 y se recupera para el año 2017.

Gráfico 1. PIB de Ecuador y su variación 2007=100.

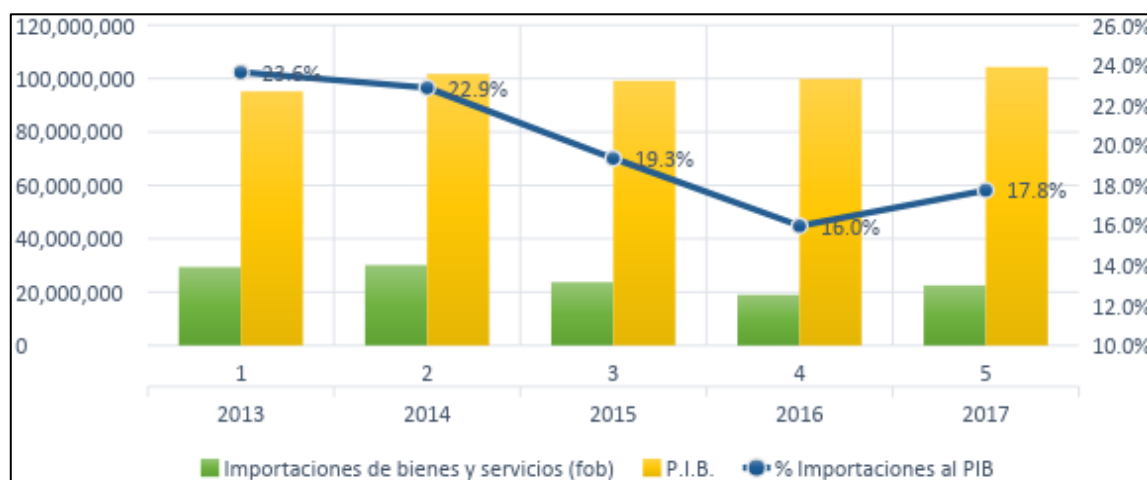


Fuente: Banco Central de Ecuador

Elaboración: Diana Vizcaíno

Durante el periodo analizado, el gráfico 2 nos permite apreciar que durante los años 2013 y 2014 las importaciones constituían más del 20% del PIB total del país y presentaron un descenso en los años 2015 y 2016, (años en los cuales estuvieron en vigencia algunas de las políticas comerciales proteccionistas impuesta por el Gobierno, entre ellas la salvaguardia de sobretasa arancelaria objeto de estudio de esta investigación) y llega a recuperarse en el año 2017 (año en el cual se desmantelaron algunas medidas).

Gráfico 2. PIB versus importaciones de Ecuador



Fuente: Banco Central de Ecuador

Elaboración: Diana Vizcaíno

El comportamiento del dólar y su influencia sobre el comercio

El proceso conducente de la crisis económica de Ecuador de 1998 y 1999 abarca los siguientes factores: inestabilidad política, desastres naturales, elevada dependencia de los ingresos generados por las exportaciones (en especial las del petróleo) y el elevado grado de dolarización financiera (el uso extraoficial del dólar); lo cual hacía de Ecuador, un país con una pequeña economía abierta, susceptible a dolarizarse. La dolarización implica que un país anule la moneda nacional, reemplazándola con la moneda de un país central, para el caso de Ecuador, el dólar de los Estados Unidos (Kamil y Togay, 2014).

En general, y comparando la situación con el periodo inmediatamente anterior a la crisis de 1999, se puede decir que el país se encuentra estable monetariamente al haber acuñado como moneda oficial al dólar. A pesar de la desventaja de no poder crear dinero para estimular la economía nacional cuando sea necesario o de que no haya la posibilidad de modificar el tipo de cambio con el fin de ganar competitividad, está claro que pesan más los beneficios que brinda la dolarización y no tanto las desventajas que puede ocasionar.

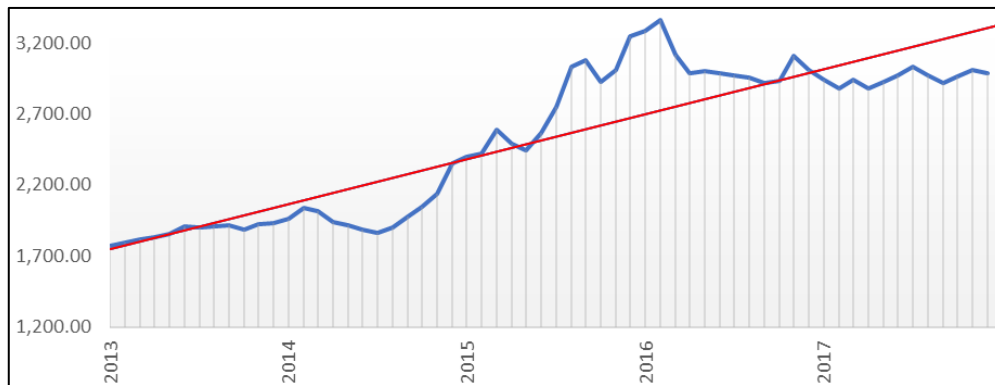
Ecuador en el pedido realizado a la Comunidad Andina de Naciones (CAN) para que se le permita implementar medidas proteccionistas, manifiesta como argumento que: “la apreciación del dólar, así como la depreciación de las monedas de importantes socios comerciales, como Rusia, Perú y Colombia, observadas en el último período (...), tienen también graves repercusiones, especialmente en la balanza comercial no petrolera, más aún si el país carece de instrumentos de política cambiaria para ganar participación en los mercados externos” (CAN, 2015:41).

Ecuador enfatiza aún más el tema de la apreciación del dólar al compararse con sus vecinos manifestando que “la depreciación del peso colombiano y del nuevo sol peruano, por ejemplo, podría incrementar los déficits comerciales no petroleros observados en 2014, que alcanzaron los USD 68 millones y USD 595 millones, respectivamente, y afectar las exportaciones de los principales productos a esos importantes mercados (...)” (CAN, 2015:41).

De esta manera, Ecuador justificaba ante la CAN la adopción de las medidas de salvaguardia, basándose en las repercusiones de la imposibilidad de establecer políticas monetarias al ser un país dolarizado y de la apreciación del dólar respecto a la moneda de sus vecinos y principales socios comerciales, de esta manera se destaca la importancia de esta variable macroeconómica y su influencia en la política de comercio internacional del Ecuador.

Al no poder establecer políticas monetarias como la devaluación voluntaria de la moneda, el país es susceptible a las políticas que los países vecinos pueden adoptar al tener moneda propia, lo cual ocasiona que una apreciación del dólar y genere un aumento de importaciones por esta apreciación frente a otras monedas, en el gráfico 3 se puede apreciar la cantidad de pesos que se pueden adquirir por un dólar y su tendencia.

Gráfico 3. La apreciación del dólar vs el peso colombiano



Fuente: Banco Central de Ecuador

Elaboración: Diana Vizcaíno

La apreciación del dólar es notable en el periodo de análisis, lo cual ha ocasionado éxodos masivos de ecuatorianos a las fronteras en busca de productos que, por la mencionada apreciación, se encuentran a precios menores que los producidos o comercializados al interior del país.

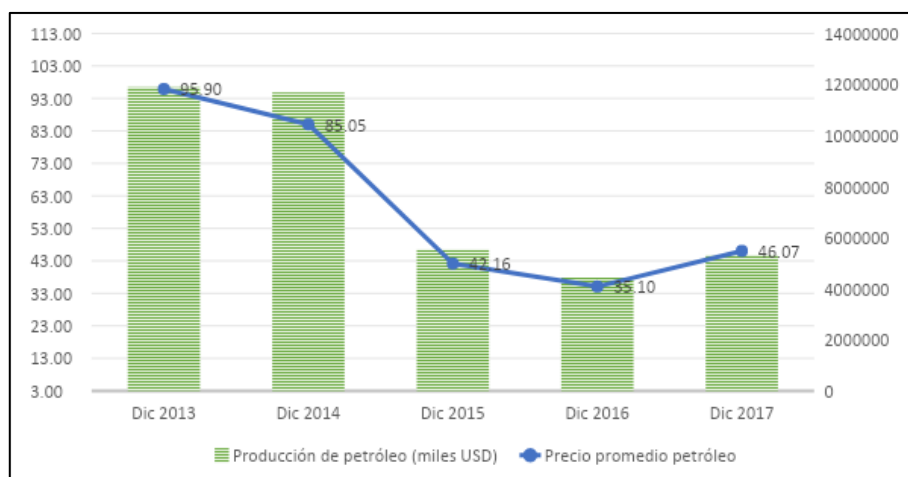
El petróleo y su influencia en las políticas comerciales

El petróleo, cuya explotación en el país tiene sus inicios en los años setenta, constituye la principal fuente de ingresos de Ecuador, siendo el eje fundamental de la economía del país y como tal, su producción y/o precio en el mercado trae efectos en la economía del país visto como uno de los principales impulsores en la generación de la política comercial.

Ecuador en su justificación ante la CAN, para solicitar autorización para la implementación de salvaguardias, resalta como razón la reducción del precio WTI (West Texas Intermediate) del petróleo, que reflejaba una caída del 55.4% en 7 meses desde junio de 2014 (CAN, 2015).

En el gráfico 4, se presenta la evolución del precio del petróleo y los ingresos por petróleo exportado de Ecuador, variables que mantienen una relación directa. Podemos apreciar como el precio y por ende el ingreso por petróleo en Ecuador tiene una notoria caída en los años 2015 y 2016, notándose una ligera mejoría para el 2017.

Gráfico 4. Evolución del precio y de la producción de petróleo en Ecuador



Fuente: Banco Central de Ecuador

Elaboración: Diana Vizcaíno

Las balanzas de pagos

La situación de la balanza de pagos también fue utilizada por Ecuador al momento de justificar ante la CAN la adopción de las salvaguardias, exponiendo un déficit de balanza de pagos global al cuarto trimestre de 2014 de 2746.7 millones de dólares y que en términos generales el estado deficitario de la balanza de pagos confirma una situación de emergencia en Ecuador que de continuar así se habría reflejado en una disminución de liquidez en el país; a esto se añade también la situación de la balanza comercial indicando que se alcanzó un déficit de 899 millones de dólares para el primer trimestre de 2015 y una caída de las exportaciones de Ecuador al mundo de 26.3%, en comparación al mismo periodo en 2014 (CAN, 2015).

La tabla 3 muestra los valores en miles de dólares de las exportaciones e importaciones transadas por Ecuador con el mundo en el periodo de análisis de la presente investigación 2013 - 2017, su diferencia simple nos permite tener un acercamiento a la balanza comercial de Ecuador.

Tabla 3. Exportaciones e importaciones de Ecuador: 2007 - 2013

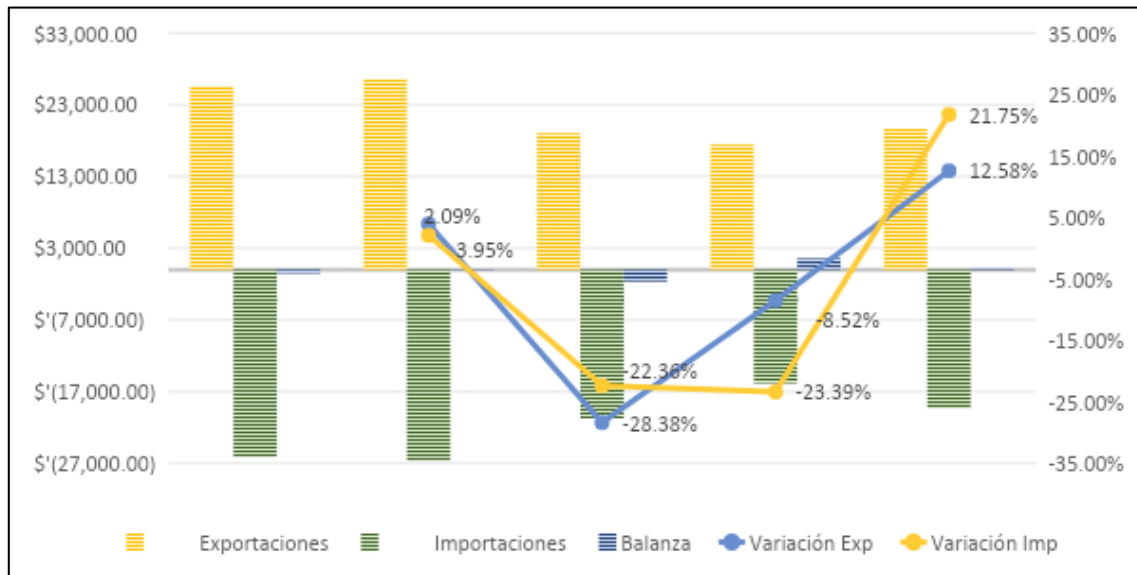
Año	Exportaciones (miles USD)	Importaciones (miles USD)	Balanza (miles USD)	Variación exportaciones	Variación importaciones
2013	\$25,586.78	\$-26,115.33	\$-528.55	-	-
2014	\$26,596.48	\$-26,659.97	\$-63.49	3.95%	2.09%
2015	\$19,048.75	\$-20,698.54	\$-1,649.79	-28.38%	-22.36%
2016	\$17,425.38	\$-15,858.05	\$1,567.32	-8.52%	-23.39%
2017	\$19,618.27	\$-19,306.83	\$311.44	12.58%	21.75%

Fuente: Banco Central de Ecuador

Elaboración: Diana Vizcaíno

En el gráfico 5 se presenta la evolución de la cuenta de importaciones y exportaciones de la balanza de pagos de Ecuador desde el 2013 hasta el 2017, periodo de análisis dentro del cual se implementaron las medidas de salvaguardia por sobretasas arancelarias y otras medidas que se detallan en el próximo capítulo.

Gráfico 5. Balanza de pagos, exportaciones, importaciones, variación. Ecuador 2013- 2017



Fuente: Banco Central de Ecuador

Elaboración: Diana Vizcaíno

Como se puede apreciar en el gráfico 5, las importaciones durante el año 2015 se redujeron en un 22%, sin embargo, si revisamos lo que pasó con las exportaciones en el mismo año, vemos que éstas también se redujeron en un 28%, lo cual resulta en un déficit de balanza de pagos aún mayor que en otros años en los cuales las importaciones crecieron como en el año 2017.

Evolución del empleo en el Ecuador, sector manufactura y comercio

El PIB y el empleo mantienen una estrecha relación; durante los periodos de recesión la creación de empleo cae e inclusive llega a ser negativa, se genera un aumento rápido e importante del desempleo, y en los periodos de expansión la creación de empleo tiende al alza y el desempleo disminuye de manera lenta y gradual (Larraín, 2004).

En la tabla 4 se detalla la composición de la evolución del empleo a nivel nacional, se incluyen a los asalariados e independientes y se excluye la categoría de empleados no clasificados que representa un aproximado de apenas 0.2% de la población económicamente activa (PEA).

Tabla 4. Evolución del empleo en Ecuador: 2013-2017

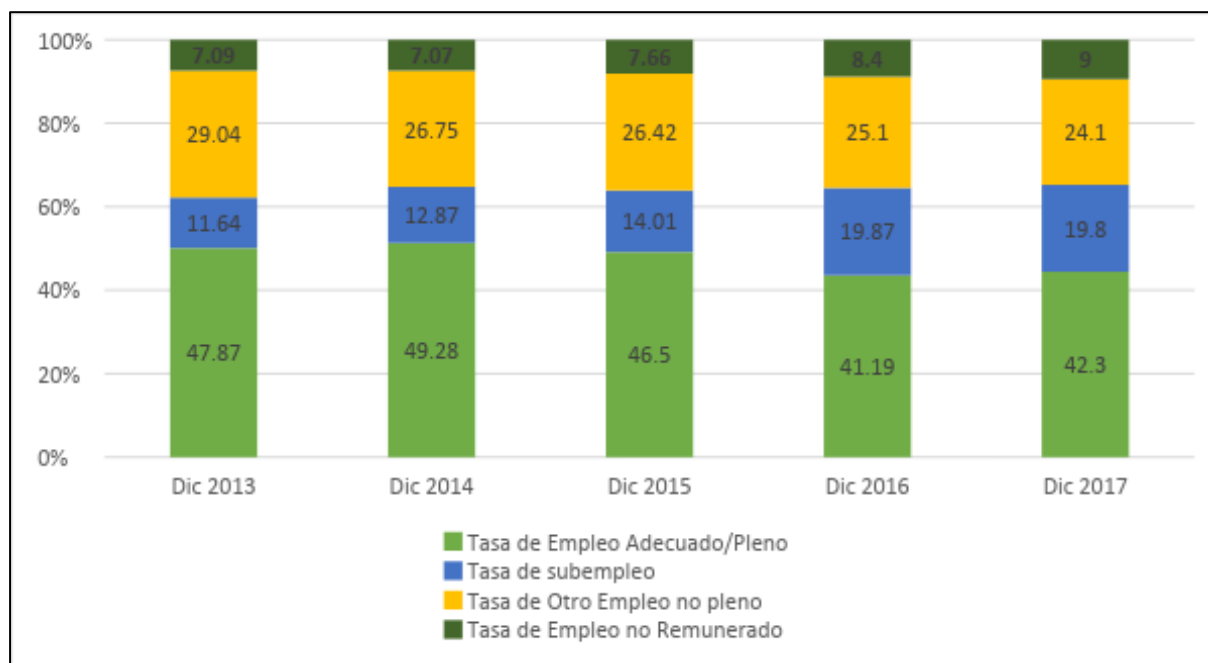
	Dic 2013	Dic 2014	Dic 2015	Dic 2016	Dic 2017
Tasa de Empleo Adecuado/Pleno	47.87	49.28	46.5	41.19	42.3
Tasa de subempleo	11.64	12.87	14.01	19.87	19.8
Tasa de Otro Empleo no pleno	29.04	26.75	26.42	25.1	24.1
Tasa de Empleo no Remunerado	7.09	7.07	7.66	8.4	9
Tasa de desempleo	4.15	3.8	4.77	5.2	4.6

Fuente: INEC

Elaboración: Diana Vizcaíno

En el gráfico 6 se detalla la evolución del empleo a nivel nacional en el periodo de estudio, se incluyen a los asalariados e independientes y se excluye la categoría de empleados no clasificados que representa un aproximado de apenas 0.2% de la PEA.

Gráfico 6. Distribución del empleo en Ecuador: 2013-2017

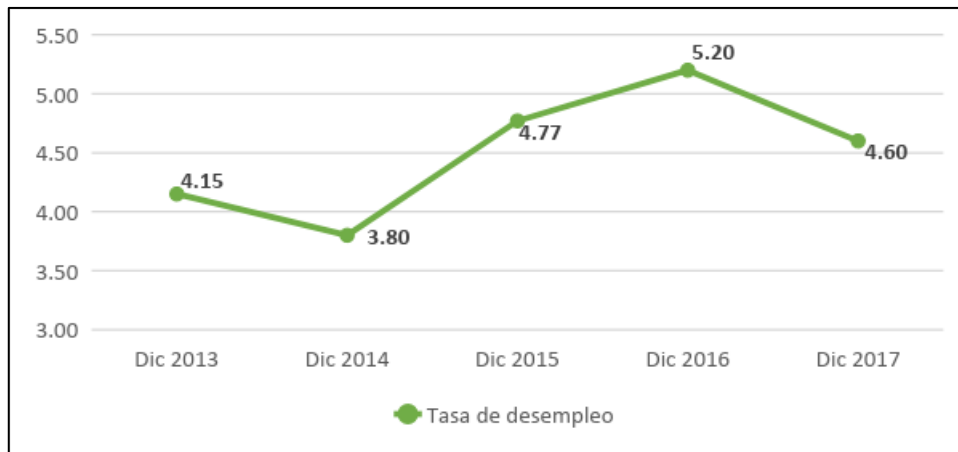


Fuente: INEC

Elaboración: Diana Vizcaíno

El gráfico 7 muestra la evolución del desempleo en el periodo de análisis, cómo se puede apreciar durante los años 2015 y 2016 se tiene un marcado incremento del desempleo en el país y se aprecia una recuperación para el año 2017.

Gráfico 7. Evolución del desempleo en Ecuador

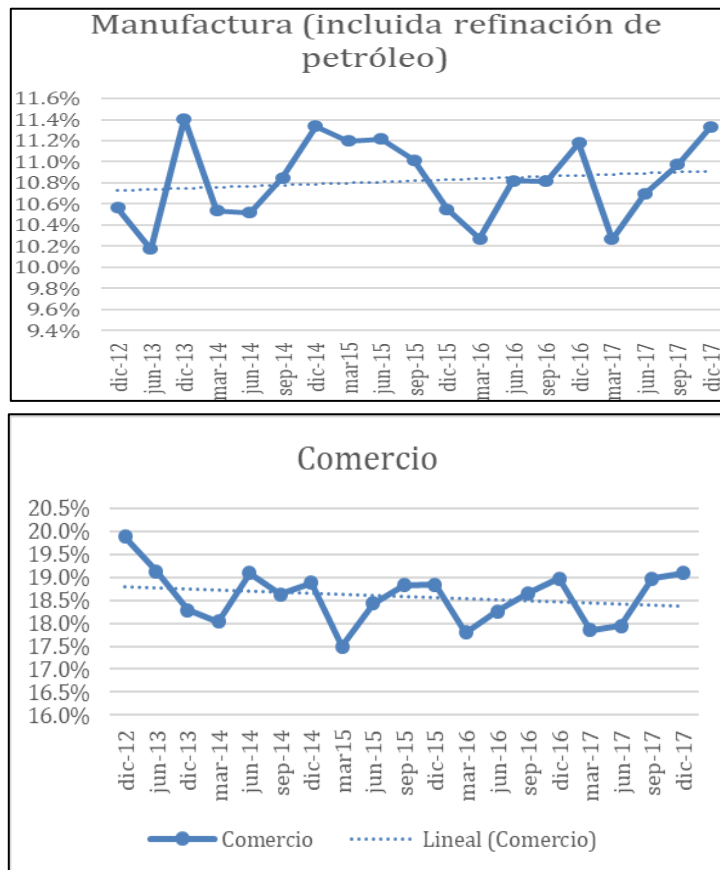


Fuente: INEC

Elaboración: Diana Vizcaíno

Es importante destacar en la presente investigación el comportamiento del empleo en los sectores de manufactura y comercio, por lo que en el gráfico 8 se muestra la evolución del empleo en los sectores mencionados en el período de análisis.

Gráfico 8. El empleo en el sector manufactura y comercio Ecuador



Fuente: BCE

Elaboración: Diana Vizcaíno

Si bien el PIB, el comportamiento del dólar y del precio del petróleo, y la balanza de pagos constituyen factores que influyen en la política comercial nacional e internacional, el comportamiento del empleo, más bien, resulta ser una consecuencia y está estrechamente relacionado con las políticas comerciales establecidas.

Ecuador en el 2014 empezó una tormenta que parecería no tener fin, ya para el año 2015 su producto de dependencia económica, el petróleo, bajo a precios inimaginables, y con esto toda la economía fue cayendo cual piezas de domino. Esto, coadyuvado con el aumento de importaciones de países con monedas depreciadas respecto del dólar local, ocasionó un desajuste en la balanza comercial. El Gobierno de Ecuador, al verse en la obligación de controlar esta fuga de dólares e incentivar el consumo de productos nacionales implementó políticas comerciales restrictivas en donde se vieron afectadas varias industrias incluidas entre estas la industria automotriz.

Barreras al libre comercio y la industria automotriz en Ecuador

En el presente capítulo se describen de manera detallada las barreras impuestas por el Gobierno ecuatoriano en materia de comercio internacional. El Comex, como ente rector de las políticas comerciales en el país dictamina a través de resoluciones ministeriales las distintas medidas a implementarse; si bien el periodo de análisis que contempla la investigación es desde el año 2013 al 2017, se incluyen resoluciones emitidas desde el año 2012 (pues en este año se imponen resoluciones importantes en la industria automotriz) hasta el 2018 (para conocer el estado del sector en la actualidad y entender hacia dónde se dirige).

Con la finalidad de establecer un contexto, se ha considerado adecuado incluir en este capítulo una descripción detallada de la industria automotriz en el país, desde sus orígenes, sus regulaciones y su encadenamiento productivo incluyendo empresas ensambladoras y autopartistas.

Barreras al libre comercio implementadas en Ecuador periodo 2012 – 2017

El *Acuerdo General de Aranceles Aduaneros y Comercio* (GATT) es un instrumento contractual que nació en 1947, como provisional, hasta convertirse en lo que ahora se conoce como el GATT 1994, administrado por la Organización Mundial del Comercio (OMC). El GATT tiene como objetivo principal el “garantizar a los medios empresariales públicos y privados un entorno internacional estable y previsible para sus actividades comerciales en que, además, prospere la inversión y la generación de empleo” (Tobar, 2003:66).

Ecuador forma parte del GATT desde 1994 y de la OMC desde septiembre de 1992 gracias a la gestión del presidente Durán Ballén (1992-1996), esta adhesión fue sin duda una de las más complejas negociaciones que ha emprendido Ecuador (Tobar, 2003). Al ser Ecuador parte del GATT, éste tiene la facultad de limitar el volumen o el valor de las mercancías de importación cuando experimente dificultades para equilibrar su balanza de pagos; para cumplir con este propósito, mediante el artículo 71 del *Código Orgánico de la Producción comercio e inversiones* (COPCI) se creó el Comité de Comercio Exterior (Comex) como el Órgano encargado de aprobar y reformar las políticas públicas en materia de política comercial y de aplicar medidas temporales para corregir desequilibrios en la balanza de pagos. El Comex, bajo el artículo 72, literales c), q); y, l) tiene la facultad de:

“Crear, modificar o suprimir las tarifas arancelarias”; “diferir, de manera temporal, la aplicación de las tarifas arancelarias generales, o por sectores específicos de la economía, según convenga a la producción nacional o a las necesidades económicas del Estado”; y, “aprobar contingentes de importación o medidas restrictivas a las operaciones de comercio exterior, cuando las condiciones comerciales, la afectación a la industria local, o a las circunstancias económicas del país lo requieran” (COPCI, 2010).

Entre las barreras arancelarias aplicadas por el Comex en la economía ecuatoriana que son relevantes para el análisis del efecto en el ingreso y en el empleo de la aplicación de la salvaguardia de sobretasas arancelarias al sector automotriz se encuentra la Resolución No.011-2015, emitida el 6 de marzo del 2015, adoptada con la finalidad de equilibrar la balanza de pagos. A pesar de que el periodo de estudio escogido para el análisis es 2013-2017 se considera importante analizar las resoluciones emitidas en el 2012 debido a que en este año se iniciaron las medidas arancelarias para el sector automotriz, al igual que las medidas emitidas en el 2018 para entender hacia dónde se dirige el desarrollo del sector automotriz.

Resoluciones aplicadas en el 2012 por el Comex

El 17 de mayo de 2012, el Comex expidió la Resolución No.059-2012 derogando el Decreto Ejecutivo 592 del 15 de octubre de 2007. Esta resolución reformó íntegramente el Arancel Nacional de Importaciones (ANI), que desde ese entonces pasó a llamarse Arancel de Ecuador. Dicha resolución afectó al sector automotriz con una tarifa arancelaria de entre el 3% y el 40% para los vehículos y del 1% + \$0,83 por kilogramo en la partida de neumáticos (Vargas, 2018). Cuatro años más tarde, el 29 de septiembre de 2016, se realizó una reforma del Arancel de Ecuador con la Resolución No.025-2016.

La Resolución No.65-2012 emitida el 11 de junio del 2012 que entró en vigor el 22 de junio del 2012, estableció una restricción cuantitativa de importación para CKDs provenientes de cualquier país, incluidos los países con los que Ecuador mantenía acuerdos comerciales. Las restricciones se aplicaron a CKDs de vehículos con las siguientes subpartidas: 8703239080, 8704311080, 8704211080, 8703229080, 8703231080, 8703210080, 8703900080, 8703331080, 8703329080, 8703900092, 8703339080, 8703221080, 8703249080, 8703241080, 8704900092, 8703311080, 8706009180, 8703319080, 8703321080.

La restricción cuantitativa aplicada estuvo fijada por unidades de CKD de vehículos y por valor con el fin de que se respeten los dos parámetros al momento de nacionalizar las mercancías; así mismo, los cupos por unidades de CKD debían ser reasignados al cupo de importación de cada ensambladora en tanto en cuando las unidades importadas hayan sido utilizadas en productos de exportación. La tabla 5 muestra el número de cupos de importación de CKD asignados.

Tabla 5. Número de cupos de importaciones de CKD

Consignatario	Partida Arancelaria	Cuota anual en dólares (FOB)	Cupo anual en unidades
SURAMERICANA DE MOTORES MOTSUR CIA. LTDA.	8703.21.00.80	402561	361
AYMESA S.A.	8703.22.90.80	14194766,34	2700
AYMESA S.A.	8703.23.90.80	30964045,96	3852
OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A.	8703.22.90.80	48609035,89	10914
OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A.	8703.23.10.80	32310536,1	3229
OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A.	8703.23.90.80	164212515,9	21001
OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A.	8704.21.10.80	61885438,88	9062

Consignatario	Partida Arancelaria	Cuota anual en dólares (FOB)	Cupo anual en unidades
OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A.	8704.31.10.80	25988041,55	5846
MANUFACTURAS ARMADURÍAS y REPUESTOS ECUATORIANOS S.A. MARESA	8704.21.10.80	18130497,11	3240
MANUFACTURAS ARMADURÍAS y REPUESTOS ECUATORIANOS S.A. MARESA	8704.31.10.80	51131312,36	15392
UNNOMOTORS CIA. LTDA.	8703.21.00.80	338323,5	510

Fuente: Resolución No.065-2012 del Comex

Elaboración: Diana Vizcaíno

En la misma Resolución No.065-2012, el artículo 9, determinó la regla general para ejecutar la política arancelaria, los CKDs previamente mencionados pagarían el 100% de arancel consolidado correspondiente al bien final, sin embargo, este porcentaje podría disminuir dependiendo del porcentaje de producto nacional incorporado de acuerdo a la tabla 6.

Tabla 6. Reducción tarifa arancelaria por porcentaje de producto ecuatoriano incorporado

% de Producto ecuatoriano incorporado	Arancel a pagar Ad-Valorem	Observaciones
<5	35%	Ninguna
5	18%	Ninguna
6	17%	Ninguna
7	16%	Ninguna
8	15%	Ninguna
9	14%	Ninguna
10	13%	Ninguna
11	12%	Ninguna
12	11%	Ninguna
13	11%	Ninguna
14	10%	Ninguna
15	9%	Ninguna
16	8%	Ninguna
17	7%	Ninguna
18	6%	Ninguna
19	5%	Ninguna
20	4%	Arancel mínimo a pagar

Fuente: Resolución No.065-2012 del Comex

Elaboración: Diana Vizcaíno

Resoluciones aplicadas en el 2013 por el Comex

En el 2013, la Resolución No.101-2013, emitida el 7 de enero, dio cumplimiento a la Resolución No.066-2012 que establece que las especificaciones de las cuotas de importación de vehículos se renovarían automáticamente el primero de enero de cada año. Por otro lado, la

Resolución No.106-2013 del 10 de septiembre de 2013 estableció una restricción cuantitativa a la importación de CKD de chasis equipado con su motor bajo los términos que muestra la tabla 7 y una reforma del Arancel nacional bajo los términos que muestra la tabla 8.

Tabla 7. Restricción cuantitativa a la importación de CKD de chasis

Razón Social	Subpartidas	Año	Dólares FOB	Unidades
Ciudad del auto CIAUTO Cía. Ltda.	8706.00.10.80	2013	6.138.000,00	930
	8706.00.21.80			

Fuente: Resolución No.106-2013 del Comex

Elaboración: Diana Vizcaíno

Tabla 8. Términos de la reforma del Arancel Nacional

Código arancelario (SA 2012)	Designación de mercancía	Tarifa arancelaria actual ad valorem	Tarifa arancelaria propuesta ad valorem
8706.00.10.80	En CKD	3%	25%
8706.00.21.80	En CKD	3%	25%
8707.10.00.00	De vehículos de la partida 8703	15%	25%
8707.90.90.00	Las demás	15%	25%

Fuente: Resolución No.106-2013 del Comex

Elaboración: Diana Vizcaíno

Resoluciones aplicadas en el 2014 por el Comex

Durante el 2014 el Comex emitió cuatro resoluciones pertinentes a la investigación, la Resolución No.011-2014 emitida el 21 de marzo de 2014 estableció una restricción cuantitativa para las importaciones que realiza la empresa Ciudad del Auto Cía. Ltda., como los valores que muestra la tabla 9.

Tabla 9. Restricción Cuantitativa para importaciones de CIAUTO

Razón Social	Subpartidas	Año	Dólares FOB	Unidades
Ciudad del auto CIAUTO Cía. Ltda.	8706.00.10.80	2014	18.816.600,00	2851
	8706.00.21.80			

Fuente: Resolución No.011-2014 del Comex

Elaboración: Diana Vizcaíno

En la segunda resolución No.031-2014, emitida el 3 de septiembre de 2014 se delegó al ministro rector de la política comercial el inicio de un periodo de investigaciones referentes a la aplicación de salvaguardias, al mismo tiempo que se delegó al Comité ejecutivo del Comex la adopción de medidas de salvaguardia provisionales. La Resolución No.049-2014 adoptada el 29 de diciembre de 2014 prorrogó la vigencia de la resolución No.065 y No.066 de 2012 hasta el 31 de diciembre de 2015, al igual que sus respectivas reformas. Finalmente, la Reforma

No.051-2014 del 29 de diciembre de 2014 reformó el Arancel Nacional de importaciones, implementado nuevas tarifas arancelarias que iban del 13% al 40%.

Resoluciones aplicadas en el 2015 por el Comex

Durante el 2015, la Reforma No.09-2015, emitida el 11 de febrero reformó la Resolución No.049-2014 excluyendo de la aplicación de sus resoluciones las siguientes subpartidas que pertenecen a vehículos y vehículos CKD eléctricos: - 8702.90.91.11, - 8702.90.91.19, - 8702.90.99.11, - 8702.90.99.19, - 8704.10.00.11, - 8704.10.00.19, - 8704.90.00.11, - 8704.90.00.19. Igualmente, los vehículos de las subpartidas 8703.10.00.11 - 8703.10.00.19 - 8703.90.00.11-8703.90.00.9 se excluyeron de la Resolución No.049-2014, siempre y cuando, su valor FOB fuese menor o igual a \$40.000.

El 6 de marzo de 2015 se emitió la Resolución No.011-2015, que entró en vigencia el 11 de marzo de ese año, en la que se estableció una sobretasa arancelaria de manera temporal y no discriminatoria, adicional a los aranceles aplicables vigentes hasta esa fecha en concordancia con el Arancel de Ecuador y los acuerdos comerciales bilaterales y regionales. Sin embargo, un mes después, el 8 de abril de 2015 se emitió la Resolución No.016-2015 en la que se reforma el anexo de la resolución antes mencionada.

Para el 5 de mayo de 2015 se reformó el Anexo 2 de la Resolución No.049-2014 con la emisión de la Resolución No.019-2015, en la que se asignó un cupo global por importador para las subpartidas que estaban sujetas a restricciones cuantitativas detalladas en la Resolución No.065-2012 como lo muestra la tabla 10.

Tabla 10. Cuotas de importación sin restricción de subpartida

Importador	FOB	UF
Suramericana de motores Cía.	181.440,00	204
Aymesa S.A.	36.108.608,97	5.234
Omnibus BB transportes S.A.	261.180.951,56	40.033
Manufacturas armaduras y repuestos ecuatorianos S.A. Maresa	42.218.371,34	10.736
Unmotors Coa. Ltda.	250.245,60	328
Ciudad del auto Ciauto C	7.625.275,23	1.281

Fuente: Resolución No.019-2015 del Comex

Elaboración: Diana Vizcaíno

La Resolución No.026-2015 emitida el 5 de junio de 2015 fue direccionada de forma específica a la empresa Ciudad del Auto CIAUTO CIA. LTDA. ya que esta resolución reformó el Anexo 2 de la Resolución No.049-2014 del Pleno del Comex como se detalla en la tabla 11.

Tabla 11. Cuotas de importación a la empresa Ciauto Cía. Ltda.

Importador	FOB	Cantidad
Ciudad del auto CIAUTO Cía. Ltda.	15.861.026,55	2.403

Fuente: Resolución No.026-2015 del Comex

Elaboración: Diana Vizcaíno

Es importante acotar que el cupo concedido a Ciauto tuvo vigencia hasta el 31 de diciembre de 2015 tomando en cuenta las importaciones realizadas desde el 1 de enero de 2015.

Resoluciones aplicadas en el 2016 por el Comex

En el 2016, con la Resolución No.06-2016, emitida el 29 de abril, que entró en vigencia el 30 del mismo mes, el COMEX dispuso la ejecución de una fase del cronograma para dismantelar la medida de salvaguardia por balanza de pagos que empezó a partir del mes de abril de 2017. Sin embargo, la Resolución No.021-2016 reformó la Resolución No.011-2015, reemplazando el 40% de sobretasa arancelaria por 35% y 25% por 15% y sustituyó la tabla de la Resolución No.06-2016 como lo muestra la tabla 12.

Tabla 12. Cronograma de dismantelamiento salvaguardia por balanza de pagos

Año 2017			
Sobretasa	Abril	Mayo	Junio
15,0%	10,0%	5,0%	0,0%
25,0%	16,7%	8,3%	0,0%
40,0%	26,7%	13,3%	0,0%

Fuente: Resolución No.021-2016 del Comex

Elaboración: Diana Vizcaíno

La penúltima resolución emitida por el Comex en el 2016 fue la Resolución No.042-2016, del 29 de diciembre que entró en vigencia el 01 de enero de 2017, en la que se estableció un cronograma de eliminación arancelaria de Ecuador para mercancías originarias de la Unión Europea con relación a las subpartidas de CKD, la tabla 13 detalla el arancel inicial de desgravamen.

Tabla 13. Arancel inicial de desgravamen para mercancías originarias de la Unión Europea

Nandina 2017	Descripción	Arancel inicial de desgravación
8703.21.00.80	En CKD	10%
8703.22.10.80	En CKD	10%
8703.22.90.80	En CKD	10%
8703.23.10.80	En CKD	14%

Nandina 2017	Descripción	Arancel inicial de desgravación
8703.23.90.80	En CKD	14%
8703.24.10.80	En CKD	18%
8703.24.90.80	En CKD	8%
8703.31.10.80	En CKD	0%
8703.31.90.80	En CKD	10%
8703.32.10.80	En CKD	14%
8703.32.90.80	En CKD	14%
8703.33.10.80	En CKD	18%
8703.33.90.80	En CKD	18%
8703.90.00.80	CKD	8%
8703.90.00.92	Vehículos híbridos CKD	18%
8704.21.10.80	En CKD	9%
8704.31.10.80	En CKD	9%
8704.90.00.92	Vehículos híbridos CKD	18%
8706.00.91.80	En CKD	40%

Fuente: Resolución No.042-2016 del Comex

Elaboración: Diana Vizcaíno

Resoluciones aplicadas en el 2017-2018 por el Comex

La Resolución No.020-2017, emitida el 15 de junio de 2017 reformó de manera íntegra la Resolución No.059-2012 del 17 de mayo de 2012, esta nueva resolución muestra un 30% de tarifa arancelarias para asientos de los tipos utilizados en vehículos automóviles, que en el 2013 era del 30% y en el 2015 de 45%. En el 2018, la Resolución No.025-2018 emitida el 10 de diciembre entró en vigencia a partir del 01 de enero de 2019 y resolvió establecer una tarifa arancelaria 0% para las importaciones de vehículos por ensamblar (CKD) como lo muestra la tabla 14 aplicable únicamente para proyectos que hayan sido calificados como nuevos por el ente rector de Política Industria.

Tabla 14. Subpartidas correspondientes a la importación de CKD

Código	Designación de mercancía
8703.21.00.80	En CKD
8703.22.10.80	En CKD
8703.22.90.80	En CKD
8703.23.10.80	En CKD
8703.23.90.80	En CKD
8703.24.10.80	En CKD
8703.24.90.80	En CKD
8703.31.10.80	En CKD
8703.31.90.80	En CKD

Código	Designación de mercancía
8703.32.10.80	En CKD
8703.32.90.80	En CKD
8703.33.10.80	En CKD
8703.33.90.80	En CKD
8704.21.10.80	En CKD
8704.31.10.80	En CKD

Fuente: Resolución No.025-2018 del Comex

Elaboración: Diana Vizcaíno

Del mismo modo, esta reforma estableció una tarifa arancelaria variable para las importaciones de vehículos por ensamblar (CKD) exclusivamente para modelos destinados a proyectos de ensamblaje vigentes calificados por el ente rector de la Política Industrial. La tabla 15 presenta el cronograma de aplicación del Arancel Mínimo para importación de subpartidas de CKD y la tabla 16 el arancel inverso a contenido local.

Tabla 15. Cronograma aplicación Arancel Mínimo para importación de subpartidas de CKD

Año	Arancel mínimo
2019	13%
2020	10%
2021	7%
2022	3%
2023 en adelante	0%

Fuente: Resolución No.025-2018 del Comex

Elaboración: Diana Vizcaíno

Tabla 16. Arancel inverso a contenido local para las importaciones de subpartidas de CKD

% MOE	Arancel
<16	Arancel nominal vigente
16,00-19,99	13%
20,00-24,99	10%
26,00-29,99	5%
>=30,00	Arancel mínimo conforme tabla 15

Fuente: Resolución No.025-2018 del Comex

Elaboración: Diana Vizcaíno

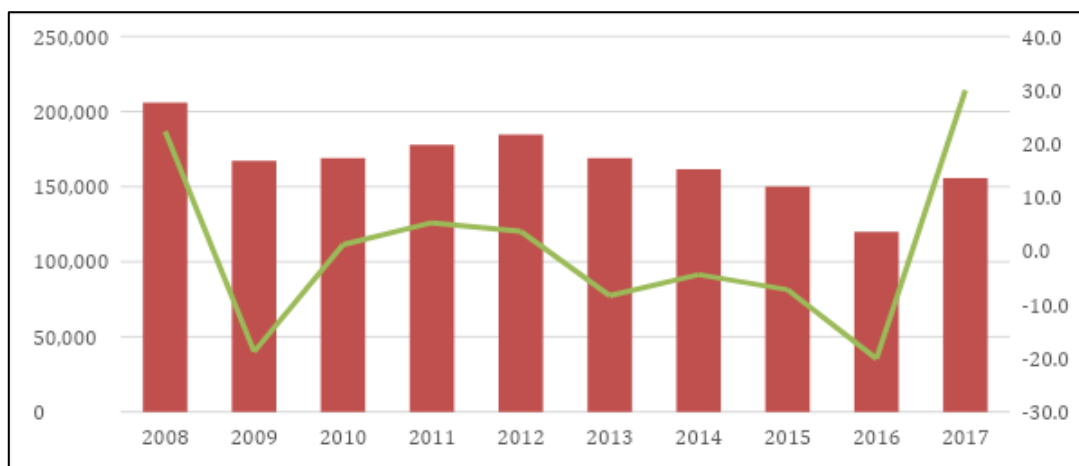
Las resoluciones expuestas han tenido influencia directa e indirecta en el desarrollo del sector automotriz en Ecuador, específicamente en el crecimiento de empresas ensambladoras y autopartistas. Así lo ratifica David Molina, al mencionar que: "...hubo en la industria automotriz, una restricción cuantitativa ya que el sector automotor explicaba [constituía] una gran parte del problema externo [situación de la balanza comercial] y si tú [Gobierno] vas a tomar una decisión para salvaguardar el sistema externo y si tienes que bajar [reducir

importación de] 700 millones de dólares del sector externo ¿con quién prefieres lidiar? ¿con siete mil textileros o tres ensambladoras? ...”, para Molina, las políticas restrictivas fueron aplicadas al sector automotriz puesto que “el sector automotriz era mucho más fácil de controlar y segundo es una industria extremadamente formal”.

El sector automotriz en Ecuador

En la economía ecuatoriana el sector automotriz tiene una participación muy importante en el PIB del Ecuador debido a los ingresos y empleo que genera en las diferentes actividades que involucra, y en todos los eslabones de la cadena, la producción, la comercialización y el servicio posventa, tanto en la importación como en la exportación de unidades listas, repuestos y partes. El gráfico 9 muestra el valor agregado de la industria automotriz y su evolución porcentual.

Gráfico 9. Valor agregado de la industria automotriz



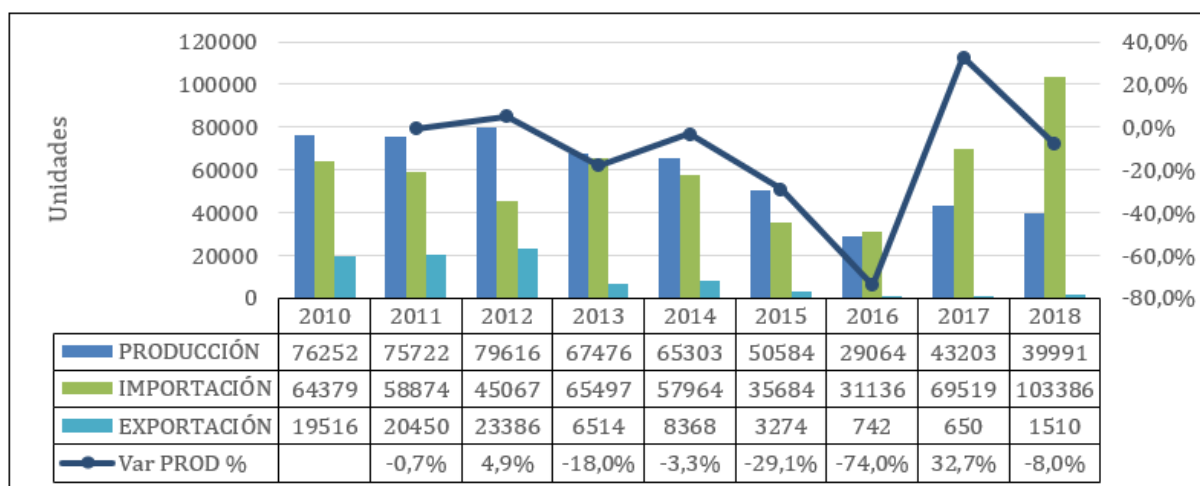
Fuente: CINAIE

Elaboración: Diana Vizcaíno

El gráfico 10 muestra el desarrollo del comercio internacional de vehículos el cual muestra como el nivel de producción de vehículos en Ecuador ha tendido a la baja a partir del año 2014 un año después de la implementación de las salvaguardias, en un 22.5% del año 2014 al 2015 y mayormente en un 42.5% al año siguiente.

La demanda de vehículos en el mercado ecuatoriano es cubierta por empresas importadoras y ensambladoras. El gráfico 11 muestra la demanda satisfecha de vehículos en el Ecuador y el gráfico 12 nos permite visualizar la participación que la industria ecuatoriana tiene en ésta.

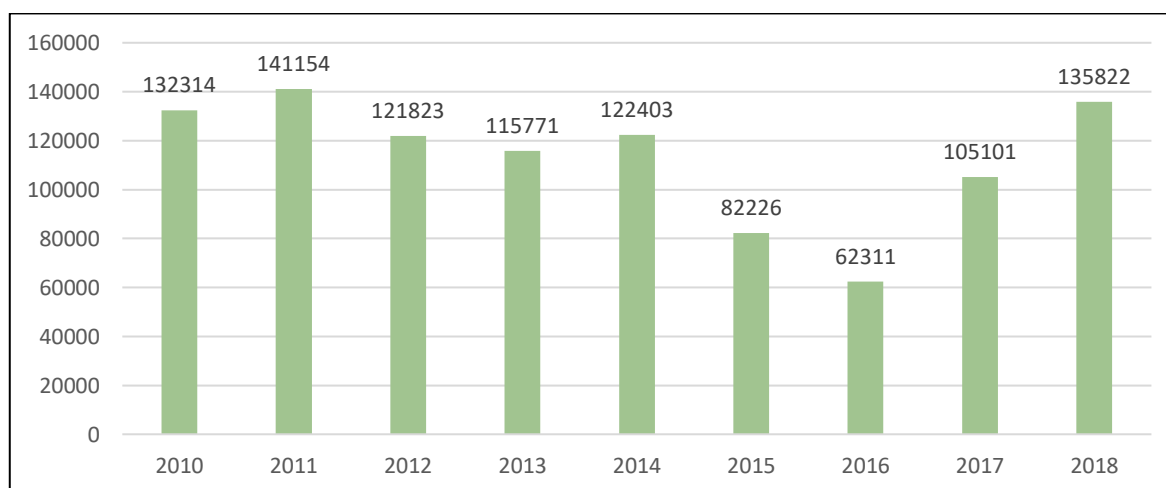
Gráfico 10. Producción, exportación e importación de vehículos en Ecuador



Fuente: Banco Central del Ecuador

Elaboración: Diana Vizcaíno

Gráfico 11. Venta histórica total de vehículos en Ecuador (2010-2018)



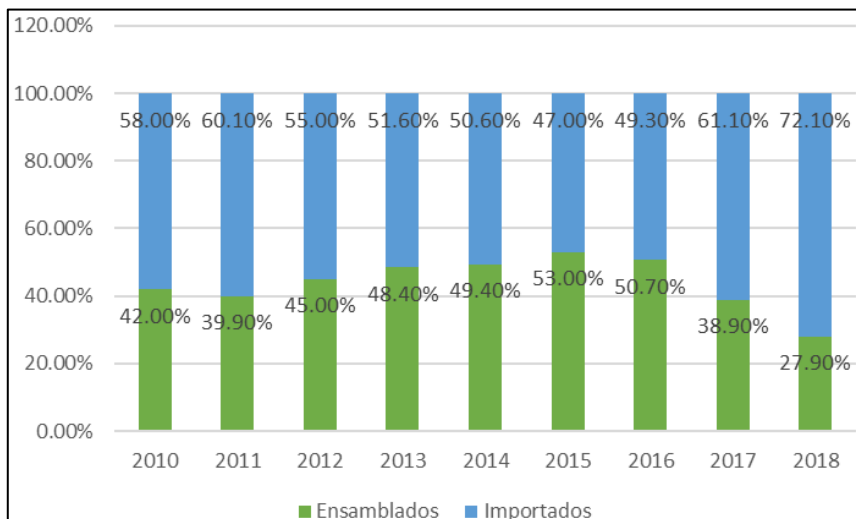
Fuente: CINAIE

Elaboración: Diana Vizcaíno

David Molina, director ejecutivo de la CINAIE dentro de la entrevista explica como el pico de venta de vehículos en el año 2011 impulsa al gobierno a poner cupos a la industria automotriz y como ello causo la reducción de venta de vehículos. En el año 2015 se vuelve a restringir los cupos y bajan nuevamente estas ventas, pero para el año 2017 que se eliminan estos cupos y la importación de vehículos por parte de Colombia se desgrava de aranceles esta venta de vehículos se dispara.

Bolívar Villalba, Director Ejecutivo de la Cámara de Industrias y Producción de Tungurahua, resalta la afectación de las salvaguardias en la demanda de vehículos en el Ecuador, y la consecuente contracción de la economía y la reducción de empleos.

Gráfico 12. Participación histórica de vehículos ensamblados en Ecuador 2010-2018



Fuente: CINA E

Elaboración: Diana Vizcaíno

Se observa cómo dentro de los años 2013 a 2016 aumenta el porcentaje de autos ensamblados en Ecuador en el mercado automotor a pesar de que su producción bajó y esto se debe a que los precios de los autos importados, como sus repuestos, se veían afectados por las salvaguardias, dirigiendo al comprador hacia un auto más barato, el ensamblado nacionalmente. Para el año 2017 la venta de autos se disparó (gráfico 11), se puede observar en el gráfico 12 como la participación de los autos ensamblados en Ecuador baja más de 20 puntos porcentuales para el año 2018 en comparación con el 2016.

En la tabla 17, se desagregan las importaciones realizadas en el sector automotriz por tipo de automotor. Como se describe a lo largo de la investigación, el sector automotriz tuvo un revés en la importación debido a las regulaciones impuestas en el periodo de análisis.

Tabla 17. Importación anual por tipo de automotor: 2010-2018

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
AUTOMÓVILES	38,108	36,759	24,584	33,264	31,710	16,078	18,401	47,619	73,996
CAMIONETAS	12,601	7,564	6,879	6,432	5,386	2,893	2,230	6,272	9,224
CAMPEROS	3,819	3,205	2,618	4,106	4,549	2,360	2,502	3,906	5,022
FURGONETAS	1,082	993	736	2,239	2,603	1,848	1,011	1,033	1,958
TRACTOCAMIONES	1,001	1,937	1,002	1,708	1,630	803	101	395	971
BUSES	180	281	241	1,002	921	1,176	897	847	1,260
CAMIONES	6,486	7,038	8,173	14,999	9,956	8,129	3,143	4,111	6,494
VEH. ESPECIALES	118	169	174	263	150	128	48	71	106
CHASIS BUS	982	928	660	1,484	1,059	1,491	1,124	1,546	1,161
ELÉCTRICO LIVIANO						18	425	117	88
HÍBRIDOS BUSES	2								
HÍBRIDO LIVIANO						760	1,254	3,602	3,104
ELÉCTRICO BUS									2
HÍBRIDO LIVIANO 2G									
TOTAL	64,379	58,874	45,067	65,497	57,964	35,684	31,136	69,519	103,386

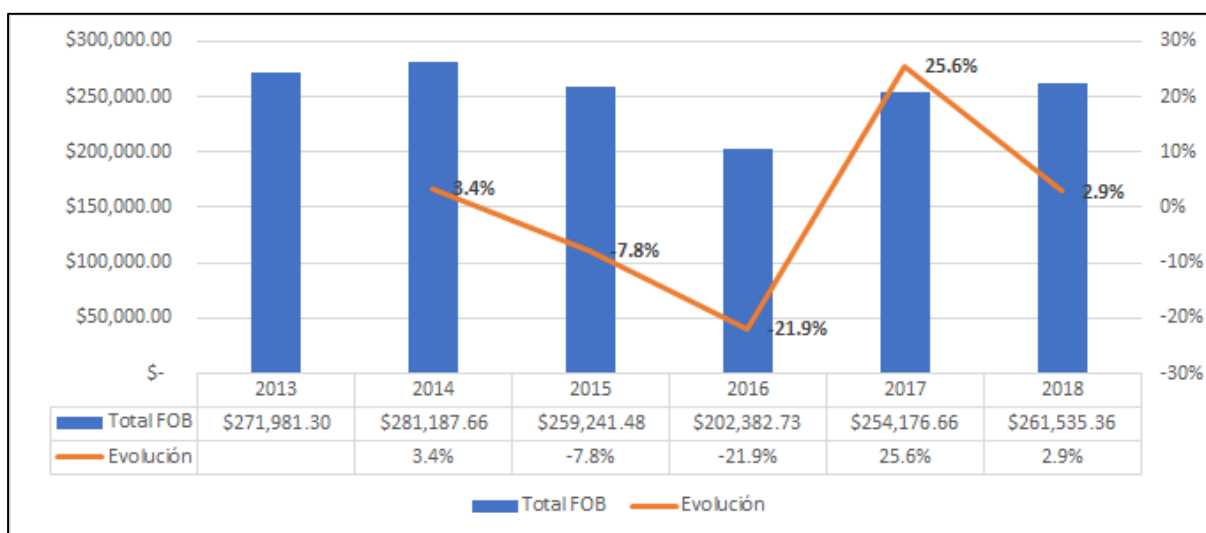
Fuente: CINA E, 2018

Elaboración: Diana Vizcaíno

El sector automotriz demanda no solo la importación de unidades listas, sino también de repuestos, partes y piezas utilizados en el segmento de servicios como en el segmento de producción nacional (ensamblaje). En el gráfico 13 se sintetiza en unidades FOB, la cantidad de importaciones de partes y piezas realizadas.

China, Tailandia, México y el vecino Colombia, son los países a los que Ecuador ha importado autopartes en mayor cantidad desde el año 2013, esta cantidad se expresa en la tabla 18.

Gráfico 13: Importación de repuestos, partes y piezas



Fuente: Banco Central del Ecuador

Elaboración: Diana Vizcaíno

Tabla 18. Importaciones de autopartes por países (las más altas)

País	FOB desde 2013
CHINA	9,523,843,342.00
TAILANDIA	8,041,096,987.00
MÉXICO	3,700,373,501.00
COLOMBIA	2,524,733,907.00

Fuente: Banco Central del Ecuador

Elaboración: Diana Vizcaíno

La industria automotriz del Ecuador

Al ser la industria automotriz un mercado en potencia, debido a la utilización de insumos tanto de tipo intermedios como materias primas, este tiene el potencial de encadenarse con otros sectores de la economía aportando significativamente a la economía del país. El sector automotriz ecuatoriano ha hecho importantes inversiones en tecnología de punta superando los 250 millones de dólares en los últimos años y generando más de 6.600 empleos directos y 5.000 indirectos anualmente (Cinae, 2018a).

De acuerdo con la Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana (Cinae), en los años 50s, la industria automotriz dentro de Ecuador empezó a establecerse cuando las empresas del sector metalmeccánico y textil empezaron con la producción de carrocerías, partes y piezas mecánicas y asientos de buses. Con la creación de la Ley de Fomento Industrial, creada bajo el Decreto Supremo 1ro.1414 y publicada en el Registro Oficial Nro.319 del 28 de septiembre de 1971, se fijó por primera vez bases, requisitos y condiciones específicas a las que se debían sujetar industrias como la automotriz, petroquímica, electrónica, de armadura y montaje. Por consiguiente, estas leyes ayudaron a la incursión de empresas en la fabricación de otros elementos de alta reposición utilizados en los modelos de vehículos existentes en el mercado de aquel entonces (Cinae, 2018b).

Ecuador inició la fabricación de vehículos en el año 1973, con un total de 144 unidades de un solo modelo llamado el Andino en sus versiones pick up y familiar, vehículo que superó la venta de 5.000 unidades en la década de los setenta y que fue ensamblado por Aymesa hasta el año 1980; en 1988, el Plan Vehicular gubernamental implementado por el gobierno de turno vino de la mano con el cierre de las importaciones de vehículos lo que incrementó la producción nacional de vehículos de 7.864 en 1987 a 12.127 en 1988 (Cinae, 2018b).

Según la noticia *La Industria Nacional en las últimas cuatro décadas*, publicada en el diario El Comercio el 12 de noviembre de 2011, las ensambladoras siguieron en auge ampliando su oferta con el fin de suplir la demanda generada por el cierre de las importaciones, sin embargo, en 1992 se dio apertura a las importaciones nuevamente y las ensambladoras se vieron en la necesidad de invertir en nueva tecnología para producir modelos más avanzados y no perder terreno al competir con autos extranjeros. Igualmente, la noticia acota que la estabilidad derivada de la dolarización de la economía nacional en el 2000 produjo un crecimiento progresivo de la industria automotriz ya que durante este periodo la clase media tuvo acceso a créditos de consumo, haciendo que la compra de vehículos nuevos sea más asequible a este segmento de la población, el mercado automotor nacional sobrepasó las 100.000 unidades a finales de esta década debido a que la demanda se cubrió por una oferta muy diversificada de autos.

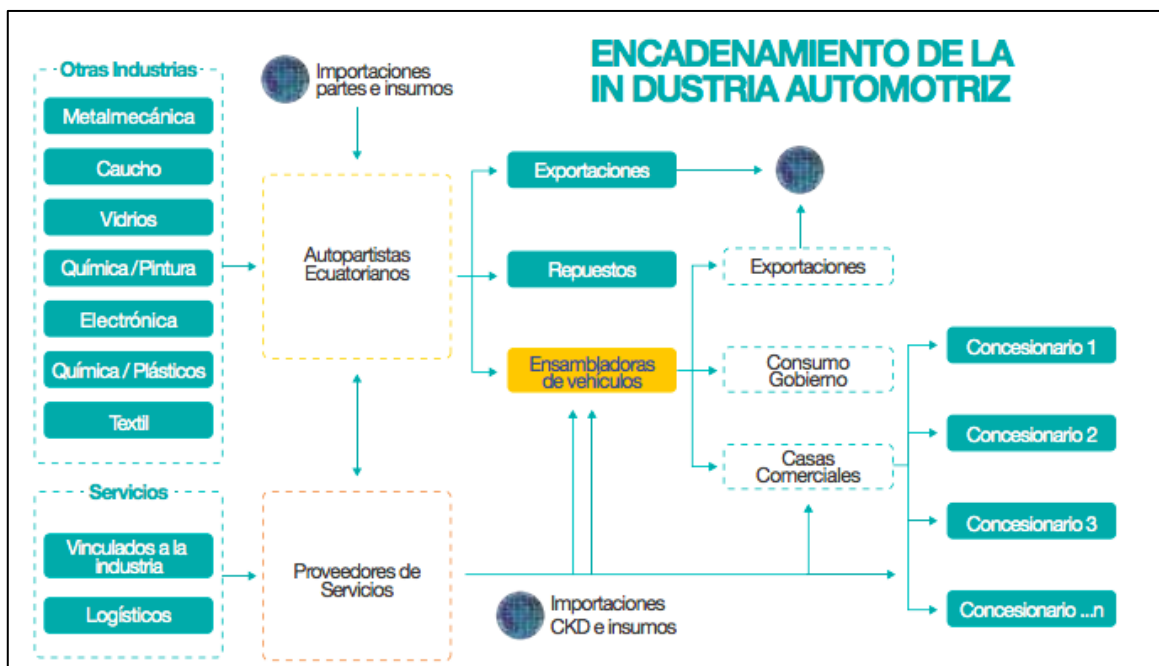
En el estudio *Orientación estratégica para la toma de decisiones: Industria Automotriz*, realizado por Acebo (2017) de la Escuela Superior del Litoral se evidencian dos problemáticas generadas alrededor de la industria automotriz en Ecuador: el tamaño del mercado, el cual es muy bajo en comparación con otras naciones y las dificultades tecnológicas tanto a nivel de conocimientos como de adaptación. Así mismo, el estudio muestra que la industria automotriz ecuatoriana ha tendido en el tiempo a satisfacer de forma primordial la demanda local, dejando las exportaciones de lado.

La industria automotriz, al igual que otras industrias en Ecuador, está sujeta a regulaciones relacionadas con actividades de manufactura industrial, comercio exterior de vehículos (CBU y CKD), entre otras, en las que se enmarca legalmente. Desde el 2011 la industria ha sido objeto de un conjunto de medidas tributarias, que entre otras incluyen:

1. Aplicación de licencias para la importación de CBU y CKD basadas en los niveles importados en años anteriores
2. Aumento de aranceles a la importación de vehículos y sus partes
3. Tasas arancelarias mínimas según tipo de vehículo
4. Imposición de aranceles a importaciones de vehículos híbridos, antes exonerados
5. Creación de “impuestos ambientales” sobre vehículos (según cilindraje, antigüedad y avalúo)
6. Establecimiento en marzo de 2015 de una sobretasa arancelaria (entre 15% y 45% para las partidas correspondientes a vehículos), con un cronograma de desgravación cuya culminación se planteó para mediados de 2017
7. Implicaciones de la Ley de Regulación de los Créditos para Vivienda y Vehículos y de la Ley para el Fortalecimiento y Optimización del Sector Societario y Bursátil (eliminación de fideicomisos en garantía de créditos de consumo, incluyendo automotriz) (Acebo, 2017:25).

Si bien este conjunto de medidas tributarias tuvo un impacto en el sector, la normativa de mayor impacto fue la emisión de la Resolución No.065-2012 emitida el 11 de junio de 2012 que estableció una restricción cuantitativa anual para la importación de vehículos terminados y de CKD lo que limitó la oferta de las empresas importadoras y de las ensambladoras (Acebo, 2017). En años posteriores se establecieron cupos de importación, tanto en unidades como en términos monetarios, que estuvieron vigentes hasta el 2016, y que influyeron directamente en la reducción del número de vehículos vendidos afectando una vez más a las empresas importadoras, a las ensambladoras y demás actores del encadenamiento de la industria automotriz. El gráfico 14 presenta un bosquejo del encadenamiento de la industria automotriz en Ecuador.

Gráfico 14. Encadenamiento de la industria automotriz en Ecuador



Fuente: CINAIE, 2017

Elaboración: Diana Vizcaíno

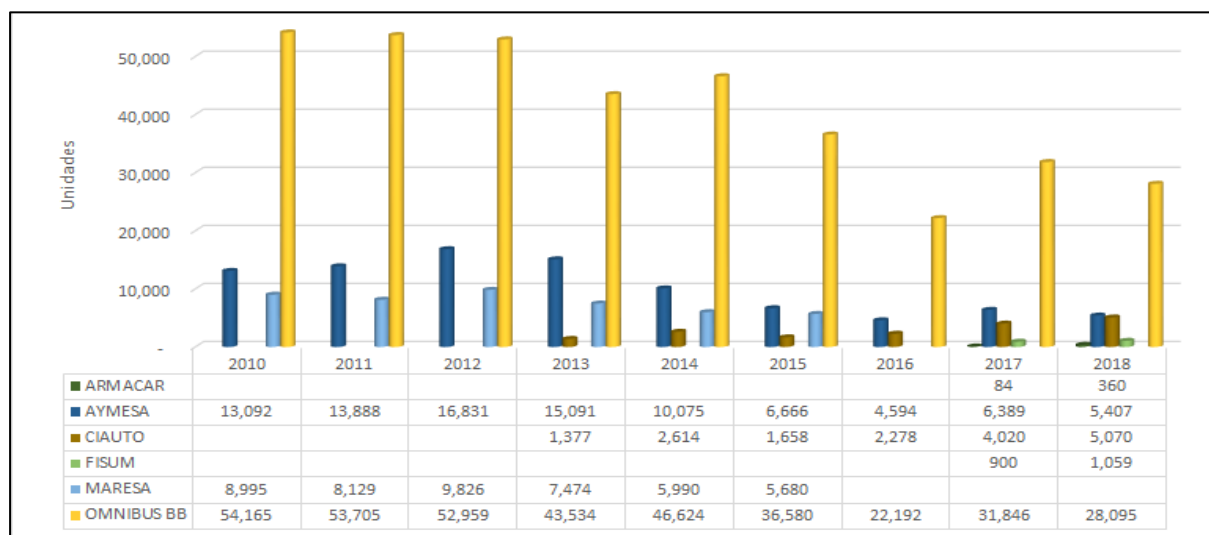
Empresas ensambladoras de Ecuador

La industria automotriz se encuentra regulada por el Ministerio de Industrias y Productividad (Mipro), quien tiene entre sus deberes primordiales el mantener un registro o base de datos ya sea de personas naturales o jurídicas que se dediquen a la actividad de ensamblaje, como así también regular esta actividad a partir de CKD en el país (Mipro, 2014).

De acuerdo con el Mipro, la producción nacional de vehículos se encuentra comprimida en cuatro ensambladoras: Aymesa, Corporación Maresa, General Motors Ómnibus BB (GM-OBB) domiciliadas en la ciudad de Quito, Pichincha y la Ciudad del Auto Compañía Limitada (Ciauto) en Ambato, Tungurahua. Sin embargo, en la historia de la industria automotriz ecuatoriana existió otra ensambladora, llamada Coenansa, de vehículos Fiat domiciliada en la provincia de Manabí que tuvo un periodo activo relativamente corto ya que fue creada en 1992 por el “Grupo Noboa” y finalizó sus operaciones en 1996 (Lazo, 2001). Existen dos ensambladoras que iniciaron operaciones desde 2017 y cuyo volumen de producción es aun relativamente bajo, se trata de Armacar y Fisum.

El Banco Central del Ecuador, expone las siguientes cifras (gráfico 15) en cuanto a la participación de las empresas mencionadas en la producción anual de automotores.

Gráfico 15. Unidades producidas por ensambladora

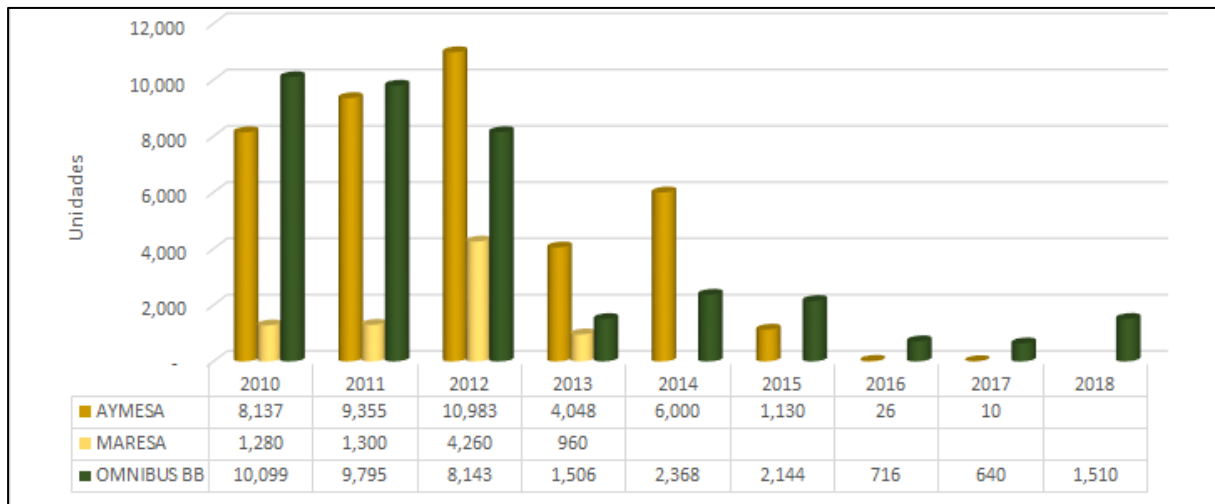


Fuente: CINAIE, 2018

Elaboración: Diana Vizcaíno

De las seis empresas mencionadas, hasta el 2018, tres (Aymesa, Maresa y Omnibus) han destinado parte de su producción para la exportación a países de la región, estos datos se reflejan en el gráfico 16. Como se puede apreciar la tendencia es decreciente, es decir, cada año el país exporta menos vehículos.

Gráfico 16. Exportaciones por ensambladora



Fuente: CINAIE, 2018

Elaboración: Diana Vizcaíno

En el periodo de análisis, tres han sido los principales destinos de la producción nacional de vehículos: Colombia, Venezuela y República Dominicana, en la tabla 19 se presentan las cifras al respecto observando un claro decrecimiento en los años 2016 y 2017 para empezar a aumentar únicamente por la ensambladora Omnibus BB en el año 2018.

Tabla 19. Principales destinos de la producción nacional de vehículos

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	
COLOMBIA	OMNIBUS BB	10.099	9.795	8.143	1.506	2.368	2.144	704	630	1.510
	AYMESA	2.509	3.774	4.928	4.048	6.000	1.130	-	-	-
	TOTAL COL.	12.608	13.569	13.071	5.554	8.368	3.274	704	630	1.510
VENEZUELA	ENSAMBLADORA	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
	AYMESA	5.617	5.575	6.055	-	-	-	26	10	
	MARESA	1.280	1.300	4.260	960					
REPÚBLICA DOMINICANA	OMNIBUS BB	-	-	-	-	-	-	12	10	
	TOTAL VEN.	6.897	6.875	10.315	960			38	20	
	ENSAMBLADORA	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
AYMESA	11	6	-	-	-	-	-	-	-	
A	TOTAL R.D.	11	6	-	-	-	-	-	-	

Fuente: CINAIE, 2018

Elaboración: Diana Vizcaíno

A continuación, se presenta una reseña de las cuatro principales empresas ensambladoras del país:

Autos y Maquinas del Ecuador (Aymes)

La empresa Autos y Maquinas del Ecuador (Aymes) fue la primera ensambladora fundada en el país en 1970. Esta ensambladora nació de un proyecto concebido por General Motors que deseaba proveer de medios de transporte básico a los países en vías de desarrollo. Empezó sus operaciones de ensamblaje en 1973 con el vehículo Andino, conocido como el “carro divino” (ver imagen 1).

Imagen 1: Vehículo Andino (1973)



Fuente: Diario La Hora

Desde 1973, en tan solo cinco años Aymesasa pasó de ser un pequeño taller casi artesanal con una producción de 4 vehículos por día, con 17 empleados, que utilizaba un diseño de vehículos elemental a ser una ensambladora que incorporó la tecnología de proceso y moldeo de fibra de vidrio en la producción de vehículos. Por otra parte, Aymesasa multiplicó su producción cuatro veces de 1975 a 1980 pasando de 480 unidades en 1975 a 1.890 en 1980, sin embargo, para finales del año 2000, año de la crisis ecuatoriana, la cifra bajó a 147 unidades (Laso, 2001).

General Motors Ómnibus BB (GM-OBB)

Dos años después de la creación de Aymesasa, en 1975 nació la ensambladora Ómnibus BB fundada por el húngaro Bela Bota como un proyecto ambicioso que buscaba revolucionar la industria automotriz ecuatoriana. De acuerdo con la página web oficial de la compañía, en una primera instancia, la compañía madre de Ómnibus BB llamada “Proveedora Automotriz” se dedicaba a la fabricación de los primeros prototipos de autobuses de la firma estadounidense Blue Bird. Una vez que se consolidó la compañía como ensambladora, Ómnibus BB empezó la fabricación de vehículos, uno por día en el primer año, incrementando su producción a 5 con un tope de 15 vehículos en el siguiente año. El primer vehículo ensamblado en la planta de Ómnibus BB fue un bus de servicio urbano en 1976, llamado Blue Bird Botar en honor a su creador Bela Bota (ver imagen 2).

Imagen 2: Blue Bird Botar (1976)



Fuente: GM-Ómnibus BB

En 1979, la ensambladora inició la construcción de su primera planta de producción de vehículos livianos y en 1981, General Motors se convirtió en accionista con lo que la compañía se transformó en General Motors Ómnibus BB (GM-OBB). Esta fusión de experiencia y capacidad emprendedora marcó la nueva visión de la compañía de fabricar miles de vehículos livianos que llegaron a ser iconos de la empresa como: el Blazer, Forsa, Trooper, Vitara, Chevrolet Luv, entre otros. La planta de ensamblaje automotriz es considerada la más grande de Ecuador gracias al trabajo en conjunto de sus proveedores, colaboradores y concesionarios Chevrolet, la constante modernización de sus instalaciones para incrementar la capacidad operacional y de producción, así como las acreditaciones con las que cuenta (GM-OBB, 2018).

Corporación Maresa

La ahora conocida como Corporación Maresa, en un inicio, se constituyó como Manufacturas, Armaduras y Repuestos Ecuatorianos S.A.- MARESA. en agosto de 1976. La empresa se dedicó al ensamblaje de camiones, pick ups y autos de pasajeros de marcas reconocidas como: Mack, Fiat, Mitsubishi, Ford, Toyota y Mazda durante cuatro décadas. En 1986 empezó con el ensamblaje de los reconocidos camiones Mack (ver imagen 3).

Imagen 3: Camiones Mack (1986)



Fuente: Corporación Maresa

Como ensambladora, Corporación Maresa ensambló y distribuyó 159762 vehículos de excelente calidad cumpliendo con los más altos estándares de seguridad y durabilidad y no fue hasta 1992, gracias al buen desempeño como ensambladora, que Maresa empezó a comercializar la marca Mazda en Ecuador convirtiéndose en la distribuidora exclusiva de la marca en el país en 1994. A pesar de los logros obtenidos como ensambladora, tras la decisión de Mazda Japón de suspender el ensamblaje de su Mazda BT-50, la Corporación Maresa suspendió sus operaciones de manera temporal en el 2015, convirtiéndose en un holding automotriz que representa a marcas internacionales como Mazda, Fiat, Chrysler, Jeep, Dodge, RAM, Ford (Corporación Maresa, 2018).

Ciudad del Auto Cía. Ltda. (Ciauto)

La compañía “Ciudad del Auto Cía. Ltda. (Ciauto)” fue establecida bajo las leyes ecuatorianas en junio de 2012. La ensambladora se encuentra ubicada al norte de Ambato, en la Provincia de Tungurahua, convirtiéndose en la única ensambladora en el centro del país. Durante el año 2013, la compañía inició el ensamblaje de chasis equipados con motor de camionetas, y SUVs de la marca Great Wall y ensamblaje de chasis con motor camión ligero de marca JMC. Ciauto mantiene el registro de ensamblaje para el chasis equipado con su motor de camionetas y SUVs de la marca Great Wall (resolución 13043 y 13089); y para los chasis equipados con su motor de camión ligero de la marca JMC (resolución 13412) (Autoin, 2013).

Para Santiago Vásquez, presidente de Ciauto, la ensambladora nació con la visión de impulsar el nacimiento de nuevas empresas locales y generar empleo tanto en la provincia como en el país para así compartir la oportunidad de crecer (Autoin, 2013). En la noticia “*Ciauto apuesta por el desarrollo local*” publicada el 3 de abril de 2015 en el diario El Comercio se acota que Ciauto fue creada para albergar la planta ensambladora de Great Wall y a sus proveedores de autopartes que empezó con un proceso de sub-ensamblaje de los todoterreno H5 y las camionetas Wingle ya que la carrocería llegaba semiarmada desde China y los técnicos colocan todos los elementos integrando hasta un 22% de componentes locales (ver imagen 4).

Imagen 4: Haval H5 (2013)



Fuente: El Comercio

Ciauto produce modelos del automóvil Haval H5 de 2 500 cm³ en gasolina y 2 400 cm³ en diésel, Wingle de 2 800 cm³, en diésel y 2 237 cm³, en gasolina y en el 2015 incorporó a su producción el modelo M4 de 1 500 cm³ para lo que la empresa invirtió USD 10 millones en la instalación de una nueva línea de soldadura de vehículos compactos y de pintura (Moreta, 2015). El crecimiento de CIAUTO se evidencia en su capacidad de cruzar fronteras, el primero de febrero de 2019, Ciauto inició con la exportación del Haval M4, que es Jeep pequeño, y de la camioneta Wingle 2.0 diésel turbo alimentado hacia Colombia y Costa Rica (Moreta, 2019).

Ventas en las empresas ensambladoras

Las ensambladoras a nivel nacional son un componente esencial en el desarrollo de la industria automotriz en Ecuador, la tabla 17 muestra las utilidades de las cuatro ensambladoras a nivel

nacional a partir del 2013 hasta el año 2017. Como se puede apreciar en la tabla 20 la evolución de las utilidades de cada ensambladora muestra una tendencia a la baja. Con respecto a la ensambladora Ciauto se observa que las utilidades bajaron drásticamente de 2.565.547,00 en el 2014 a 535.638,00 en el 2015.

Tabla 20. Utilidades de las empresas ensambladoras en Ecuador: 2013-2017

	2013	2014	2015	2016	2017
Omnibus BB	56.183.154,00	74.487.407,00	46.778.448,00	27.116.456,00	20.400.504,00
Maresa	6.548.512,00	5.146.345,00	1.530.282,00	-10.408.366,00	-284.698,00
Aymesa	-6.992.992,00	-1.035.065,00	505.358,00	-338.778,00	4.632.504,00
Ciauto	1.694.611,00	2.565.547,00	535.638,00	4.701.166,00	13.816.811,00

Fuente: Superintendencia de Compañías y Seguros

Elaboración: Diana Vizcaíno

Para Bolívar Villalba, se realizan muchos esfuerzos para mejorar los resultados, pero los reglamentos y leyes impuestos por el Ministerio de Industrias y Productividad no facilitan la obtención de mejores resultados.

La creación y desarrollo de las ensambladoras en Ecuador dio paso al surgimiento de empresas fabricantes de autopartes que eran necesaria para cumplir con la tarea de ensamblar automóviles con contenido local. Estas empresas se desarrollaron y vieron la oportunidad de convertirse en proveedores de componentes, piezas, partes y subconjuntos necesarios en la línea de ensamblaje de vehículos (Cinae, 2018b)

Empresas autopartistas de Ecuador

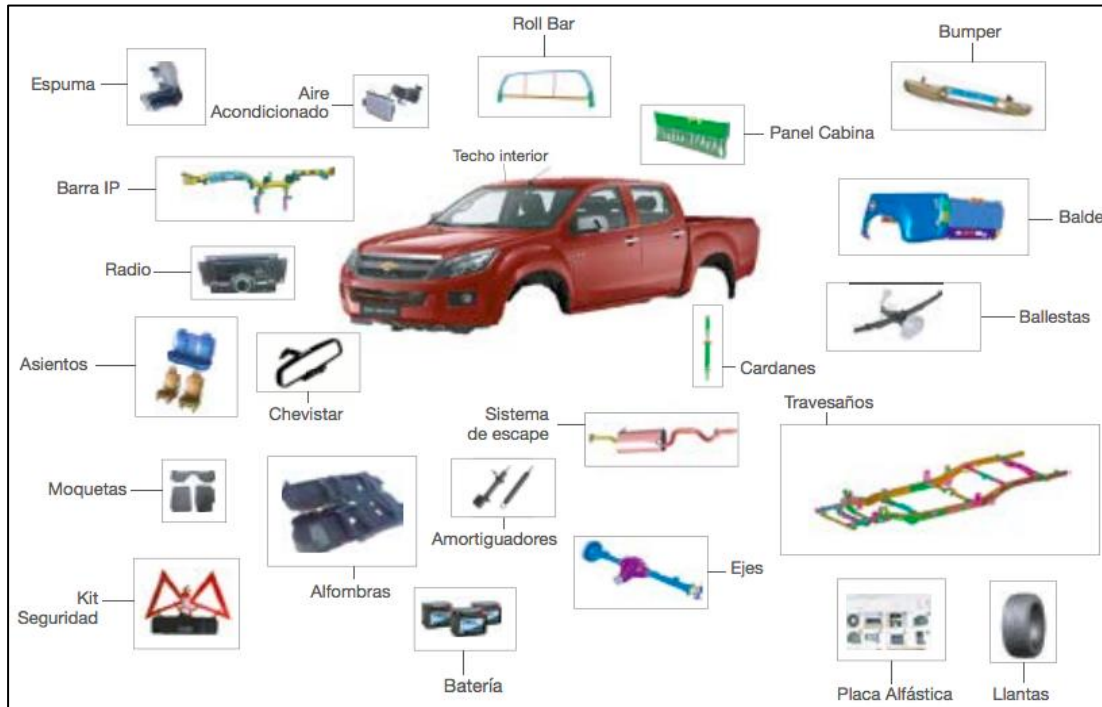
En la actualidad, los países en vías de desarrollo han visto la oportunidad de crecimiento mediante la incorporación de pequeñas y medianas empresas locales dentro de las redes de proveedores de las empresas multinacionales con el fin de tomar un lugar prominente dentro del mercado global. Esta oportunidad se la ve como una solución para aquellos países en vías de desarrollo que desean insertarse dentro de la economía global (Bracamonte y Contreras, 2008). Tal es el caso de las empresas autopartistas en Ecuador, emergentes gracias a la presencia de las ensambladoras.

Desde los inicios de la apertura de las ensambladoras en Ecuador, los esfuerzos de los gobiernos de turno estuvieron enfocados en apoyar el crecimiento de los proveedores locales para que sus piezas cumplieran con exigentes normas de calidad nacionales e internacionales, tanto de uniformidad, calidad y adecuada composición de materiales realizados (Cinae, 2018b). A pesar de esta iniciativa, el sector autopartista ecuatoriano no se desarrolló hasta que se les otorgó a las ensambladoras nacionales exoneraciones arancelarias (Cinae, 2018b).

Las ensambladoras, desde su apertura, recurrieron a proveedores locales de neumáticos, baterías, resortes de ballestas y filtros de motor, y es así que para el 2019, la Asociación de

Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE) registra 92 empresas autopartista dentro de las industrias de metalmecánica, caucho, vidrios, pintura, electrónica, plásticos y textiles (Jiménez, 2019). El gráfico 17 ilustra las principales partes y piezas que se producen en el país utilizando el ejemplo de una camioneta.

Gráfico 17. Partes y piezas producidas por empresas autopartista en Ecuador



Fuente Anuario Cinae
 Elaboración: Diana Vizcaíno

Después de dos décadas del desarrollo de la industria automotriz en Ecuador, se crearon políticas públicas que incentivaron el desarrollo del sector autopartista, lo que impulsó a las empresas a fabricar componentes de mayor complejidad como aires acondicionados, ejes y cardanes, amortiguadores y pinturas especializadas. La industria automotriz es una de las pocas que genera un amplio encadenamiento productivo diversificado en distintas actividades económicas (Cinae, 2018b). La tabla 21 muestra los productos de cada actividad económica al igual que las empresas que se destacan en cada una de ellas.

Tabla 21. Principales productos y empresas por actividad económica de la industria automotriz en Ecuador

Metalmecánica	Caucho y vidrios	Plásticos y pinturas		Textil	Tecnología y electrónica	Baterías
Ejes diferenciales Cardanes de piso Balde de camioneta Brackets	Vidrio templado Ventanas laterales Vidrios	Plásticos de alta gama Sistemas de recubrimiento Sellantes	Pigmentos Catalizadores Lubricantes Kits de Seguridad	Alfombras automotrices Compuestos	Sistemas de rastreo satelital Radios para vehículos	Baterías

Metalmecánica	Caucho y vidrios	Plásticos y pinturas		Textil	Tecnología y electrónica	Baterías
Estampado metálico Amortiguadores Tubo de escape Guardachoques	posteriores Ventoleras	soldables Sellantes moldeables Protectores de bajos Plásticos de ingeniería Poliuretano y espumas Revestimientos	Aditivos de combustible Refrigerantes Líquido de freno Materiales para baterías	Termoformables Asientos para vehículos	tarjetas electrónicas	
Empresas metalmecánica	Empresas de Caucho y vidrio	Empresas de plásticos y pinturas		Empresas de textil	Empresas de tecnología	Empresas de baterías
Amortipartes Dana Metalcar Vanderbilt Faesa Imfrisa Metaltronic	Crylamit Tecnividrio Vitro	Axalta PPG Qualco Industries Ferplaim PF Group BASF		Alfinsa Elasto Domizil Novatex	Track Mundy Home MP3 Tarpug	Tecnove Baterías Ecuador Industrias Dacar

Fuente: Anuario Cinae

Elaboración: Diana Vizcaíno

En el presente capítulo se han descrito las barreras proteccionistas que se implementaron en el Ecuador en el periodo de análisis, el detalle al que se llega permite identificar que durante el periodo se establecen barreras generales a la industria automotriz y específicas ya sea a determinadas partidas o empresas, queda claro entonces que la política proteccionista afecta de manera directa a la industria automotriz.

El capítulo abordó también a la industria automotriz, que fue descrita con la finalidad de conocer los principales segmentos que la componen, el segmento comercial, el segmento ensamblador y el segmento autopartista. Se analiza además el sector con la finalidad de que quede clara su composición y su evolución a lo largo del periodo de análisis.

Con este precedente, se tiene el camino trazado para en el siguiente capítulo, mediante la descripción situacional de dos empresas del sector automotriz, pero de diferentes segmentos (ensambladora y autopartista), determinar el efecto de las salvaguardias en las mismas.

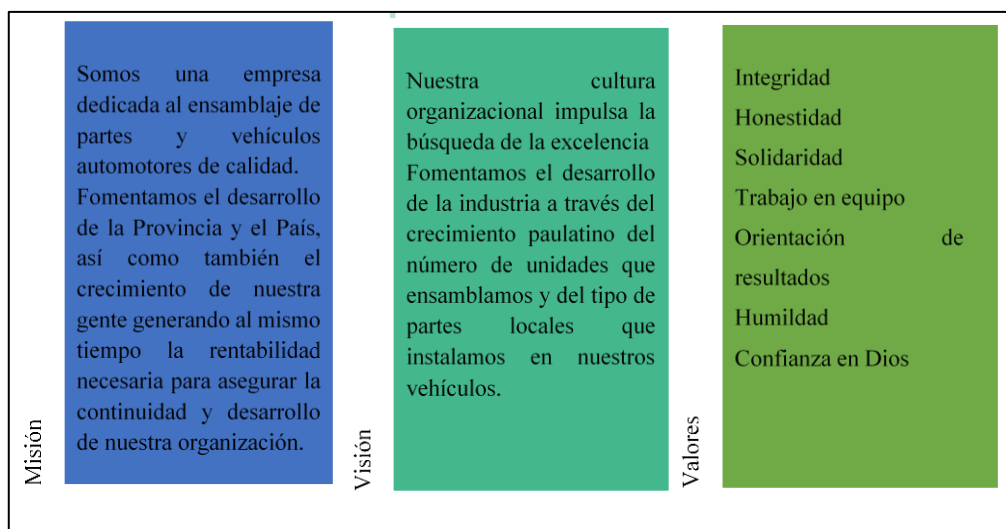
Marco metodológico

En este capítulo se realiza la descripción situacional de las empresas que componen el caso de estudio, Ciauto y Esprom-Pur, el comportamiento de sus indicadores de ingresos y empleo, se analizan e interpretan las entrevistas realizadas a los directivos y colaboradores de las mencionadas empresas y del sector en general, con la finalidad de identificar el comportamiento de los indicadores en cuestión, antes, durante y después de la implementación de la medida de salvaguardia por balanza de pagos en el Ecuador

Situación actual de la empresa Ciauto

Ciauto nace en la ciudad de Ambato, en la parroquia Unamuncho al norte de la ciudad, como una empresa dedicada al ensamblaje de partes y vehículos automotores de calidad, comprometida con el cumplimiento de los requisitos de la norma ISO 9001 que le permiten mantener la integridad y eficacia de su sistema de gestión, así como la visión de mejorar continuamente (Ciauto, 2018). El gráfico 18 muestra la visión, misión y valores de la empresa.

Gráfico 18. Misión, visión y valores de Ciauto



Fuente: Ciauto

Elaboración: Diana Vizcaíno

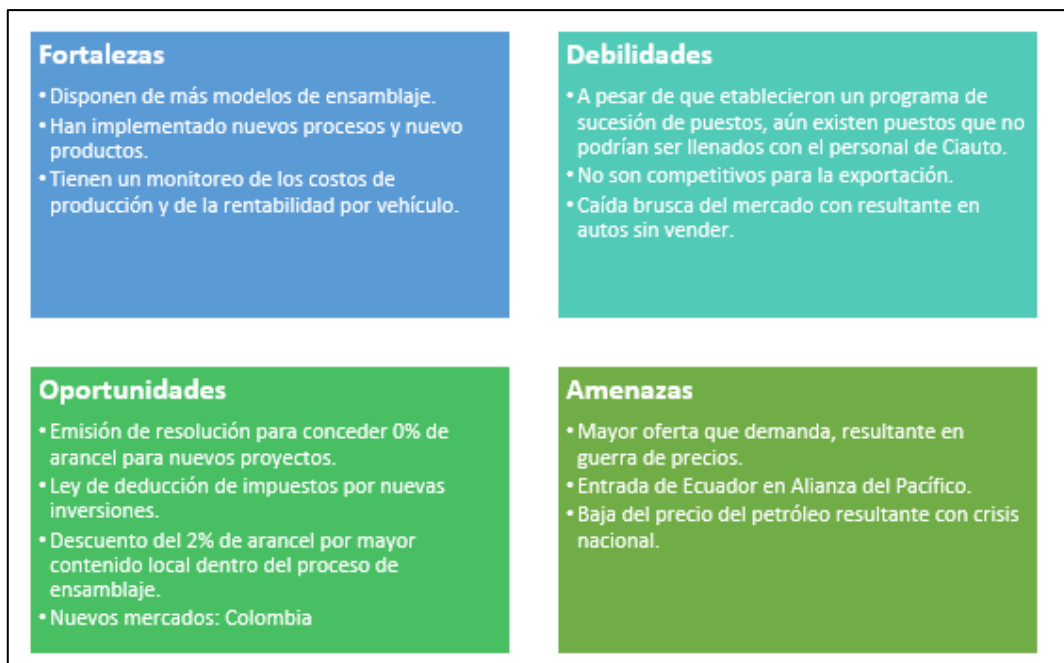
Ciauto tiene entre sus objetivos principales:

- Impulsar el desarrollo constante de su equipo humano logrando su competencia compromiso y satisfacción con la organización.
- Mantener procesos de fabricación innovadores, confiables seguros y competitivos que les permite ensamblar vehículos de primera calidad.
- Fomentar el desarrollo de la industria a través del crecimiento paulatino del número de unidades ensambladas y del tipo de partes locales que se instalan en sus vehículos.

- Gestionar sus procesos de acuerdo a los requisitos establecidos en la norma ISO 9001.
- Lograr clientes entusiasmados con sus productos asegurando el crecimiento y sustentabilidad de su negocio.
- Tener una organización exitosa que genera la rentabilidad adecuada para asegurar la continuidad y desarrollo de su empresa (Ciauto, 2018).

El gráfico 19 muestra el análisis FODA de la empresa a febrero de 2019 en donde se evidencia que la empresa mira como una oportunidad de crecimiento la emisión de las resoluciones emitidas en el 2017 y 2018 por el Comex. Otra oportunidad que Ciauto identifica es la aplicación de la Resolución No.065-2012 emitida el 11 de junio de 2012 que establece que las ensambladoras pagarán un valor menor del arancel dependiendo del porcentaje de producto nacional incorporado.

Gráfico 19. Matriz FODA - Ciauto

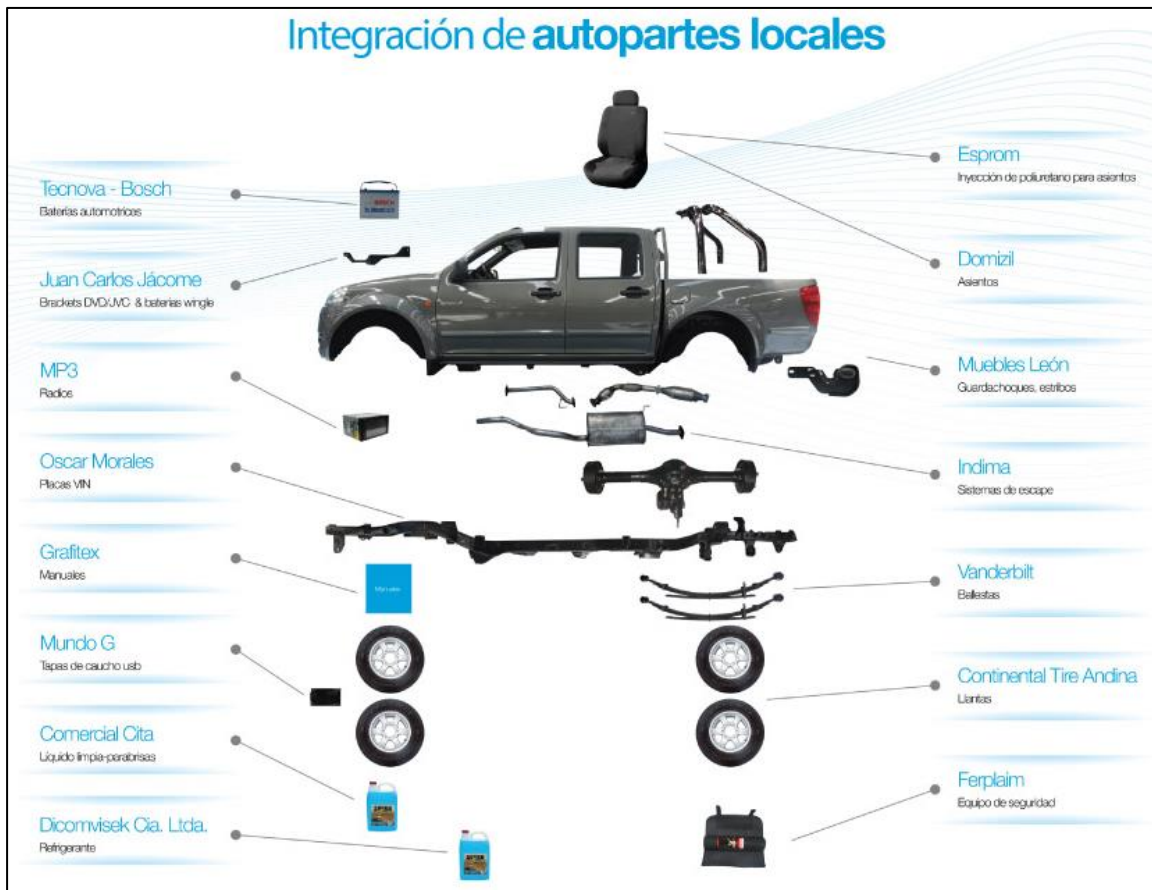


Fuente: Ciauto

Elaboración: Diana Vizcaíno

Durante la entrevista realizada a Pilo Pais, Gerente General de Ciauto, el 4 de febrero de 2019, se constató que Ciauto llegó a utilizar el 28% de componente nacional en su proceso de ensamblaje en un punto de crecimiento y que en la actualidad se utiliza el 26%. Se debe también acotar que las resoluciones emitidas por el Comex también pusieron aranceles a la importación de asientos de los tipos utilizados en vehículos automóviles, que empezó en el año 2013 con un arancel del 30%, fue cambiado en el 2015 al 45% y finalmente en el 2018 volvió a ser del 30%. Ciauto trabaja con empresas locales autopartistas con el fin de impulsar el desarrollo local. El gráfico 20, muestra la integración de autopartes locales tomando como ejemplo el ensamblaje de una camioneta.

Gráfico 20. Integración de autopartes en Ciauto



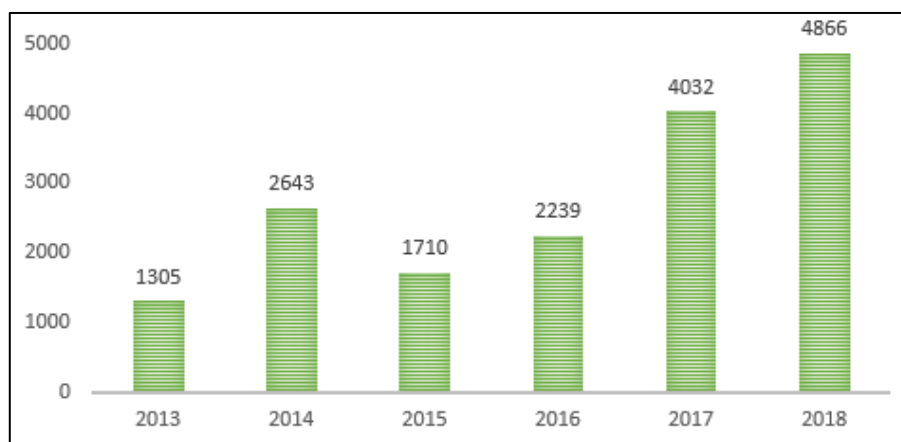
Fuente: Ciauto

Elaboración: Ciauto

Comportamiento de los ingresos Ciauto

Las restricciones aplicadas por el Comex desde el año 2013, afectaron significativamente en los ingresos que percibió Ciauto. En el 2013 se emitió la Resolución No.06-2013, exclusiva para Ciauto, en la cual se estableció una restricción cuantitativa de 930 unidades al año a la importación de CKD de chasis equipado con motor. Para el 2015, la empresa se ve nuevamente afectada por la emisión de dos resoluciones, la primera, la No.019-2015 asignó un cupo global por importador, asignando a Ciauto 1281 unidades; la segunda fue la Resolución No.026-2015, dirigida específicamente a Ciauto que estableció una cuota de importación para la empresa de 2403 unidades a considerarse desde el primero de enero del mismo año. Para Pilo País (Gerente de Ciauto) las medidas tomadas en las resoluciones emitidas por el Comex pueden ser interpretadas como trabas para el desarrollo de la empresa y que a pesar de aquello Ciauto creció con el apoyo de las autoridades de la Provincia de Tungurahua, los proveedores de Ciauto y los compradores. El gráfico 21 muestra las unidades que Ciauto ensambló durante el periodo 2013-2018.

Gráfico 21. Número de unidades ensambladas por Ciauto: 2013-2018



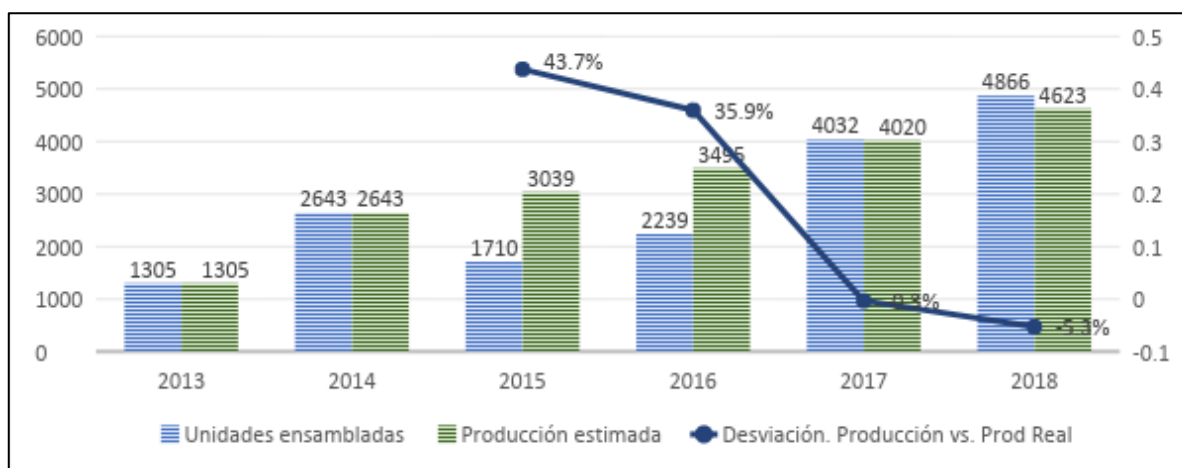
Fuente: Ciauto

Elaboración: Diana Vizcaíno

El 4 de febrero de 2019, Pilo País en entrevista realizada como parte de esta investigación, respondió que para el año 2014 y subsiguientes la mesa directiva de Ciauto había previsto un crecimiento del 15% al 20% anual en el número de unidades ensambladas. Como podemos apreciar en el gráfico 15, para los años 2015 y 2016, años en los cuales estuvo vigente la salvaguardía, la producción real dista mucho de la proyectada, se ensambla un 44% menos de lo previsto para el 2015 y un 36% menos para el 2016; la diferencia en los años 2017 y 2018, años en los cuales se desmanteló la salvaguardía, es casi nula, es decir, la producción se recupera y cuadra con la proyección inicial estimada de crecimiento.

Durante los años de implementación de la salvaguardia, Ciauto pudo tener una mejor producción, es decir, su crecimiento se estancó, y apenas desmanteladas las salvaguardias recuperó la producción y su crecimiento, lo cual, podría significar que la exportación de unidades ensambladas a países de la región que inició en 2019, pudo haber empezado mucho antes. El gráfico 22 esquematiza la producción de Ciauto.

Gráfico 22: Producción real vs proyección de producción de Ciauto



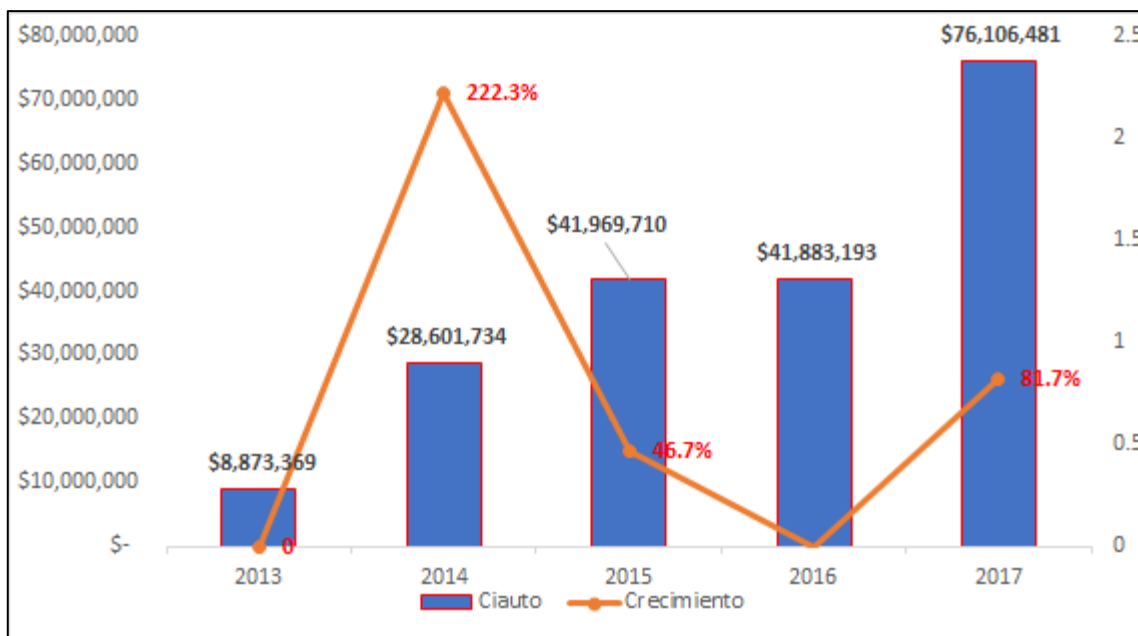
Fuente: Ciauto

Elaboración: Diana Vizcaíno

En el gráfico 23 se presenta el ingreso por ventas de la empresa Ciauto y su tasa de crecimiento, como se puede apreciar en los años en los cuales se implementaron las medidas proteccionistas (2015 y 2016) el crecimiento de esta empresa se ve estancado llegando inclusive a ser negativo, para el año en el que se desmantelan las salvaguardas (2017) se puede notar una recuperación.

Ante esta situación, Bolívar Villalba en la entrevista, manifiesta que la apertura comercial con Colombia y la implementación de aranceles resta competitividad al país en materia de producción de vehículos.

Gráfico 23. Ingreso por ventas de la empresa Ciauto (USD)



Fuente: Superintendencia de compañías y seguros

Elaboración: Diana Vizcaíno

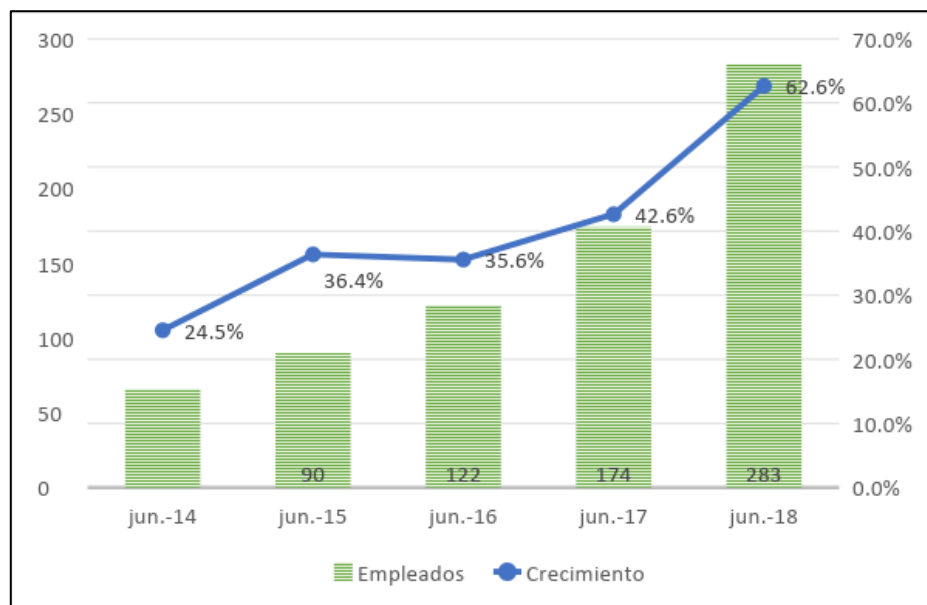
Comportamiento del empleo Ciauto

En lo que respecta al empleo, en la ya mencionada entrevista realizada a Pilo País, éste respondió que Ciauto empezó en el 2013 con alrededor de 30 trabajadores y que en el 2019 tiene alrededor de 280 personas trabajando; la relación de trabajo de Ciauto es más o menos de 4 a 1 de generación de empleo, es decir, por cada puesto directo que Ciauto genera, se generan 4 puestos de trabajo afuera en los autopartistas. En la generación de empleo, Ciauto es una pequeña rueda de un reloj que mueve una rueda más grande que es la provincia de Tungurahua ya que mueve el desarrollo del empleo de proveedores autopartistas y demás industrias en la provincia.

En el gráfico 24 se presenta la composición de la plantilla (o head count) de la empresa Ciauto y su tasa de crecimiento a lo largo del periodo de análisis 2013 - 2017, como se puede apreciar en los años en los cuales se implementaron las medidas proteccionistas (2015 y 2016) el

crecimiento de la plantilla de esta empresa se ve estancado, para el año en el que se desmantelan las salvaguardas (2017) se puede notar una leve recuperación y ya para el año siguiente la recuperación es aún más notoria.

Gráfico 24. Número de empleados y evolución de la plantilla en Ciauto



Fuente: Ciauto

Elaboración: Diana Vizcaíno

El 29 de enero de 2019, Ludwin Muñoz, Coordinador de proveedores de Ciauto, respondió que Ciauto tiene la política de no depender de un solo proveedor y busca generar empleo en la provincia de Tungurahua, por lo que la ensambladora buscó e incentivó el desarrollo de nuevos proveedores locales para no utilizar los autopartistas que tienen el monopolio del mercado (como Elasto Cia. Ltda. de Quito). Para los proveedores de asientos, Ciauto ha generado empleo en dos empresas autopartistas emergentes, Esprom y Domizil residenciadas en Ambato y Quito respectivamente.

Ludwin Muñoz, en la misma entrevista, respondió que, si bien el ideal de Ciauto es generar empleo local, la selección de proveedores es estricta ya que estos deben cumplir con altos estándares de calidad tanto a nivel nacional como internacional. Para la selección de empresas autopartistas se tiene una lista de empresas que cumplan con los criterios necesarios como capacidad instalada, instalaciones adecuadas, producción, mano de obra y certificaciones de calidad, criterios con los que cumple la empresa Esprom-Pur desde sus inicios de trabajo con Ciauto.

Situación actual de la empresa Esprom-Pur

La empresa Esprom S.A nace como una empresa familiar, desde el año 1991 es parte de la industria del poliuretano en Ecuador. El 23 de enero de 2013 se constituyó con el nombre de

Espron-Pur Cia. Ltda, ubicada en la ciudad de Ambato, en el complejo del Parque Industrial, en donde cuenta con una moderna infraestructura de 4000 m² de construcción en un área de 6000 m² de terreno con el objetivo principal de cumplir eficientemente con sus clientes (Espron-Pur, 2018). El 22 de enero de 2019, Mauricio Proaño, jefe de planta de Espron-Pur, respondió que ésta es una compañía familiar, que en sus inicios era proveedora de asientos de buses y que decidió apostar al cambio de la matriz productiva del país cuando empezó a trabajar con Ciauto en la línea automotriz en el año 2013, y como toda empresa, Espron-Pur empezó una curva de ciclo de aprendizaje en el que fue creciendo hasta que llegó a su madurez.

La principal actividad de la empresa es la elaboración de poliuretanos de tipo flexible (esponjas), completando su producción con la línea de piel integral, como apoyabrazos, manillas y otros artículos para el interior y exterior de buses. Los productos que ofrece Espron-Pur, por otro lado, tienen múltiples aplicaciones dentro de la industria de muebles y de refrigeración (Espron-Pur, 2018). La espuma rígida de poliuretano se aplica como aislante termoacústico, la cual no produce ni absorbe olores, no es atacada por insectos y es resistente a solventes, ácidos, hidrocarburos asfálticos, aceites minerales, y soluciones alcalinas (Espron-Pur, 2018).

Entre las principales actividades de esta empresa se encuentran:

- la fabricación, compra y venta, importación y exportación, distribución y comercialización al por mayor y menor de todo tipo de materiales y materias primas de poliuretano o similares;
- importación y comercialización de partes y accesorios y la fabricación de asientos y sillas de automotores;
- aplicación de aislamiento térmico acústico en base a poliuretano o similares;
- elaboración, comercialización de elementos de tapicerías automotrices; y
- la importación y comercialización de toda clase de productos para la fabricación de mobiliarios automotrices (Supercias, 2018).

Espron-Pur ha desarrollado un modelo de progreso continuo basado en la capacitación del personal con una visión orientada al uso de tecnología de punta para así llegar a posicionarse en Ambato como líder en el campo de la espuma de poliuretano moldeada (Espron-Pur, 2018). La empresa cuenta con personal altamente capacitado y experimentado en el sistema de inyección debido a que los productos de poliuretano son manufacturados bajo estándares de calidad utilizando máquinas inyectoras de alta presión y materias primas importadas que cumplen con normas de calidad y cuidado del medio ambiente internacional (Espron-Pur, 2018). El gráfico 25 muestra la misión, visión y los valores de la empresa.

Gráfico 25. Misión, visión y valores de la empresa autopartista Esprom-Pur



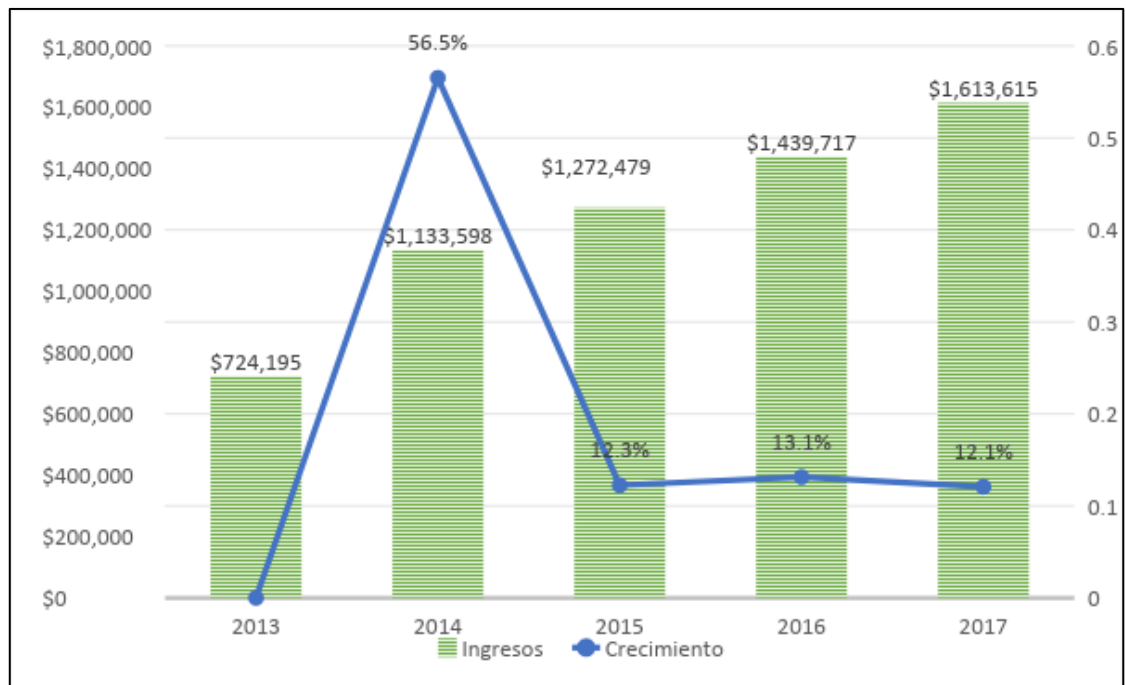
Fuente: Esprom-Pur

Elaboración: Diana Vizcaíno

Comportamiento de los ingresos Esprom-Pur

El gráfico 26 muestra la evolución de los ingresos de la empresa Esprom, como se puede apreciar, después del segundo año de funcionamiento los ingresos siempre han crecido, inclusive en los años en los cuales fue implementada la salvaguardia, pues a pesar de que las unidades producidas por Ciauto se redujeron por la implementación de las medidas proteccionistas de cuotas y salvaguardias, la demanda se mantuvo creciente, ya que como parte de las mismas medidas, Esprom-Pur fue más atractivo como proveedor puesto que sustituía satisfactoriamente las importaciones de asientos para vehículos cuyas tasas de importación llegaron hasta el 45% en el 2015.

Gráfico 26. Ingreso por ventas de la empresa Esprom-Pur (USD)



Fuente: Superintendencia de compañías y seguros

Elaboración: Diana Vizcaíno

David Molina indicó que las autopartistas están empezando a quebrar por la poca producción, y que, si bien se tienen nuevos proyectos planificados, se consumarán en varios años tiempo en el cual ya se verían consecuencias, resalta también que con el cierre de las autopartistas las ensambladoras se quedarán sin una base industrial para la producción nacional de vehículos.

Las dos empresas autopartistas que proveen a Ciauto se encargan de fabricar asientos para modelos diferentes de vehículos. Para el año 2018, Esprom-Pur ha fabricado asientos de cuero y de tela para los modelos Haval M4, Haval H5 elite 4x2, Haval H5 turbo 4x2, En el 2019, Esprom-Pur fabrica asientos de tela exclusivamente para el modelo Haval M4 mientras que Domizil (otra empresa autopartista) para la camioneta Wingle 5. Las tablas 22 y 23 muestran el pronóstico anual de la demanda de Ciauto respecto a Esprom-Pur desde el 2014 hasta el 2019.

Tabla 22. Demanda proyectada de Ciauto a Esprom-Pur 2014- 2016

Modelo	2014				2015				2016			
	Asiento de Cuero M4	Asiento H5 Elite 4x2	Asiento H5 Turbo 4x2	Total 2014	Asiento de Cuero M4	Asiento H5 Elite 4x2	Asiento H5 Turbo 4x2	Total 2015	Asiento de Cuero M4	Asiento H5 Elite 4x2	Asiento H5 Turbo 4x2	Total 2016
Enero	-	30	-	30	-	30	30,00	60	-	60	-	60
Febrero	-	60	-	60	-	30	30,00	60	-	0	-	-
Marzo	-	30	-	30	-	60	-	60	-	120	-	120
Abril	-	120	-	120	-	120	30,00	150	60,00	120	-	180
Mayo	-	60	-	60	-	120	30,00	150	-	60	-	60
Junio	-	60	-	60	-	120	-	120	60,00	120	-	180
Julio	-	120	-	120	-	120	60,00	180	120,00	60	-	180
Agosto	-	30	-	30	-	60	-	60	60,00	60	60,00	180
Septiembre	-	60	-	60	-	120	30,00	150	120,00	0	60,00	180
Octubre	-	120	-	120	-	60	60,00	120	180,00	0	60,00	240
Noviembre	-	120	-	120	-	120	60,00	180	60,00	120	60,00	240
Diciembre	-	120	60,00	180	-	60	30,00	90	60,00	60	-	120
Total	-	930	60	990	-	1020	360,00	1380	720,00	780	240,00	1.740

Fuente: Esprom-Pur

Elaboración: Diana Vizcaíno

Tabla 23. Demanda proyectada de Ciauto a Esprom-Pur 2017 - 2018

Modelo	2017				2018			
	Asiento de Cuero M4	Asientos de Tela M4	Asiento H5 Turbo 4x2	Total 2017	Asiento de Cuero M4	Asientos de Tela M4	Asiento H5 Turbo 4x2	Total 2018
Enero	-	120	-	120	-	60	-	60
Febrero	-	120	-	120	-	120	-	120
Marzo	-	120	-	120	-	180	-	180
Abril	60	120	-	180	-	180	-	180
Mayo	-	180	60	240	-	240	-	240
Junio	-	240	-	240	60	180	-	240
Julio	120	120	-	240	-	240	-	240
Agosto	-	240	-	240	-	180	-	180
Septiembre	-	240	-	240	-	120	-	120
Octubre	-	240	-	240	60	180	-	240
Noviembre	-	180	-	180	-	180	-	180
Diciembre	-	120	-	120	-	180	-	180
Total	180,00	2040	60	2280	120	2040	-	2160

Fuente: Esprom-Pur

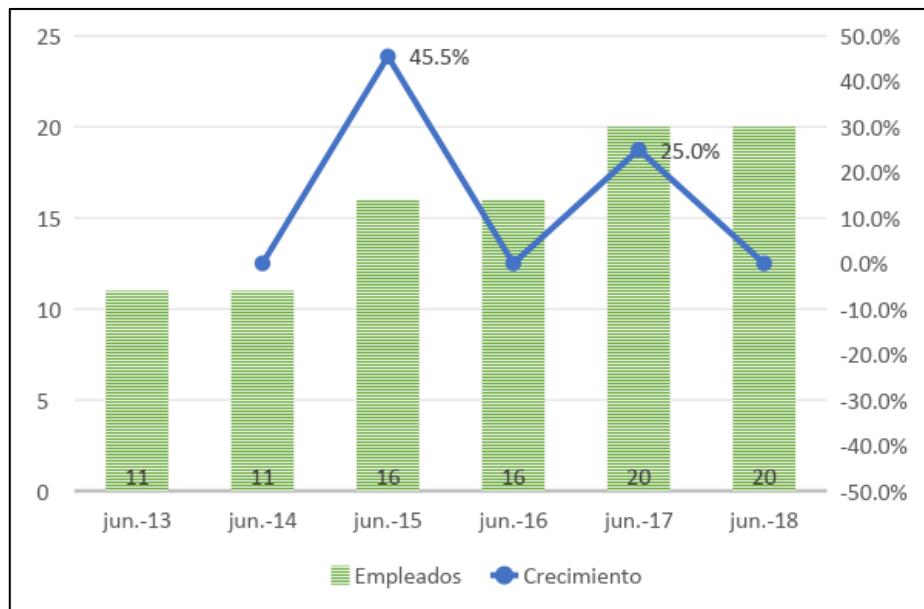
Elaboración: Diana Vizcaíno

En el 2014 el pronóstico de venta de asientos para Esprom-Pur fue asignado para el modelo H5 Elite 4x2 y a finales del año, en diciembre, para el modelo H5 turbo 4x2. Para el 2015, el pronóstico se dirigió hacia el modelo H5 Elite 4x2 durante todo el año y para el modelo H5 turbo 4x2 durante nueve meses. En el 2016, en la proyección de la demanda se incorporó la fabricación de asientos de cuero para el modelo Haval M4. Para el 2017, los modelos cambiaron, este año la proyección fue para asientos de tela para el modelo M4 durante todo el año y para asientos de cuero del modelo Haval M4 por dos meses y para el modelo H5 Elite 4x2 un mes. En el 2018, la proyección se direcciona hacia los asientos de tela para el modelo Haval M4 durante todo el año y para los asientos de cuero del mismo modelo solo dos meses. Finalmente, el 22 de enero de 2019, Mauricio Proaño, jefe de planta de Esprom-Pur, respondió que la empresa proveerá de asientos de tela para el modelo Haval M4 durante el 2019, contemplando una oportunidad de crecimiento debido a los inicios de exportación de este modelo a Colombia y Costa Rica.

Comportamiento del empleo Esprom-Pur

Esprom-Pur clasifica a su personal en dos rangos o cargos: administrativos y operarios. La evolución del empleo en la empresa Esprom se encuentra esquematizada en el gráfico 27, en el que se puede observar que en los años 2015 y 2016 el empleo se mantuvo constante para finalmente incrementar en el año 2017 debido a que se desmantelaron las salvaguardias y Ciauto pudo aumentar su producción. El 22 de enero de 2019, Juan Montes, trabajador de la planta de producción de Esprom-Pur desde sus inicios, respondió que se siente agradecido por el trabajo en la empresa y por las oportunidades de generación de conocimiento al que ha estado expuesto en las capacitaciones constantes de manejo de maquinaria y que confía en el desarrollo de la industria automotriz en Ecuador.

Gráfico 27. Número de empleados y evolución de la plantilla en Esprom-Pur: 2013-2019



Fuente: Esprom-Pur

Elaboración: Diana Vizcaíno

En el presente capítulo se ha descrito a las empresas Ciauto y Esprom-Pur, pertenecientes al segmento ensamblador y autopartista del sector automotriz, respectivamente, y de manera cuantitativa se ha descrito el comportamiento de las dos variables independientes de la presente disertación, el ingreso y el empleo, de tal manera que, retomando lo expuesto en los capítulos anteriores se pueda concluir sobre cuál fue el efecto que la aplicación de las salvaguardias de manera general en el país, surtió sobre dichas variables.

Conclusiones

Las medidas restrictivas al comercio internacional como las salvaguardias de sobretasas arancelarias en el Ecuador fueron justificadas, frente a la adversa situación macroeconómica del país, debido a los resultados negativos de la Balanza de pagos (\$528.55 en 2013 y \$63.49 miles de millones de dólares en 2014), producidos por el aumento de importaciones, la apreciación del dólar respecto de nuestro vecino Colombia y la caída de los precios del petróleo.

El valor agregado de la industria automotriz, entendido como la contribución de dicha industria al PIB del Ecuador presentó un comportamiento relativamente constante los años posteriores a la implementación de las salvaguardias y su disminución fue marcada a partir del año 2016, periodo en el que entraron en vigor las medidas proteccionistas, se aprecia entonces que de manera general el sector automotriz se vio afectado, se refuerza esta idea al evidenciar que se implementaron barreras proteccionistas directamente a este sector, tales como cuotas a las importaciones y una sobretasa de salvaguardia arancelaria.

En cuanto al segmento comercializador, se evidenció que el nivel de ventas de vehículos en el país presentó una marcada depresión durante los años en que permanecieron vigentes las salvaguardias y en cuanto al segmento productor (ensambladoras), de igual manera se pudo constatar como a partir del año 2015 el nivel de producción de las ensambladoras tendió a la baja hasta el año 2016, año en que la producción toca su punto más bajo, para recuperarse lentamente desde entonces hasta el año 2018. La recuperación en ventas y en producción a partir del desmantelamiento de las salvaguardias, permite concluir que con las salvaguardias el segmento comercializador y ensamblador de la industria automotriz en el Ecuador tuvo un retroceso y no una evolución favorable hacia el cambio de la matriz productiva planteada en los objetivos del gobierno anterior al momento de implementar las salvaguardias.

Los estados financieros de la empresa ensambladora Ciauto y de la autopartista Esprom, así como los datos relativos a la nómina y movimientos de personal, y las entrevistas realizadas a sus directivos, reflejan que durante los años en los cuales se implementó la salvaguardia de sobretasa arancelaria (2015 – 2016):

Las barreras aplicadas incidieron de manera negativa en la empresa ensambladora Ciauto que, para los años de vigencia de la salvaguardia ensambló hasta un 45% menos de unidades de lo que se pronosticó vender. Si bien, a diferencia del sector como un todo (que decreció) Ciauto creció durante este periodo, favorecido por ser una empresa emergente, sin embargo, su crecimiento fue mucho menor del esperado.

El empleo en la empresa Ciauto también tuvo una afectación importante durante el periodo de vigencia de la medida de salvaguardia, el crecimiento del head count se mantuvo estancado y se recuperó para el año 2017.

En contraste, la empresa autopartista Esprom, con la vigencia de las salvaguardias, mantuvo el crecimiento de sus ingresos y de su nómina pues fue vista como un proveedor atractivo al momento de pensar en un modelo de sustitución de importaciones (en este caso) de asientos para vehículos. Para el año 2017, año en que se desmantelaron las salvaguardias, su crecimiento se redujo.

Esprom tuvo un incremento en el crecimiento de las ventas y en la contratación de personal y los datos referentes a 2017 dan cuenta de que el retiro de las salvaguardias trajo consecuencias negativas en esta empresa autopartista, rompiendo de esta manera el paradigma de que las salvaguardias fueron negativas para todo el sector automotriz que se genera al analizar los segmentos más grandes de la industria.

Recomendaciones

La industria automotriz requiere un nivel de protección razonable y consistente con la agenda comercial que plantea el gobierno, es decir, que beneficie a todos sus segmentos y este alineada a los objetivos de desarrollo del país. Como se evidenció, la aplicación de una medida proteccionista favorece a empresas del tipo autopartista y desfavorece a empresas ensambladoras, por lo que es menester, sentar la recomendación de que las políticas gubernamentales de medidas proteccionistas se implementen de manera focalizada, se debe realizar un estudio más detallado al momento de decidir implementar este tipo de medidas. Empezar a generar políticas públicas a largo plazo concordantes con el plan productivo generado hacia el desarrollo de las industrias nacionales, y no solo medidas paliativas.

Con el conocimiento de causa de que la implementación de medidas proteccionistas conlleva reducción de ventas y empleo; se recomienda a las empresas ensambladoras generar alianzas y en su capacidad ser parte del desarrollo de autopartistas, con la finalidad de fortalecer la sustitución de importaciones y así, depender menos de recursos importados y ser menos sensibles a los efectos de futuros incrementos en aranceles o reducción de cupos.

Regular normas y leyes para el sector industrial para incentivar tanto a emprendedores nacionales como a inversionistas internacionales. Tener en cuenta que la parte tributaria no es el objetivo del gobierno y si la generación de empleo entonces primero se debe buscar gente capaz y educada para crear estas políticas de desarrollo y después de un tiempo prudente de estabilización continuar con el mandato y no solo buscar resultados a corto plazo ya que por estos resultados a corto plazo que buscan los gobiernos no se ha podido generar políticas eficientes y que realmente produzcan desarrollo a un largo plazo.

Fortalecer el estímulo a la producción de vehículos ensamblados en el país. Establecer políticas que permitan a las empresas ensambladoras ser más competitivas dentro del mercado nacional e inclusive internacional, mediante políticas públicas de protección focalizadas para aquellos bienes que pueden ser producidos por las empresas autopartistas y mediante políticas públicas de libre comercio para aquellos bienes cuya importación no se pueda sustituir.

Crear un comité de la industria automotriz que abarque a los diferentes segmentos, tanto a ensambladoras como a autopartistas con la finalidad de proponer al gobiernos desde su perspectiva políticas encaminadas a proteger la balanza de pagos pero que sean beneficiosas para todos los segmentos del encadenamiento productivo del sector industrial fortaleciendo a toda esta industria como un complemento y no como partes indistintas a ellas.

Una posible firma de nuevos tratados de libre comercio deberá incluir un análisis profundo, no solo sectorial sino a nivel de encadenamientos productivos, analizar el costo beneficio para cada actor sectorial de tal manera que la toma de decisiones sea más acertada.

Referencias bibliográficas

Acebo, Mauro (2017). Estudios Industriales: Orientación Estratégica para la toma de decisiones. Ecuador: Escuela Superior Politécnica del Litoral <http://www.espae.espol.edu.ec/wp-content/uploads/2017/06/industriaautomotriz.pdf> [Consulta 10/01/2019].

Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE). (2018). Boletín del sector automotor en cifras. <http://www.aeade.net/wp-content/uploads/2019/01/boletin%2028%20espanol%20resumido.pdf>. [Consulta 06/01/2019].

Avilés, Diana y Carrión, Mónica (2017). “Efectos de la aplicación de salvaguardias en la balanza comercial del Ecuador y en las relaciones con Colombia y Perú. Período 2010 – 2015”. (Disertación de grado) Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas de la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil. Ecuador.

Autoin (2015, abril 03) Ciauto, la ciudad del automóvil. <https://www.revistaautoin.com/articulos/ultimas-noticias/PKgr37YZkjN4IBEA9DmU/ciauto-la-ciudad-del-automovil>. [Consulta 06/02/2019].

Balassa, Bela. (1964). *Futuro comercial de los países en desarrollo*. México: Fondo de cultura económica.

Banco Central del Ecuador (BCE). (2018). Boletín trimestral de balanza de pago No. 65.

Bajo, Oskar (1991). *Teorías del Comercio Internacional*. Barcelona: Antoni Bosch, editor, S.A.

Benavides, Glenda (2013). Impacto de la aplicación de salvaguardias arancelarias en el flujo comercial Ecuador – Colombia _ Análisis del periodo 2009 - 2011”. (Disertación de grado) Facultad de Economía de la PUCE, Ecuador

Benavides, Ó. A. (1997). Teoría del crecimiento endógeno. Economía política y economía matemática. *Cuadernos de Economía*, 16(26), 47-67.

<https://revistas.unal.edu.co/index.php/ceconomia/article/view/12687/20582>

Bracamonte Sierra, Álvaro y Contreras, Oscar F (2008, julio-diciembre). Redes globales de producción y proveedores locales: los empresarios sonorenses frente a la expansión de la industria automotriz. *Estudios fronterizos*, 9 (18), México http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0187-69612008000200006&lng=es&tlng=pt. [Consulta 21/10/2018].

Tavares, María de Conceicao (1964). Boletín Económico de América Latina No. 1. Auge y declinación del proceso de sustitución de importaciones en el Brasil. <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/10009>

Charlton, Andrew y Stiglitz, Joseph (2007). Comercio justo para todos. Madrid: Santillana Ediciones Generales S.G.

CIAUTO. 2018. “Quienes Somos”. Ciauto Parque Industrial Autopartista. <http://www.ciauto.ec/quienessomos.html>. [Consulta 18/10/2018].

CINAE. (2018a). Anuario de la Industria Automotriz ecuatoriana. http://www.cinae.org.ec/Anuario/anuario_2018.pdf [Consulta 06/02/2019].

CINAE. (2018b). Historia de la Industria Automotriz. http://www.cinae.org.ec/index.php?option=com_content&view=article&id=66&catid=25&Itemid=196 . [Consulta 06/02/2019].

Código Orgánico de la Producción comercio e inversiones (COPCI). (2010)

Communications Services Industry. New Jersey: TeleManagement Forum.

Creswell, John (2013). Qualitative inquiry and research design: Choosing among five Approaches. (3a ed.). Sage.

Ekos (2017, abril 18). Industria automotriz: cupos y salvaguardias. Revista Ekos <http://www.ekosnegocios.com/negocios/verArticuloContenido.aspx?idArt=8919>. [Consulta 23/01/2019].

El Comercio. (2011, noviembre, 12). La Industria Nacional en las últimas cuatro décadas. <https://www.elcomercio.com/deportes/carburando/industria-nacional-ultimas-cuatro-decadas.html>. [Consulta 06/02/2019].

El Comercio. (2014, marzo, 15) La Producción de la ensambladora Ciauto cayó. <https://www.elcomercio.com/actualidad/negocios/produccion-de-ensambladora-ciauto-cayo.html>[Consulta 23/01/2019].

El Comercio. (2015, abril, 3) Ciauto apuesta por el desarrollo local <https://www.elcomercio.com/deportes/carburando-autos-automoviles-ciauto-great.html>. [Consulta 23/01/2019].

El Comercio. (2015, febrero 13) Ciauto firmó convenio con Ambato. <https://www.elcomercio.com/deportes/carburando-autos-automoviles-ciauto.html>. [Consulta 23/01/2019].

El Comercio. (2016, abril, 29) Ecuador mantendrá las salvaguardias un año más. <https://www.elcomercio.com/actualidad/ecuador-salvaguardias-comex-equilibrar-balanza.html> . [Consulta 23/01/2019].

El Comercio. (2019, febrero 02) Ciauto entró a los mercados de Colombia y Costa Rica con sus marcas Great Wall, ensambladas en Ecuador. <https://www.elcomercio.com/actualidad/ciauto-exportacion-autos-ensamblaje-ecuador.html> [Consulta 07/02/2019].

El Pleno del Comité de Comercio Exterior. (2012). Resolución No.059-2012. <https://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2013/09/RESOLUCION-59.pdf>

El Pleno del Comité de Comercio Exterior. (2012). Resolución No.065-2012. <https://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2013/09/RESOLUCION-65.pdf>

El Pleno del Comité de Comercio Exterior. (2012). Resolución No.066-2012. <https://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2013/09/RESOLUCION-66.pdf>

El Pleno del Comité de Comercio Exterior. (2013). Resolución No.101-2013. <https://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2013/09/RESOLUCION-1011.pdf>

El Pleno del Comité de Comercio Exterior. (2013). Resolución No.106-2013. Resolución No.106-2013. <https://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/2013/09/RESOLUCION-106-CIAUTO.pdf>

El Pleno del Comité de Comercio Exterior. (2014). Resolución No.011-2014. https://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2014/04/Resolucion-011_2014.pdf

El Pleno del Comité de Comercio Exterior. (2014). Resolución No.031-2014. <https://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/2014/09/Resolucion-031-2014.pdf>

El Pleno del Comité de Comercio Exterior. (2014). Resolución No.049-2014. https://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/2014/12/Resolucion-049_2014.pdf

El Pleno del Comité de Comercio Exterior. (2014). Reforma No.051-2014. <https://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/2015/03/Resoluci%C3%B3n-051-2014.pdf>

El Pleno del Comité de Comercio Exterior. (2015). Reforma No.009-2015. <https://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/2015/03/Resoluci%C3%B3n-009-2015.pdf>

- El Pleno del Comité de Comercio Exterior. (2015). Resolución No.011-2015.
<https://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/2015/03/Resoluci%C3%B3n-011-20151.pdf>
- El Pleno del Comité de Comercio Exterior. (2015). Resolución No.016-2015.
<https://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/04/Resoluci%C3%B3n-016-2015.pdf>
- El Pleno del Comité de Comercio Exterior. (2015). Reforma No.019-2015.
<https://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/05/Resoluci%C3%B3n-019-2015.pdf>
- El Pleno del Comité de Comercio Exterior. (2015). Resolución No.026-2015.
<https://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/06/Resoluci%C3%B3n-026-2015.pdf>
- El Pleno del Comité de Comercio Exterior. (2015). Resolución No. 048-2015.
<https://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/2015/01/resolucion-Nro-048.pdf>
- El Pleno del Comité de Comercio Exterior. (2016). Resolución No.006-2016.
<https://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2016/04/Resolucion-006-2016.pdf>
- El Pleno del Comité de Comercio Exterior. (2016). Resolución No.021-2016.
<https://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2016/09/Resolucio%CC%81n-021-2016.pdf>
- El Pleno del Comité de Comercio Exterior. (2016). Resolución No. 025-2016.
<https://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2016/10/Resolucio%CC%81n-025-2016.pdf>
- El Pleno del Comité de Comercio Exterior. (2016). Resolución No.042-2016.
<https://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/01/Resoluci%C3%B3n-042-2016.pdf>
- El Pleno del Comité de Comercio Exterior. (2017). Resolución No.020-2017.
<https://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/2017/08/RESOLUCI%C3%93N-COMEX-020-2017.pdf>
- El Pleno del Comité de Comercio Exterior. (2018). Resolución N0.025-2018.
<https://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/2018/12/Resolucio%CC%81n-025-2018.pdf>

El Telégrafo. (2018, junio 07). Las empresas autopartistas trabajan a medio gas. <https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/economia/4/empresas-autopartistas-ecuador>. [Consulta 23/01/2019].

Esrom-Pur. Reseña histórica. <http://Esrom-Pur.com/quienes-somos/rese%C3%B1a-hist%C3%B3rica.html>. [Consulta 23/01/2019].

Gandolfo, G. (1987). International economics I y II. Berlin: Springer-Verlag.

García, Francisco y otros (1980). Economía planeta, diccionario enciclopédico. Barcelona: Editorial Planeta, Tomo VIII.

García, Laura y Rodríguez, Alejandra (2013). Los mecanismos de negociación y decisión en la Organización Mundial del Comercio y sus implicaciones frente al comercio multilateral justo. Comercio justo, globalización y medio ambiente. Bogotá: Universidad Externado de Colombia.

Kami y Togay (2014). Efectos de la dolarización oficial en una pequeña economía abierta: caso de Ecuador. <http://www.scielo.org.mx/pdf/ineco/v73n290/v73n290a3.pdf> [Consulta 23/01/2019].

Hirschman, Albert (1968). La economía política de la industrialización a través de la sustitución de importaciones en América Latina. (Vol. 35). Fondo de Cultura Económica. <https://www.jstor.org/stable/20856030> [Consulta 23/01/2019].

Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. (2017). Reporte de Economía Laboral. http://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/EMPLEO/Empleo-dic-2017/Presentacion_Empleo15anios_Dic2017.pdf

Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. (2018). Reporte de Economía Laboral. http://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/EMPLEO/Empleo-dic-2018/Presentacion_Empleo15anios_Dic2018.pdf

Kenwood, A.G. y Lougheed, A.L. (1995). Historia del desarrollo económico internacional. Madrid: Ediciones Itsmo

(Baena, 2018)

https://www.researchgate.net/profile/Jose_Baena_Rojas/publication/328887543_Barreras_arancelarias_y_no_arancelarias_como_restricciones_al_comercio_internacional/links/5be9a836299bf1124fce0ecd/Barreras-arancelarias-y-no-arancelarias-como-restricciones-al-comercio-internacional.pdf

Kramer, Roland; d'Arlin, Maurice y Root, Franklin (1964). Comercio Internacional. Ohio, Cincinnati: South-Western Publishing Company.

Krugman, Paúl y Obstfeld, Maurice (2006). *Economía Internacional: Política y Economía*. (7a ed.) Madrid: Pearson Educación, S.A.

La Hora (2012, enero 24). El primer Andino aún sigue rodando. <https://lahora.com.ec/noticia/1101272318/el-primer-andino-ac3ban-sigue-rodando>. [Consulta 23/01/2019].

Laso, Mario. (2001). *La Industria Automotriz frente a la apertura comercial*. (Disertación de grado) Área de Estudios Internacionales. Universidad Andina Simón Bolívar.

Larrea, Fernando (2013). *Elementos del comercio internacional*. Quito: Pacheco diseño e imprenta

Líderes (2015, febrero 16). En Ciauto se producirá el nuevo modelo M4. <https://www.revistalideres.ec/lideres/ciauto-modelo-ecuador-ambato.html>. [Consulta 23/01/2019].

Ley de Fomento Industrial. Codificación N°. 4. 12 de mayo de 2006. http://portal.uasb.edu.ec/UserFiles/385/File/LEY_DE_FOMENTO_INDUSTRIAL.pdf. [Consulta 06/02/2019].

Lobejón, Luis (2001). *El Comercio Internacional*. Madrid. Ediciones Akal S.A.

Lugones Gustavo (2008). *Teorías del comercio internacional*. Centro Cultural de la Cooperación Floreal Gorrina. https://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/45813866/teorias_del_comercio_internacional_-_lugones_UNIDAD_5.pdf?AWSAccessKeyId=AKIAIWOWYYGZ2Y53UL3A&Expires=1558808459&Signature=scrKF9orCAJ9JJP7WpWfQKIyVM8%3D&response-content-disposition=inline%3B%20filename%3DTEORIAS_DEL_COMERCIO_INTERNACIONAL.pdf

Ministerio de Industrias y Productividad (2019). Registro de Ensambladoras. <https://www.industrias.gob.ec/registro-de-ensambladoras/> [Consulta 15/01/2019]

Mochón, Francisco (2001). *Introducción a la Macroeconomía*. (2ª ed.). Madrid: McGraw-Hill/Interamericana de España S.A.U.

Moreta, Modesto. (2019). Ciauto entró a los mercados de Colombia y Costa Rica con sus marcas Great Wall, ensambladas en Ecuador. El Comercio: <https://www.elcomercio.com/actualidad/ciauto-exportacion-autos-ensamblaje-ecuador.html>

Myint, H. (1962). *Teorías de la Economía del Bienestar*. Londres: Longmans, Green and Co.

Organización Mundial del Comercio. (2015). Entender la OMC. Quinta edición. https://www.wto.org/spanish/thewto_s/whatis_s/tif_s/understanding_s.pdf. [Consulta 28/11/2018].

Organización Mundial del Comercio. (1994). Acuerdo sobre las salvaguardias. https://www.wto.org/spanish/docs_s/legal_s/25-safeg.doc .[Consulta 05/02/2019].

Pérez, Guillermo (2018). La Gran Depresión. <https://www.grandepresion.com>. [Consulta 08/10/2018].

Porter, Michael. (2015). *Ventaja competitiva* de las naciones. (2ª ed.) Michigan: Editorial Patria.

Osorio, Luis (1996). El sistema mundial del comercio. Quito: Corporación Editora Nacional.

Parkin, Michael (2009). Economía. (8a ed.) México: Pearson Educación, S.A.

Posada, Carlos y Trujillo, Edgar (2006). El proteccionismo no arancelario y la coyuntura económica: el caso colombiano reciente (1990-2005). Borradores de economía.

Riera, Henry (2016). Análisis cualitativo de las medidas de salvaguardias en el sector automotriz en el Ecuador. (Disertación de maestría). Instituto Superior de Postgrado en Ciencias Internacionales de la Universidad de Guayaquil. Ecuador. Santillana Ediciones Generales, S.L.

Rojo, Luis. (1965). Keynes y el pensamiento macroeconómico actual. Madrid: Editorial Tecno, S.A.

Rodríguez, Octavio. (1981). La teoría del subdesarrollo de la CEPAL. (2a ed.) México: siglo veintiuno editores.

ROJAS, Jorge. El Mercantilismo. Teoría, política e historia. *Economía*, 2007, vol. 30, no 59-60, p. 76-96.

Say, Jean-Baptiste. (1814). Tratado de economía política: producción distribución y consumo de la riqueza. Petesburgo: Fuentenebró

Salvatore, Dominick (1995). Economía Internacional. (4a ed.). Bogotá: MacMillan Publishing Company.

Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo – Senplades. (2014). Plan Nacional de Desarrollo/Plan Nacional para el Buen Vivir 2013-2017. Quito.

Sierralta, Aníbal (2014). Comercio Internacional dumping, subvenciones, salvaguardias. Medellín: Sello Editorial Universidad de Medellín.

Smith, Adam. (1994). Riqueza de las naciones. (4ª ed.) Madrid: Alianza

Superintendencia de Compañías. (2018). Consulta de compañías: Documentos económicos.

Tornell (1986):
<https://www.jstor.org/stable/pdf/23396653.pdf?refreqid=excelsior%3Ad74d0cff0fd9817cabd95988c990174e>

Torres, Ricardo (2005). Teoría del comercio internacional. Siglo XXI Editores.

Tobar, B. (2003). El ingreso del Ecuador a la OMC: simulacro de negociación (No. 46). Editorial Abya Yala.
https://books.google.com.ec/books?id=Gz8XyCav7EQC&pg=PA67&lpg=PA67&dq=gatt+ecuador&source=bl&ots=uXhW3Wz8m0&sig=ACfU3U03KkuZMb0a2fra5Xn37GkerlZvow&hl=es-419&sa=X&ved=2ahUKEwi_sPTNjq3gAhVkxFkKHQO1Aq8Q6AEwA3oECAyQAQ#v=onepage&q=gatt%20ecuador&f=false

Vázquez, Laura (2017). Revisión del modelo de sustitución de importaciones: vigencia y algunas reconsideraciones.
<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0185084917300233?via%3Dihub>

Anexos

Anexo 1: Entrevista a Pilo Pais: Gerente General de Ciauto

¿Cómo fueron los inicios de Ciauto?

Ciauto comenzó en el año 2013 con mucha expectativa y apoyo por parte del Gobierno, nos visitaban gente del MCPEG frecuentemente y decían que nos iban a dar todo el apoyo, fuimos inaugurados por él, en ese tiempo, vicepresidente y ahora presidente, Lenin Moreno, y estuvo el Ministro de Industria con un montón de personajes, pero sin embargo en el mismo año 2013 un viceministro de industria pidió que no inauguramos la planta y luego de eso comenzó nuestra sucesión de problema tras problema con el gobierno ya que en el mismo año 2013 el COMEX nos subió el arancel donde toda la industria pagaba un alrededor del 5% el Comex nos subió a nosotros al 25% porque quería lograr el COMEX que Ciauto quebrara.

¿Por qué quería que quebrara?

Porque creemos nosotros, que había mucha presión de parte del resto de industria, las industrias que tenían el monopolio y tenían mucho poder con el gobierno anterior, y les confundieron les hicieron pensar que aquí nosotros no hacíamos nada sino que estábamos engañando al gobierno, y los del COMEX nunca nos visitaron para entender cuál era nuestro proceso entonces les creyeron a ellos estuvieron confundidos y nos pusieron ese arancel y con eso estábamos muy cerquita de un carro importado entonces a pesar de que nosotros empezamos con el más alto contenido local de la industria.

¿Qué porcentaje de contenido local maneja Ciauto?

La industria maneja un contenido local muy bajito del 5% o 6%, nosotros comenzamos con más del doble que eso y hasta llegamos a tener un 28% ahora estamos con los nuevos modelos con el 26% de contenido local y al Comex nunca le importo nada de eso y con la aduana nos dejó varados nuestra materia prima en el puerto alrededor de 90 contenedores nos dejaron varados ahí alrededor de 100 días eso nos costaba 5000 dólares al día y nos dejaron varados y no nos decían porque, no nos querían dejar operar nos quería hacer quebrar esa era la historia.

¿Cómo lograron mantener a Ciauto a flote a pesar de estas trabas realizadas por Comex?

Hay muchos funcionarios que todavía están ahí dentro que quisieron hacer que CIAUTO quiebre entonces contra eso tuvimos que luchar pero gracias a Dios tuvimos el apoyo de nuestra provincia (Tungurahua), sea el alcalde, sea el prefecto, se volcaron a ayudarnos y hubo una manifestación masiva a los periodistas, todo el mundo nos ayudaba y en una sabatina que hubo en Tisaleo en el año 2014 ahí se levantó el tema y se puso en conocimiento del expresidente Rafael Correa y los periodistas le pusieron contra la pared haciendo la pregunta: ¿cómo dicen que están apoyando a la industria cuando tenemos el caso de Ciauto?

¿A qué otras medidas restrictivas se vieron sometidos en Ciauto?

En el 2014 no nos querían dar cuota de importación esa fue la siguiente pelea y sin cuota de importación nos iban a hacer quebrar cuando en el 2013 nos pusieron las dos cosas, logramos sortearlas, en el 2014 sin cuota de importación no podíamos hacer nada, íbamos a quebrar otra vez, entonces ahí se levantó la cosa y los ministros destrabaron para que nos den una pequeña cuota. En el 2015 lo mismo no nos quería dar cuota de importación entonces esto ha sido una lucha contra los poderes que tenían tomado el mercado ecuatoriano, pero gracias a dios hemos salido a delante

¿Cuál es su objetivo como empresa?

Great Wall Motors está en el puesto #4 en el mercado nacional. Nuestra camioneta a gasolina ensamblada por CIAUTO es la # 1 en el mercado nacional y hemos podido seguir contratando personas que es lo importante lo que podemos aportar lo mejor que podemos aportar a la provincia de nuestro país es puestos de trabajo. Nosotros ahora tenemos alrededor de 280 personas, comenzamos con alrededor de 30 personas en el año 2013, y entonces eso es motivo de mucho agradecimiento, agradeciendo a Dios primeramente y es un motivo de orgullo que podamos generar trabajo en nuestra propia provincia.

¿Cuáles son los próximos objetivos de Ciauto?

Les importante mostrar, que vean Ciauto, la semana pasada hicimos nuestra primera exportación a Colombia y a Costa Rica entonces la meta que nosotros buscamos lanzar un mensaje al mundo nosotros no tenemos nada de menos, ni nada de más que el resto del mundo, somos y estamos en las mismas condiciones cada uno decide que es lo que quiere ser sea en Alemania o Japón y también aquí Ecuador. Y saber, pero podemos competir con empresas a nivel mundial y ahora al empezar nuestra exportación estamos abriéndonos al mundo y también Colombia es un país mucho más avanzado y mucho más competitivo que nosotros, sin embargo, estamos haciendo el esfuerzo y en el camino, en el proceso estamos aprendiendo.

¿Qué mensaje desearía llevar al Ecuador?

El mensaje importante que queremos lanzar a toda la colectividad ambateña es que si podemos. El otro mensaje que hay que lanzar es que CIAUTO es parte de una pequeña rueda como un reloj digamos, es una pequeña rueda como que mueve a una rueda más grande que se llama provincia de Tungurahua, pero a esa rueda de CIAUTO la mueve los proveedores y también la mueve los clientes. Entonces siempre hay que pensar en la invitación a pesar de nuestra provincia que tenemos que comprar en la provincia, que comprar en el país que es lo que se produce en el país lo que se produce en la provincia, es inaudito que la alcaldía de Ambato compre Chevrolet, por ejemplo, carros que cuestan alrededor de \$10.000 más que los nuestros, y los nuestros ofrecen mejores prestaciones igual con condición de garantía, sin embargo, hay funcionarios públicos por que como no es el dinero de ellos, no les duele, pero el dinero es de

todos los que pagamos impuestos, entonces a ellos no les duele y prefieren comprar Chevrolet gastando mucho más dinero de todos nosotros para los carros. Entonces ese es un mensaje que debemos llevar a toda la colectividad especialmente a los entes públicos de acuerdo, una persona privada puede hacer con su dinero lo que sea pero inclusive ahí hay que recordarse que si yo tengo un negocio y si yo en vez, digamos que yo produzco tomates de árbol y si es que la gente que vive a mi alrededor prefiere comprar de Colombia o de Perú yo me voy a quedar sin trabajo y al final todos nos vamos a quedar sin trabajo porque no estamos consumiendo lo que produce nuestra provincia. Invitamos al mundo a que vengan a conocer y que compren lo que se produce en la provincia no necesitamos comprar de afuera, si nosotros compramos otra marca x de afuera estamos moviendo la rueda del trabajo en ese país no en el nuestro, por cada persona que nosotros tenemos en Cauto más o menos la relación de trabajo es 4 a 1 de generación de empleo, por cada puesto directo que nosotros generamos se generan 4 puestos de trabajo afuera en los autopartistas. Y cada uno de esos autopartistas tiene su propia cadena proveedores.

¿No se vieron tan afectados por las leyes sino por la parte burocrática del país?

Bueno la cuota nos afectó, pero en la forma que se aplicaron las leyes fue el problema, lo que se vio es una cosa horrorosa lo que pasó con las cuotas porque lo que se dio fue una cuota mayor al que ya tenía una participación grande de mercado con eso aseguraban que los grandes sigan siendo grandes y los pequeños no podamos seguir adelante y tiendan a desaparecer y eso pasó desde el año 2012 hasta el año 2016 les dieron todo en bandeja de plata a los grandes todo el mercado.

A partir del 2016 ya no hubo cuota luego se firmó el tratado con la Unión Europea y eso hizo que ya no puedan poner más cuota por que ya hubo un candado ahí sin embargo continúa habiendo el problema que los vehículos que vienen de Colombia pagan 0 arancel pero los vehículos que nosotros ensamblamos, la materia prima que nosotros importamos en CKD pagan 15% de arancel, entonces como puede ser que industria en el mundo puede sostenerse si es que los productos importados pagana menos arancel que los productos elaborados en el mismo país siendo absurdo pero sin embargo nadie en el gobierno le importa. Ahora se ha abierto una ventana para que solo los proyectos nuevos no paguen arancel, pero todos los proyectos anteriores que hemos hecho seguimos pagamos 15% y eso nos saca de competitividad. Colombia está creciendo grandemente en su participación de vehículos en el mercado, pero por lo menos para proyectos nuevos ya no tenemos que pagar el 15% vamos a pagar 0 entonces con eso recién vamos a ponernos en las mismas condiciones de Colombia.

¿Y con la firma del tratado con la Unión Europea como se ve Cauto en un futuro?

Con la Unión Europea no nos preocupa nos parece que el tratado es una oportunidad de exportar a Europa ya que no producimos los mismos productos y además como Europa tiene una moneda dura con el Euro entonces nosotros con una moneda dura como el dólar y al saber que ellos con esa moneda no pueden devaluar fácilmente nos conviene el Ecuador ya que podemos exportar más tenemos más dinero y podemos comprar más cosas y se mueve toda la cadena. Y otra cosa

es con Colombia quienes devalúan la moneda donde estaba en 2000 pesos y de la noche a la mañana paso a 3000 y ahí se vuelven más baratos y perdemos competitividad.

Entonces ese es el problema y se viene el problema en que el gobierno está empeñado en firmar un acuerdo con México ese si es un problema con el país ya que México como número uno puede devaluar su moneda y número dos México produce un montón de cosas que nosotros también producimos y ellos van a entrar con una fuerza enorme y no solo va a sufrir la industria automotriz sino también la industria de alimentos, la textil de electrodomésticos, llantas etc. etc. entonces eso es una cuestión que debemos levantarla para que las autoridades piensen bien y no se ha hecho un estudio pero el gobierno está convencido que los tratados de libre comercio con cualquiera es la solución a todos nuestros problemas entonces tenemos ese escenario y tenemos que estar preparados para esto yéndonos hacia productos que no los produce México para poder estar preparados.

Anexo 2: Entrevista a Mauricio Proaño: jefe de planta de Esprom

¿Qué efecto tuvieron las Salvaguardias dentro de la empresa?

Esprom es una compañía familiar que inició sus operaciones en 1991 pero se consolida como compañía en el 2013 y a la par empieza a trabajar con Ciauto, y como todo producto empezó una curva de ciclo de vida de producto en el que fue creciendo hasta que llegó a la madurez los productos que entrega Ciauto que son los vehículos Great Wall, y dentro de la época de salvaguardias no nos vimos tan afectados como lo estamos en la actualidad, en la época de salvaguardias más bien Ciauto tuvo un volumen de producción bastante adecuado.

¿Pero eso se debía a que tenían venta directa con Ciauto, ósea subió con Ciauto o durante ese periodo tenían otra empresa que les compensó en ventas?

Nosotros somos productores de asientos automotrices solo para Ciauto entregamos solo a Ciauto, entonces estamos muy ligados a los volúmenes que maneja Ciauto, cuando ellos incrementan nosotros incrementamos y si ellos disminuyen nosotros disminuimos, en las épocas de salvaguardas entre el 13 al 17 más bien se puede decir que los volúmenes de Ciauto han ido subiendo pero a partir del año pasado a partir que se acabaron las salvaguardas y a partir del tratado de libre comercio con la Unión europea y todos estos temas, la competitividad ahora ya no es tan equitativa los autos importados llegan a un menor precio, para que tengas una idea, los autos que ensamblan aquí en Ecuador todavía pagan el 15% de arancel en lo que es CKD entonces que es lo que está pasando con la industria automotriz ecuatoriana que está haciendo General Motors ellos cogen sus modelos a ensamblarlos a Colombia por que Colombia tiene 0% de impuesto de importación CKD los traen ya ensamblado de Colombia a Ecuador a través del Pacto Andino porque entre Colombia y Ecuador no hay aranceles y obviamente el margen de utilidad es más grande para la Chevrolet y estamos hablando ya de compañías como General Motors o marcas automotrices en los que ellos donde a cierto punto lo que les importa es el margen de rentabilidad y si para ellos es más rentable ensamblarlos en otro país y traerlo directamente ahí no hay nada que hacer eso es lo que está pasando ahorita

¿Entonces, usted cree que las salvaguardias cumplieron su objetivo de proteger a la industria nacional?

Si, realmente, yo estaba de acuerdo y sigo estando de acuerdo en la época en la que hubo las salvaguardas y en mi opinión hablando de política nunca me ha gustado el presidente ni el Correísmo pero en política económica yo estaba de acuerdo con las salvaguardas por que el objetivo era, creo yo que el objetivo era ,que los productos exteriores vengan con aranceles para que sea competitivo el producto nacional, y hasta cierto punto se había logrado eso pero en cambio en la época que vivimos en la actualidad vivimos en un mundo totalmente opuesto, traen las cosas sin ningún tipo de regulación o muy poca y eso baja la competitividad del producto nacional pero ya yéndonos al tema de recursos humanos las proyecciones que tenemos ahora con Ciauto han bajado considerablemente, lo que ha impulsado a que haya una reducción en recursos humanos.

Para acotar, el volumen que maneja Ciauto con el modelo Haval M4 estamos hablando de que eran de 4 lotes mensuales cada lote compuesto por 60 vehículos, es decir, 240 vehículos al mes y a partir de Enero 2019 se van a entregar únicamente 100 a 120 vehículos mensuales, es decir hubo una reducción del 50%, y obviamente en lo que es el tema de política de compañía de recursos humanos, ya no te da el presupuesto y plan económico para sustentar salario de personas que estaban dedicadas a hacer 2040 vehículos y que ahora solo van a hacer 120.

¿Dentro de su círculo de ventas del 100% cuanto representa Ciauto?

Ciauto representa el 80%

¿Si Ciauto cierra que pasa con Esprom?

Si Ciauto cierra la línea automotriz de Esprom cierra y actualmente nos encontramos buscando otras líneas y alternativas siendo esta la responsabilidad de dirección, viendo que el futuro automotriz de Ecuador no va a durar mucho teniendo en cuenta que en Ecuador hay tres ensambladoras básicamente General Motors OBB, Aymesa y Ciauto.

Donde Maresa cerro hace dos años ya que se dio cuenta que era más rentable comercializar que ensamblar, entonces Maresa ahora se dedica a traer todo importado comercializando Fiat Dodge Mazda Jeep.

Nosotros también éramos proveedores de una autoparte de GM del vehículo Sail, pero el Sail en junio del 2018 se llevaron esa plataforma a Colombia entonces dejamos de proveer a GM

¿De la materia prima que utilizan para la parte automotriz que porcentaje importan algo?

Nosotros importamos el 80% del asiento, que es materia prima importada que constituye la esponja.

¿Y las salvaguardias le afectaron a su materia prima?

No las salvaguardias a nosotros no nos tocaron por que venían en una partida que no estaban en la salvaguardia, como era materia prima entonces no se vio afectada.

¿De acuerdo con la experiencia que han tenido cuales son las medidas preventivas que tomaran para próximas políticas?

Lo que pasa es de cómo lo irían a enfocar, por que como dicen por ahí, hecha la ley hecha la trampa, ósea las salvaguardas también tenían cierto enfoque cierta dirección para privilegiar a algunos grupos dependiendo de quién estaba en la política, y como está la política económica ahora del país, ahora está enfocada en el libre comercio ya los Ministerios de Comercio ya no quieren saber de impuestos.

Que están afectando ahora al tema de automóviles vehículos de marcas chinas, aparte de Ciauto que ensambla aquí, pero las otras 9 marcas chinas vienen importadas, ensambladas, entonces Ecuador no tiene una posición para imponerle aranceles a China por la relación económica que mantiene, entonces no hay manera de ponerle impuestos.

¿Entonces qué medida, aparte de las salvaguardas, le pueda ayudar a Esprom a sobrevivir a este conflicto?

Actualmente nosotros como medidas no podemos decir ya que no está en nuestras manos, pero lo que hacemos en grupo con Ciauto es tratar de poner nuestra coza en el gobierno a través de Ciauto y la CINAIE quienes representan a todas las ensambladoras y autopartes para dar a conocer que se tenemos un problema y realmente internamente como empresa tratamos de orientarnos a otras ramas y líneas de negocios como construcciones, temas estructurales, asilamientos términos analizando otras líneas de negocio ya que en la línea automotriz no tenemos tanto poder de negociación y no podríamos tomar medidas para mejorarla desde nuestra posición más allá de alzar la voz y decir que tenemos problemas.

¿Si no vuelven las salvaguardias o si no protegen la industria automotriz va a desaparecer Ciauto y también van a desaparecer las empresas autopartes proveedoras de esta?

Si, como empresa autopartista nosotros nos regimos tenemos como reglamento internacional tener una norma internacional como la yaf1649 que son las normas de calidad que se les exige a las empresas proveedoras de autopartes. Entonces, en Ecuador solo hay dos consultores y auditores que se dedican a implementar estos sistemas de gestión, y cuando conversamos con ellos nos comentaron que para ellos también esta tan bajo el negocio que como consultores se están yendo a Colombia y México que es donde hay bastante línea automotriz por que las empresas autopartistas del Ecuador han bajado los volúmenes drásticamente.

La ventaja de Ciauto que al ser una compañía nueva ellos pueden decidir en qué proyectos invertir pero al volcarnos a ensambladoras como General Motors que tienen una infraestructura tan grande, y Aymesa que son otros monstruos para ellos ya no es rentable ensamblar vehículos entonces nosotros tenemos conocimiento que GM se ha llevado ya la plataforma del vehículo Sail a Colombia, ahora solo están ensamblado el Vitara SZ y la camioneta D-Max, el vitara SZ se termina esa plataforma en diciembre de este año con la camioneta no tenemos claro que va a pasar.

Cuando GM iba a sacar una plataforma por edad como el SZ que ya lleva más de 9 años en el mercado, lo que hacían es reemplazarlo por un vehículo nuevo, en la parte comercial GM reemplazo al SZ con el Suzuki S-Cross pero ellos tomaron la decisión de no ensamblarlo aquí sino traerlo importado y este vehículo se ensambla en Hungría que es parte de la Unión Europea, y como hay el tratado de libre comercio está viniendo desgravado el arancel y entonces para ellos es rentable más rentable traer el vehículo ensamblado.

Y por qué nos llama la atención a nosotros como autopartistas por que 12 meses antes de que salga un vehículo de la plataforma ellos ya saben llamar a licitaciones para un nuevo vehículo entonces en las conversaciones que hemos tenido ellos no tienen ningún plan de meter un nuevo vehículo, ese es el tema, en cambio Ciauto la ventaja competitiva es que los volúmenes de producción que ellos llevan se ajustan a la demanda del mercado, ósea ellos pueden hacer tranquilamente lo que están haciendo ahora de la reducción de personal ya que sus instalaciones les da para 1200 M4 en el año lo que es una demanda que se puede consumir en el mercado compitiendo con marcas extranjeras, en cambio, GM tiene la capacidad de ensamblar 52000 vehículos al año entonces para ellos no es rentable armar solo 1000 o solo 2000 por que tienen la planta sobre capacitada

¿Cuáles son sus principales competidores, por que proveen solo del Haval y no también de la camioneta?

Realmente, Ciauto tiene la política de no depender de un solo proveedor entonces cuando ellos arrancaron como ensambladora desarrollaron proveedores entonces por eso también desarrollaron dos proveedores de asientos, pero han tenido siempre la predisposición de desarrollar proveedores nuevos y no utilizar los típicos o tradicionales. Pero nuestra principal competencia podría decir yo que es una empresa de Quito que se llama Elasto que es una empresa que hace los asientos para General Motors entonces en volúmenes de facturación Elasto es unas 60 o 70 veces más grande que nosotros porque son inmensos, pero ellos no hacen solo asientos hacen muchas otras cosas para el vehículo, hacen arterias estructuras llegaron a hacer radios.

Entonces tenían monopolizado el mercado, entonces Ciauto en sus inicios con su política de desarrollar proveedores locales, nosotros en nuestras líneas iniciales éramos proveedores de asientos de buses listos, pero cuando se dio la oportunidad de trabajar con Ciauto se desarrolló la línea automotriz, nos pusimos manos a la obra y lo logramos y estamos todos en el libre mercado y crecimos mucho más, ahora estamos decreciendo, pero veamos cómo va.

Anexo 3: Entrevista a David Molina: director ejecutivo CINAÉ

1. Desde su criterio cree que existió una afectación a ingreso y al empleo durante la vigencia de las salvaguardias hacia las comercializadoras y las autopartistas en el Ecuador

Primero hay que aclarar dos cosas, la una es que las salvaguardias como tal fueron entendidas en su momento como unas sobretasas arancelarias que se buscaba reducir las importaciones. En el caso de la industria automotriz sucedió algo distinto y yo podría decirte que en la industria automotriz no hubo realmente salvaguardias de la forma como se manejaron las salvaguardias de todos los otros sectores de la economía. En el año 2008 se puso la primera salvaguardia que se desmantelo en el año 2009 que se puso por la crisis mundial pero para la industria automotriz se imponen los cupos, entonces en el año 2008 se impuso las salvaguardia y se desmantela en el 2009 pero en la industria automotriz que es la que explica o explicaba la mayor cantidad de salida de divisas, donde el déficit del sector privado no petrolero bordeaba el 13% del PIB unos 10.000 millones de dólares pero de los cuales 1.500 millones de dólares eran explicados por el sector automotriz entonces que se hizo en el año 2012 se puso cupos a la importación y en el año 2015 que se puso las salvaguardia la industria automotriz ya tenía los cupos entonces no se le puso salvaguardia a la industria automotriz mantuvo los cupos. Entonces tú me podrías decir en la práctica hubo restricción a la importación de vehículos no en el marco de las salvaguardias del 2015.

Tanto los CKDs y los CBUs tuvieron restricción cuantitativa que se puede entender como salvaguardia, en donde esta es como yo hago que no importes más.

La una forma es, te pongo sobretasa arancelaria, te pongo más arancel, pero en la industria automotriz ya venía con cupo, pero no cuando se puso la salvaguardia sino esta ya venía con cupo entonces cuando se puso la salvaguardia se puso a todo lo otro por que la industria automotriz ya venía con cupos de importación.

2. ¿Y las salvaguardias impuestas a Ciauto?

Mira estas son las ventas de vehículos, y fíjate como desde el 2011 existe un pico de 141.154 vehículos vendidos y el gobierno decide poner un cupo ya que según la tendencia se iba a descontrolar y es allí donde toman la medida de los cupos. En el 2011 ponen los cupos y se reduce al nivel de 115.771 vehículos vendidos en el 2013 y nuevamente en el 2015 se restringe más los cupos donde si bien los cupos estaban allí ahora vamos a restringir más los cupos 30% más, 40% para los CBUs y 20% para CKDs y por eso se caen. Cuando se liberan los cupos se incrementa la venta de vehículos. Entonces que te quiero decir, tú puedes poner en una salvaguardia cupos porque lo que tú buscas es salvaguardar el sector externo.

Cuando las salvaguardias se desmantelaron en mayo del 2017 sin embargo los cupos automotrices se eliminaron antes, en enero del 2017 donde por el acuerdo con la unión europea no permitía restricciones cuantitativas entonces no hubo.

Y el caso de chasis de Ciauto es porque el sistema de cupos estaba hecho en partidas de CKD, hay dos formas de ensamblar los vehículos, el CKD que es el vehículo desarmado donde vienen la cabina desarmada donde aquí tienes que soldar y pintar. Pero Ciauto arranco con un proyecto de ensamblaje que se llama SCKD que era que traía el chasis, pero también traía la cabina incluso pintada y aquí hacia el matrimonio, pero como no venía con la partida de CKD este no tenía ni cupo entonces al ver esto el gobierno, este decidió ponerle cupo y arancel poniéndole en la misma canasta de las otras automotrices poniendo a todos en la misma línea de ensamblaje.

En el 2013 Ciauto no tenía cupo ya que se tomó como línea base al año 2010 pero en ese tiempo no existía Ciauto entonces no tenía cupo, y ellos decían que es injusto que se tome como línea base en 2010 donde ellos no existían. Los que ya estaban no tenían problema ya que si ellos producían 20.000 se les daba de cupo 20.000 y así progresivamente con otras las ensambladoras, pero para Ciauto no había.

Dentro de las reformas, en el Comex se habla de una sobretasa arancelaria ¿esto es incorrecto? Por definición cuando se definió las salvaguardias y había la restricción cuantitativa de autos el presidente Correa dispuso en una reunión que a los repuestos automotrices no se les ponga salvaguardia por que el concepto que se manejaba era oye si no vas a poder cambiar tu auto ya que existe una restricción cuantitativa tienes que mantener tu carro en buenas condiciones, y si por un lado te digo hazle un bien al país y no te compres un carro nuevo pero por otro lado te digo el repuesto de tu carro te va a costar el doble era un contrasentido de política pública.

Entonces por definición los repuestos automotrices tampoco tuvieron salvaguardia sin embargo si hubo algunas partidas arancelarias que tuvieron salvaguardia, entonces, si estuvieron.

Entonces que hubo en la industria automotriz, una restricción cuantitativa ya que el sector automotor explicaba una gran parte del problema externo y si tú vas a tomar una decisión para salvaguardar el sistema externo y si tienes que bajar 700 millones de dólares del sector externo con quien prefieres lidiar con 7000 textileros o 3 ensambladoras.

Y en las discusiones con quien negocias prefieres lidiar con 3 ensambladoras y tal vez 40 o 50 autopartistas bien identificadas o un sector completamente regado por el país. Entonces el sector automotriz era mucho más fácil de controlar y segundo es una industria extremadamente formal como industria como ensamblaje es demasiado formal ya que no hay forma que te contrabandees un carro entonces al final del día la única dificultad es que se siga comprando vehículos caros, si bien es un bien elástico al precio responde también al ingreso, y esa reflexión se hizo y no se fue con una salvaguardia de precio sino más bien con una cuota, y finalmente se resolvió no jugar con la elasticidad precio e ir con una restricción cuantitativa.

3. ¿Considera que la industria automotriz debe tener mecanismo de protección hacia el comercio internacional?

Toda industria requiere un nivel de protección, primero porque en el mundo los países protegen a sus industrias y la pregunta es hasta cuando hay que proteger y cuál debe ser el tamaño de esta protección. La industria requiere un nivel de protección razonable, pero sobre todo la industria requiere una política pública coherente y consistente con la agenda comercial que plantea el gobierno.

Pero el gran problema que tiene la industria automotriz es que el arancel de los vehículos armados esta ente el 35 y el 40%, el arancel hasta diciembre del 2018 en CKD era del 15% debido a que en diciembre del 2014 se resolvió bajar los cupos de importación el ministerio de finanzas pensó en la baja de recaudación entonces como compensamos esa pérdida de recaudación, ponemos arancel a los CKDs cuando dijimos eso le resta competitividad a la industria automotriz, el ministerio de finanzas dijo pero eso no es problema porque tienen cupo y tenían razón, porque no hay problema en pagar un arancel cuando igual te están poniendo cupo de importación a los carros terminados, hasta diciembre del 2018 los autos terminados que venían de Colombia pagaban 0% de arancel pero con cupos pero después se creó una competencia injusta, porque mientras la industria estaba con cupos Colombia bueno se podía discutir pero cuando se quitan los cupos de importación en 2017 se liberan los cupos, y también la industria de Colombia es una industria gemela entonces General Motors tiene su planta en Ecuador y en Colombia, entonces con ese 0% de arancel las fabricas optimizan sus recursos ensamblado allá y trayendo los vehículos.

Y el gobierno por el sacrificio fiscal no quiere quitar ese arancel, con mucho esfuerzo logramos que nos bajen el arancel en dos puntos que no es nada, pero el 0% para nuevos proyectos de inversión y esos serán los que podrán competir justamente.

Cuando el gobierno decide abrirse a los mercados lo mínimos que puedes hacer es darle el mismo trato a tus industrias, y la industria automotriz es la única industria que deliberadamente se le excluyo del listado de política tributaria para devolverle el impuesto por compra de materias primas. Entonces bajo ese principio es una industria que atraviesa problemas graves de competitividad.

Entonces la agenda industrial tiene que articularse con la agenda comercial, pero lastimosamente esto no ocurre. Y al reunirse con todos los ministerios tratamos de darle un número y dijimos que por cada 10% de producción que se desvié a Colombia el estado pierde 4 millones de dólares por año, y esas decisiones no toma el gobierno.

Pero las autopartistas están empezando a quebrar por la baja en producción y puede que empiecen nuevos proyectos, pero se demoran entre uno y dos años en concretarse y, pero si quiebran no puedes establecer un proyecto de ensamblaje si tu base industrial ya no existe entonces por eso necesitamos resolver problemas de aranceles en materias primas a los autopartistas.

Anexo 4: Entrevista a Bolívar Villalba: Director Ejecutivo de la cámara de industrias y producción de Tungurahua

Desde su criterio, ¿hubo afectación al ingreso y al empleo en la vigencia de las salvaguardias a las comercializadoras y a las empresas autopartistas?

Por su puesto que hubo una afectación, cuando uno pone salvaguardias significa restricción a la entrada de producto mediante el aumento de impuestos y esto a que conlleva, a que se contraiga la economía por la falta de demanda de productos, donde las empresas a respuesta de esto despiden personas o simplemente limitan la contratación de nuevos empleos, entonces estas medidas de carácter a veces combinadas de carácter arancelarias o no arancelarias lo que hacen en contraer la economía al final de día y lo que nos conlleva a esos es una reducción de los empleos. Totalmente de acuerdo con eso, ya que se afectan tanto los empleos directos como los indirectos.

¿Como provincia esta medida logro su objetivo de creación de nuevos empleos dentro de las empresas autopartistas?

La sustitución de importaciones no necesariamente va a impulsar a la industria nacional de la noche a la mañana, es un proceso largo que se tiene que ver todos los factores que generan la competitividad dentro de un sector económicos y lo que usted bien decía el gobierno anterior aumento las salvaguardias e impuso cupos a la importación de vehículos para proteger la balanza comercial que en ese momento venia deficitaria y que de hecho la balanza comercial no petrolera siempre ha tenido problemas en el Ecuador por su estructura de economía dolarizada pero si nos ponemos a analizar el problema no es únicamente un problema arancelario y no arancelario sino un problema sistémico de cargas tributarias que ha tenido el país que se restringe al comercio internacional como el impuesto a la salida de divisas que también afecta fuertemente, y si bien es cierto que tenemos algunos productos que se le puede devolver este impuesto de salida de divisas pero no con la velocidad que requiere el sector productivo esa devolución lo que hace que pierda competitividad.

Entonces definitivamente restringir importaciones no va a mejorar la competitividad de un país ya que nosotros tenemos que partir de un principio básico que para que producir bienes y servicios tenemos que importar materias primas y bienes de capital y el comercio mundial de eso se trata de la transformación de productos. De tal manera que ese hecho que nosotros hagamos comercio con el mundo hace que aumente la competitividad y el desarrollo de las industrias. Entonces esta medida es muy restringida y compleja ya que para que la industria se vuelva competitiva necesitaría años de años y teniendo en cuenta que esta abarca a todos los componentes de una cadena productiva y tenemos que ver cómo ganar competitividad con políticas que permitan la libertad de las empresas y considero que esto es lo más necesario para el desarrollo de un país.

¿Considera que la industria automotriz necesita medidas de protección hacia el comercio internacional?

Yo considero que no, porque debemos ser realistas porque no somos productores de vehículos a gran escala, lo que hacemos aquí es ensamblar vehículos, pero es complejo ya que tenemos firmados acuerdos comerciales que a la larga van a tener que liberar el mercado. Y a la larga no es bueno restringir el mercado sino tenemos que ver si dejamos de ensamblar vehículos es ver si fortalecemos la parte de autopartes, porque nosotros para que se considere un vehículo nacional debemos cumplir con un porcentaje mínimo de componentes nacionales si bien es cierto que tenemos fabricas como Esprom y han crecido por dentro de estas políticas restrictivas no es realmente este lo que le ha hecho crecer y ser mejores sino debería ser un mejoramiento de sus técnicas de producción y adquisición de máquinas que reemplacen mano de obra entonces eso hace que una empresa gane competitividad dentro de un entorno y contexto haciendo inversión en conocimiento y tecnología. Entonces es bastante complejo esto de la competitividad, pero lo que si me queda claro es que una restricción al comercio no significa una mejor competitividad y con esto estoy en desacuerdo que una restricción mejora la competitividad.

¿Dentro de la cámara de Industrias e Tungurahua como se genera un apoyo a Esprom y a las empresas autopartistas cuando se genera una crisis en la industria automotriz ecuatoriana con esta carga tributaria a los CKDs?

El problema es que al tener nosotros unos costos de producción tan altos realmente la industria se afecta y cuando uno no es competitivo el producto nacional toca ser reemplazado por el importado es muy lamentable y nosotros como cámara de industrias hacemos todos los esfuerzos trabajando tratando de revertir estas medidas que se toman, pero es muy complicado tratar el tema porque por un lado hablamos de no protección pero por otro hablamos de tensión entonces no sabemos hasta donde llegar, y no solamente ese es el problema debido a que el transporte va a experimentar unos cambios muy dramáticos dentro de los próximos 10 a 15 años estamos hablando de que va a haber vehículos independientes que no requieran un chofer con libre movilidad de vehículos autónomos y es posible que en un futuro también ya no necesitemos muchos autos con políticas municipales. Entonces debemos ver bien cuál es el futuro de la industria automotriz

Trabajamos también con la cámara de industrias del Ecuador y comité empresarial ecuatoriano y a través de estos organismos nosotros defendemos la producción nacional pero siempre pensando en el beneficio del país y como país hablo de productores y consumidores.

Y al gravarle arancel a las autopartes y abrir las puertas a Colombia y Perú, cuando nosotros no somos productores de autopartes nos hace perder competitividad. Incluso para la inversión extranjera, que va a ver el inversor extranjero, en Ecuador primero me gravan el 5% a la salida de divisas y segundo con este impuesto del 13% debemos sumarle un 18% de impuestos para producir un vehículo o vender un repuesto y con estas políticas tan restrictivas muy difícil tener una industria eficiente y competitiva con respecto a Colombia y Perú.

Si se hace muchos esfuerzos tratando de estar pendientes del ministerio de industrias y producción y con los funcionarios, pero no se dan los resultados que uno quisiera muchas veces los funcionarios son de carrera y no entienden los esfuerzos que se necesita para sacar a una empresa adelante y ver que en la burocracia no entienden y solo cumplen reglamentos y leyes, pero no hay una estructura efectiva para que estos impuestos reactiven a la economía.

¿Y para usted cual es el futuro de la industria automotriz ecuatoriana?

Difícil, muy complicado debido que requiere de muchas cosas como investigación innovación y las leyes nacionales también con el código de inversiones debemos buscar zonas de desarrollo exclusivo que son instrumentos que nos dan las leyes para liberarnos de ciertos impuestos. Entonces hay alternativas que hay que ir estudiando, y el futuro que yo le veo a la industria automotriz si es complicado para la producción nacional como con la empresa Maresa que ya no ensambla aquí en Ecuador, pero en definitiva es un sector muy sensible.

¿Y las empresas autopartistas?

Hay que diferenciar la parte de ensamblaje y de autopartes, porque hay ciertas piezas de vehículos que si puedan sobrevivir dependiendo de las necesidades de mercado.