



**UNIVERSIDAD DE ESPECIALIDADES ESPIRITU SANTO**

**FACULTAD DE ECONOMIA Y CIENCIAS EMPRESARIALES**

**“BALANZA COMERCIAL DEL SECTOR AUTOMOTRIZ FRENTE A  
LAS POLÍTICAS ADUANERAS DEL SECTOR EN EL ECUADOR  
POR EL PERÍODO 2007-2013”**

**TRABAJO DE TITULACIÓN QUE SE PRESENTA COMO REQUISITO  
PREVIO A OPTAR EL GRADO DE INGENIERA EN CIENCIAS  
EMPRESARIALES, CON CONCENTRACIÓN EN COMERCIO  
EXTERIOR.**

**AUTORA**

**MARÍA A. SARANGO**

**TUTORA**

**ING. ELBA CALDERÓN**

**SAMBORONDÓN, OCTUBRE DE 2014**

BALANZA COMERCIAL DEL SECTOR AUTOMOTRIZ FRENTE A LAS  
POLÍTICAS ADUANERAS DEL SECTOR EN EL ECUADOR  
POR EL PERÍODO 2007-2013

**RESUMEN**

El sector automotriz en el Ecuador se ha visto en constante cambio durante el período 2007 - 2013 debido la variación en las políticas aduaneras que el gobierno en curso ha establecido. Las distintas medidas gubernamentales y regulaciones tienen como objetivo principal cubrir el déficit comercial en el que se encuentra el país y es por esto que la investigación se concentra en analizar cómo éstas medidas han afectado al sector automotriz y valorar la evolución que ha tenido éste durante el periodo del actual gobierno. Se realiza un análisis cuantitativo y cualitativo debido a que se estudian datos históricos y se realizan entrevistas a asesores comerciales de concesionarios vehiculares de la ciudad. La investigación concluye que la demanda de vehículos aumente a pesar de las restricciones de importaciones, y que éstas a su vez no han logrado reducir el déficit en la Balanza Comercial.

***Palabras claves:** vehículos, balanza comercial, aranceles, importación, sector automotriz, políticas aduaneras.*

**ABSTRACT**

The automotive industry in Ecuador has been changing during the period 2007 - 2013 because of the variation in the trading policies that the present government has established. The different measures and regulations have the goal of decrease the commercial deficit the country has and this is why this paper is focused on analyzing the impact of this policies on the automotive industry and evaluate the evolution of this sector through the time period of this new government. This research analyses historical data and also interviews to employees from local car dealers. The investigation concludes that even if customs policies and taxes increases for cars, the demand for them will grow anyways. Also, these policies haven't succeeded in order to reduce the deficit of the trade

BALANZA COMERCIAL DEL SECTOR AUTOMOTRIZ FRENTE A LAS  
POLÍTICAS ADUANERAS DEL SECTOR EN EL ECUADOR  
POR EL PERÍODO 2007-2013

balance. **Keywords:** *Vehicles, trade balance, tariffs, importation, automotive industry, customs policies.*

BALANZA COMERCIAL DEL SECTOR AUTOMOTRIZ FRENTE A LAS  
POLÍTICAS ADUANERAS DEL SECTOR EN EL ECUADOR  
POR EL PERÍODO 2007-2013

## **INTRODUCCIÓN**

Los primeros países exportadores de automóviles en el mundo fueron Estados Unidos, Francia, Japón y Alemania, creando un auge económico en esos países que aún se mantiene. En la actualidad se han unido China y México a los grandes exportadores (El Captor, 2013).

La importación de automotores en Ecuador con fines comerciales comenzó a mediados de los años 1900s. Al comienzo, solo las personas acaudaladas podían traer vehículos. En 1912 apareció el primer carro en Cuenca de propiedad de Federico Malo Andrade (Revistavance, 2012), pero años más tarde aparecen las casas comerciales, entre esas, la empresa Casabaca, que comienza a importar vehículos en 1959, obteniendo la licencia de Toyota en Ecuador en 1962. Así también, Automotores y Anexos abre sus puertas en 1963 con la representación de la Marca Nissan (Laso, 2001).

Por otro lado, la primera planta ensambladora de vehículos, AYMESA, abre sus puertas en el mercado ecuatoriano en el año 1970 produciendo el primer vehículo de origen ecuatoriano conocido como “Andino”. En 1975 nace la segunda ensambladora, OMNIBUS BB y en 1977 MARESA (Laso, 2001).

El presente trabajo de titulación tiene como objetivo general analizar la evolución y la estructura de la balanza comercial del sector automotriz del Ecuador durante el período de acción del gobierno actuante desde 2007 hasta 2013 frente a las políticas aduaneras adoptadas, y obtener conclusiones que permitan determinar el

BALANZA COMERCIAL DEL SECTOR AUTOMOTRIZ FRENTE A LAS  
POLÍTICAS ADUANERAS DEL SECTOR EN EL ECUADOR  
POR EL PERÍODO 2007-2013

impacto que han tenido las nuevas regulaciones en nuestra economía. Uno de los objetivos del presidente de la república Rafael Correa ha sido reducir el déficit de la balanza comercial, y un rubro muy importante es el sector automotriz, debido a que en el 2007 la mayoría de los carros que se comercializaban en el país eran importados (AEADE, 2008).

El sector automotriz es una gran fuente de ingreso para el país, ya que genera trabajo y contribuye al desarrollo de su economía, sin embargo ha sufrido cambios difíciles, debido a las restricciones y prohibición de importaciones impuestas durante el período de estudio. Según la AEADE el sector automotor genera alrededor de 14.000 plazas de empleos directo e indirecto, manejan un mercado de 5.200 millones de dólares, y aportan con 1,000 millones en tributos al país (AEADE, 2013).

Uno de los objetivos es determinar cuáles son las políticas para reducir las importaciones de vehículos y determinar si éstas han logrado su propósito de reducir la demanda de los mismos por parte de los consumidores ecuatorianos. Como análisis paralelo se revisará si la producción y comercialización de vehículos locales ha aumentado a partir de estos cambios de política.

Entre los cambios de políticas aduaneras se estudiará el ICE (Impuesto a consumos especiales), el incremento de tasas arancelarias a la importación de vehículos, el incremento al impuesto a la salida de divisas, las normativas INEN

BALANZA COMERCIAL DEL SECTOR AUTOMOTRIZ FRENTE A LAS  
POLÍTICAS ADUANERAS DEL SECTOR EN EL ECUADOR  
POR EL PERÍODO 2007-2013

(Instituto Ecuatoriano de Normalización), las cuotas que se impusieron por marca a las diferentes partidas arancelarias según el tipo de automóvil y la marca.

Actualmente, de todas las marcas de automóviles que se comercializan en el Ecuador, solo KIA, Chevrolet y Mazda ensamblan ciertos modelos en el Ecuador. KIA MOTORS, de su gama de 12 vehículos livianos, ensambla con ayuda de la empresa AYMESA dos de sus modelos: el CERATO Y SPORTAGE ACTIVE. Mazda ensambla en Quito con la empresa MARESA su modelo MAZDA BT-50. Finalmente, la marca CHEVROLET ensambla en Ecuador, mediante la empresa OMNIBUS BB los modelos: GRANDVITARA, SPARK, AVEO FAMILY y LUV-DMAX.

Para el estudio, se revisarán datos históricos del sector y entrevistas a representantes de Concesionarios Automotrices de la ciudad de Guayaquil con el fin de obtener datos que pueden proporcionar personas con años de experiencia en la industria y que pueden ser obviados si se realiza una investigación que se limite a fuentes bibliográficas.

## **MARCO REFERENCIAL**

### **Economía ecuatoriana**

Durante el periodo 2007 - 2013 la economía ha mantenido un desenvolvimiento estable favorecido por el incremento del precio del barril del petróleo en el mercado internacional y junto con una pequeña mejora en la producción de crudo. Así mismo las necesidades del gasto corriente fueron solventadas sin problema

BALANZA COMERCIAL DEL SECTOR AUTOMOTRIZ FRENTE A LAS  
POLÍTICAS ADUANERAS DEL SECTOR EN EL ECUADOR  
POR EL PERÍODO 2007-2013

por el ingreso corriente, es decir, por la recaudación tributaria la cual ha venido en constante crecimiento.

Para el año 2013 el presupuesto del Estado era de \$26.109 millones, estimándose un déficit de \$4.235 millones (Toala, 2014). Este déficit en principio es causado por la inversión pública, que en beneficio a la economía no llegó a lo presupuestado, facilitando así la disminución de necesidades de financiamiento. Sin embargo, el gobierno continúa buscando alternativas para captar recursos económicos con la finalidad de cubrir el gasto.

### **Política comercial**

La base de la política comercial del Ecuador del periodo 2007 - 2013 se ha visto constituida por la búsqueda de nivelar la balanza comercial ya que es un país que importa más de lo que exporta, y esto para un Estado con una economía dolarizada representa un riesgo permanente debido a la constante salida de divisas que afecta directamente la liquidez del mercado.

Debido a esto, el régimen se ha visto en la necesidad de incluir una serie de medidas que buscan disminuir la brecha entre las importaciones y exportaciones. Por un lado una de las medidas fue impulsar y fomentar las exportaciones, creando organismos que ayuden y promuevan éstas y dando facilidades y créditos a exportadores. Por otro lado, han buscado controlar las importaciones restringiendo la importación de ciertos productos y suspendiendo preferencias arancelarias de convenios comerciales como la CAN (Comunidad Andina de

BALANZA COMERCIAL DEL SECTOR AUTOMOTRIZ FRENTE A LAS  
POLÍTICAS ADUANERAS DEL SECTOR EN EL ECUADOR  
POR EL PERÍODO 2007-2013

Naciones), MERCOSUR (Mercado Común del Sur) y ALADI (Asociación Latinoamericana de Integración) (AEADE, 2008).

Para tener en claro el punto de partida, es importante mencionar que en el 2006 los importadores de vehículos pagaban 35% de Arancel, el impuesto a la salida de divisas era 2%, no pagaban ICE, y no existían cuotas para las importaciones de automotores (AEADE, 2008).

En el año 2008 entró en vigencia la Ley de Equidad Tributaria según el registro oficial No. 242 de la Asamblea Nacional en donde se reformó la Ley de Régimen Tributario Interno y se modificó el ICE (Impuesto a Consumos Especiales) haciendo que los vehículos motorizados de transporte terrestre importados para consumo propio también graven este impuesto (Asamblea Nacional, 2008).

El 2009 estuvo marcado por una gran variación a causa de la resolución 466 del COMEXI, la cual implicaba establecer una salvaguardia de balanza de pagos, la cual contenía una medida que incrementaba la carga arancelaria a los vehículos importados con una sobretasa del 12% y cupos por importador en valores CIF similar al promedio de los últimos 3 años a cada uno y restando el 35% o 30% según corresponda, lo cual provocó que el comercio se dificultara en todos los ámbitos (COMEXI, 2009).

El mercado automotriz nacional se vio en la necesidad de ofrecer a los consumidores vehículos mucho más costosos, ya que la carga arancelaria reflejaba



BALANZA COMERCIAL DEL SECTOR AUTOMOTRIZ FRENTE A LAS  
POLÍTICAS ADUANERAS DEL SECTOR EN EL ECUADOR  
POR EL PERÍODO 2007-2013

un incremento en el precio de venta al público y dificultando la adquisición de este bien.

Para el 2010, una vez que se levantaron las salvaguardias del 2009 que tenían efecto hasta el 31 de enero del 2010 y se restituyó la carga arancelaria nuevamente al 35%, el sector automotriz marcó una gran recuperación luego del descenso en el 2009 causadas por las salvaguardias antes mencionadas. Sin embargo, fue en este año en que se incrementó en 5% el arancel a la importación de vehículos armados (COMEXI, 2010).

En el año 2011 hubo nuevas regulaciones en el sector automotriz cuando entró en vigencia la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado aprobada por la Asamblea Nacional en su registro oficial No. 583 con la cual se gravó a los vehículos híbridos con precio mayor a \$35.000 con IVA e ICE, se colocó un nuevo impuesto a la contaminación vehicular a todos los vehículos con cilindraje mayor a 1.500 CC y se incrementó el impuesto a las salidas de divisas del 2% al 5%. Así mismo se introdujo licencias previas con el fin de disminuir en 20% la importación de vehículos (Asamblea Nacional, 2011).

En junio del 2012, según la resolución No. 66 del COMEX, el sector automotriz, específicamente los importadores, tuvieron que regirse a una restricción cuantitativa para la importación de vehículos armados, asignando un cupo a cada importador basado en el 70% de las cantidades importadas en el año 2010,

BALANZA COMERCIAL DEL SECTOR AUTOMOTRIZ FRENTE A LAS  
POLÍTICAS ADUANERAS DEL SECTOR EN EL ECUADOR  
POR EL PERÍODO 2007-2013

incluyéndose en esta nueva restricción a todas las subpartidas de automóviles, camionetas y camiones (COMEX, 2012).

Así mismo se exceptuó de esta medida a las importaciones de vehículos para personas discapacitadas y los que pertenecen al plan Renova, es decir, 0% de arancel para este tipo de importación. La restricción cuantitativa se mantuvo durante todo el año 2013 y además se realizó un proyecto de reforma por parte del INEN en los que se incluían nuevos elementos mínimos de seguridad para vehículos, tal y como lo menciona el anuario 2013 del AEADE:

*“el MIPRO a través del punto de contacto oficializó el texto del proyecto de reforma de la RTE INEN034, en el que se plantea la incorporación de nuevos elementos de seguridad a los vehículos, como luces de encendido automático diurno, sistema de frenado antibloqueo ABS, Control electrónico de estabilidad ESC, avisador acústico del no uso de cinturones de seguridad, anclajes ISOFIX, tacógrafo y limitador de velocidad en buses y camiones así como también la certificación de elementos como apoyacabezas, anclajes de asientos y cinturones de seguridad, protecciones para impactos frontales y laterales y para peatones”*  
(AEADE, 2013).

Además de lo mencionado anteriormente, en mayo del 2013 entró en vigencia la obligatoriedad de que todos los vehículos livianos tengan doble *airbag* frontal, haciendo que todos los vehículos año 2013 que hayan sido embarcados después del 15 de junio del mismo año cuenten con este nuevo elemento.

BALANZA COMERCIAL DEL SECTOR AUTOMOTRIZ FRENTE A LAS  
POLÍTICAS ADUANERAS DEL SECTOR EN EL ECUADOR  
POR EL PERÍODO 2007-2013

Finalmente, es importante mencionar que también aumentó el arancel para las piezas de los carros que se importaban para que éstos sean ensamblados en Ecuador, denominadas “CKD”. El arancel a estas partidas subió 13 puntos porcentuales del 5% a 18%.

**METODOLOGÍA:**

*Diseño:*

Esta investigación es transversal con enfoque cuantitativo y cualitativo al mismo tiempo puesto que se analizan datos específicos pero también se realizará una entrevista. Los dos métodos de obtención de información:

- Para análisis cuantitativo: Recopilación de datos históricos de las ventas industria automotriz y las políticas aduaneras.
- Para análisis cualitativo: Entrevistas a Danny Astudillo, Asesor Comercial de Casa Automotriz KIA MOTORS y Verónica Pérez, Gerente de Ventas de Vallejo Araujo, concesionario de la marca CHEVROLET.

*Población y entorno:*

Para este estudio se tiene que obligatoriamente considerar los datos a nivel nacional, puesto que se analiza la balanza de pagos, específicamente el campo de importación de vehículos. Además las políticas aduaneras afectan a todo el país no solo a ciudades en específico.

Para realizar la encuesta se escogió a personas con años de experiencia en el sector y representantes de marcas muy reconocidas, como CHEVROLET que es

BALANZA COMERCIAL DEL SECTOR AUTOMOTRIZ FRENTE A LAS  
POLÍTICAS ADUANERAS DEL SECTOR EN EL ECUADOR  
POR EL PERÍODO 2007-2013

la marca líder del mercado y KIA que actualmente consta como la tercera marca más vendida del país después de Chevrolet y Hyundai (AEADE, 2013). Se escogió a un representante de KIA y otro de Chevrolet debido a que los portafolios de estas marcas contienen carros importados y ensamblados localmente.

*Técnicas y análisis estadísticos:*

Para alcanzar los objetivos de la investigación se realizaron los siguientes análisis estadísticos:

- Cuadros de crecimiento del 2001 al 2006 y del 2007 al 2013 para comparar las tendencias de crecimiento antes y después del gobierno del actual Presidente de la República.
- Histogramas comparativos que permiten ver el porcentaje de ventas de carros ensamblados localmente comparados con los carros importados, con la finalidad de demostrar si el consumo de la producción local ha venido en aumento a raíz de los cambios en las políticas de importación.
- Gráfico de barras de las ventas por tipos de vehículos para comprobar los gustos del consumidor y si estos han variado con el pasar de los años. Asimismo, uno que muestre las importaciones por tipo de vehículo.
- Diagrama que muestre cómo ha venido evolucionando la producción de vehículos anualmente.
- Gráfico para visualizar el desarrollo de las exportaciones y determinar si se ha logrado el objetivo del presidente de cambio de matriz productiva.

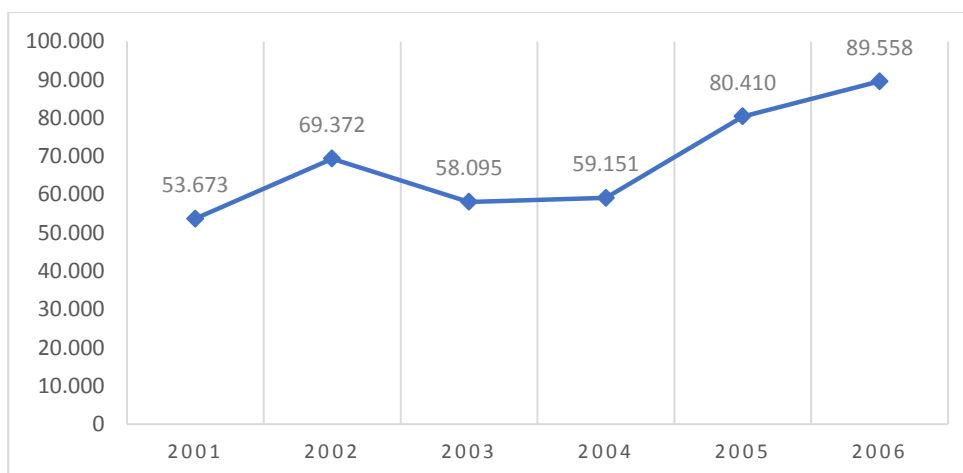
**BALANZA COMERCIAL DEL SECTOR AUTOMOTRIZ FRENTE A LAS  
POLÍTICAS ADUANERAS DEL SECTOR EN EL ECUADOR  
POR EL PERÍODO 2007-2013**

- Finalmente un gráfico que compare en la actualidad como ha crecido la venta en las tres marcas que ensamblan vehículos en El Ecuador, midiendo éstos contra los importados.

### **ANÁLISIS DE RESULTADOS**

#### *Resultados Cuantitativos:*

Lo primero y más importante es comparar cómo venían evolucionando las ventas antes del cambio de mandatario en el 2007 y después, a continuación se presentan gráficos para analizar lo mencionado.

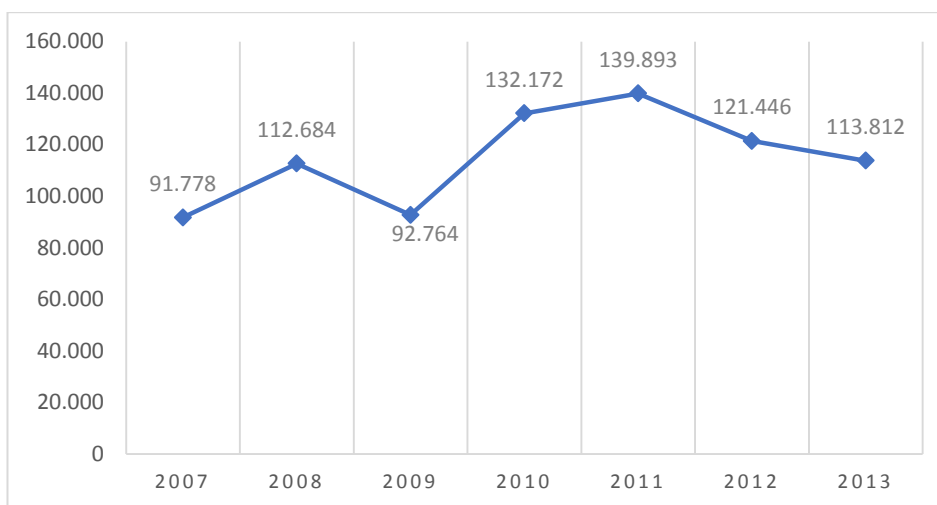


**Figura 1.** Ventas anuales de vehículos en unidades. Período del 2001 al 2006

**Fuente:** (AEADE, 2008).

Como se observa en la Figura 1, las ventas desde el año 2001 al año 2006 tuvieron un crecimiento ascendente importante, con una venta de 53 673 unidades en el 2001 a 89 558 en el 2006, es decir, un incremento del 62% en 5 años.

**BALANZA COMERCIAL DEL SECTOR AUTOMOTRIZ FRENTE A LAS  
POLÍTICAS ADUANERAS DEL SECTOR EN EL ECUADOR  
POR EL PERÍODO 2007-2013**



**Figura 2:** Ventas anuales de vehículos en unidades. Período del 2007 al 2013

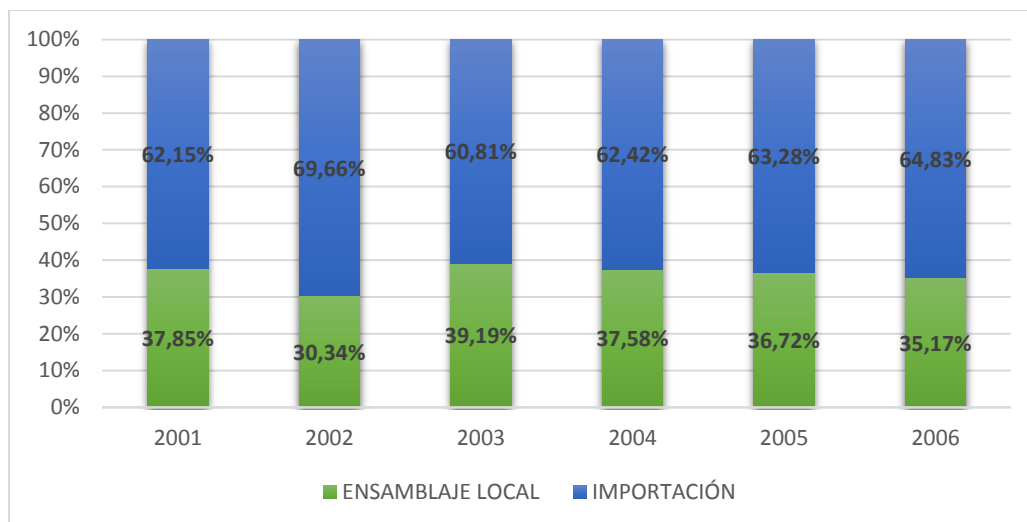
**Fuente:** (AEADE, 2013).

Asimismo en la figura 2 se considera la evolución de las ventas en el lapso de tiempo del 2007 al 2013 cuyo crecimiento no ha sido tan favorable como el anterior mencionado.

Se distingue una caída fuerte en el 2009 a cambio de la salvaguardia de 12% en ese año, recuperándose de manera considerable en el 2010 con la eliminación de la salvaguardia, crecimiento que se mantuvo al 2011, y seguido por caídas aunque no tan fuertes como la del 2009 igual de considerables en el 2012 y 2013 a causa de las cuotas que se establecieron. Se puede ver en este cuadro que el crecimiento no es estable. El mercado automotriz ha venido fluctuando desde el 2007 a la fecha, lo que dificulta predecir su comportamiento futuro. Hablando en términos absolutos, en el 2007 se vendieron 91 778 unidades y en el 2013 se vendieron 113 812, es decir existe un 24% de incremento en 6 años, contrastado con el 62% que hubo en los 5 años anteriores al actual gobierno.

**BALANZA COMERCIAL DEL SECTOR AUTOMOTRIZ FRENTE A LAS  
POLÍTICAS ADUANERAS DEL SECTOR EN EL ECUADOR  
POR EL PERÍODO 2007-2013**

En la Figura 3 se puede comparar qué peso posee la venta de carros ensamblados en Ecuador con los vehículos importados en el período del 2001 al 2006.

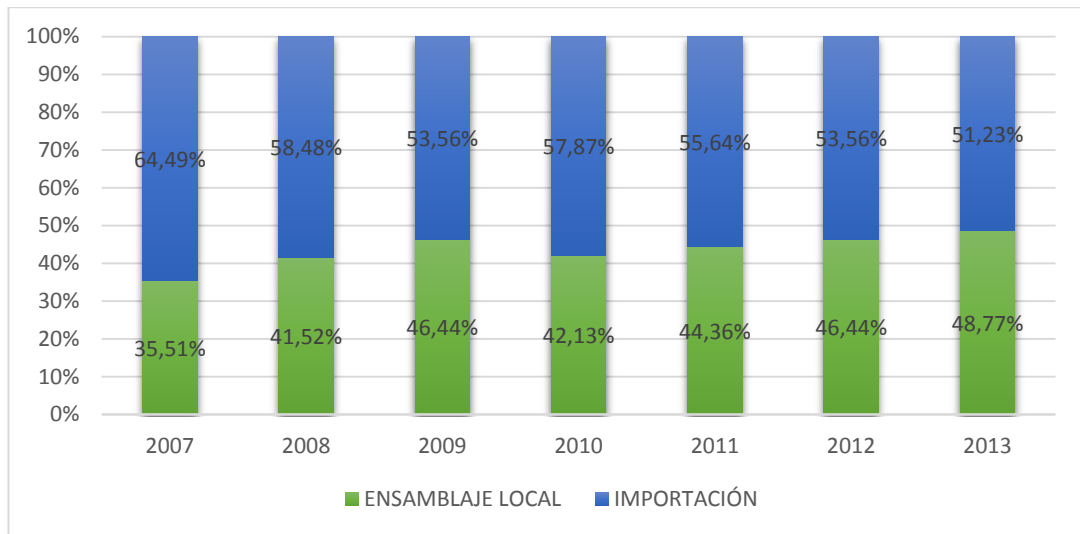


**Figura 3.** Participación de vehículos de ensamblaje local en la venta anual. Período del 2001 al 2006

**Fuente:** (AEADE, 2008).

Es notorio en el gráfico adyacente que predominan los carros importados en el mercado automotriz ecuatoriano. En todos los años representan más del 40% de la venta. Para el 2006 específicamente, sólo el 35% de los carros vendidos en el Ecuador fueron ensamblados en el país.

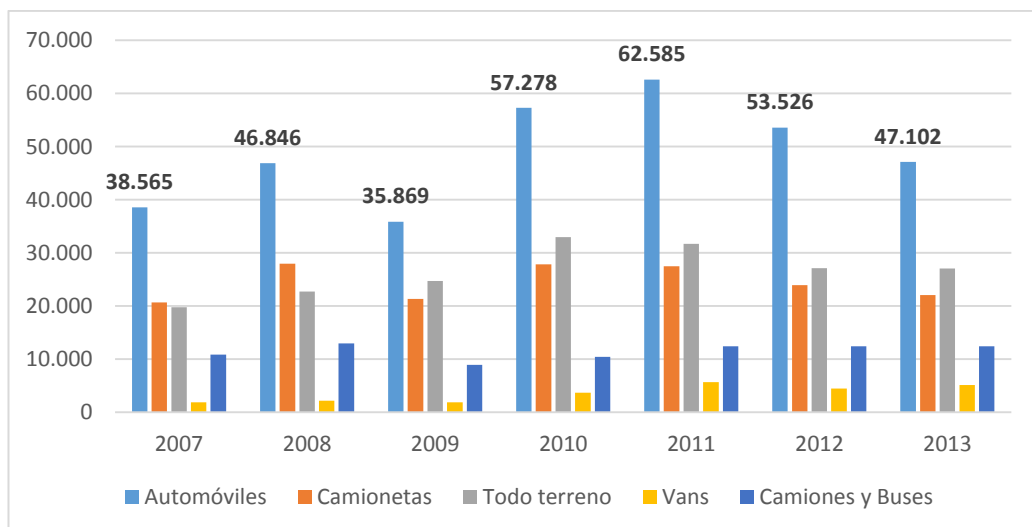
**BALANZA COMERCIAL DEL SECTOR AUTOMOTRIZ FRENTE A LAS  
POLÍTICAS ADUANERAS DEL SECTOR EN EL ECUADOR  
POR EL PERÍODO 2007-2013**



**Figura 4.** Participación de vehículos de ensamblaje local en la venta anual Período del 2007 al 2013

**Fuente:** (AEADE, 2013).

Por otra parte se aprecia en la figura 4 cómo a partir de las políticas de restricción a las importaciones aplicadas en los últimos 6 años a los vehículos importados, los de ensamblaje local fueron tomando más fuerza en el mercado. Empezando con un 35% de participación en el 2007 a un 49% de participación el año pasado, es decir, casi la mitad.



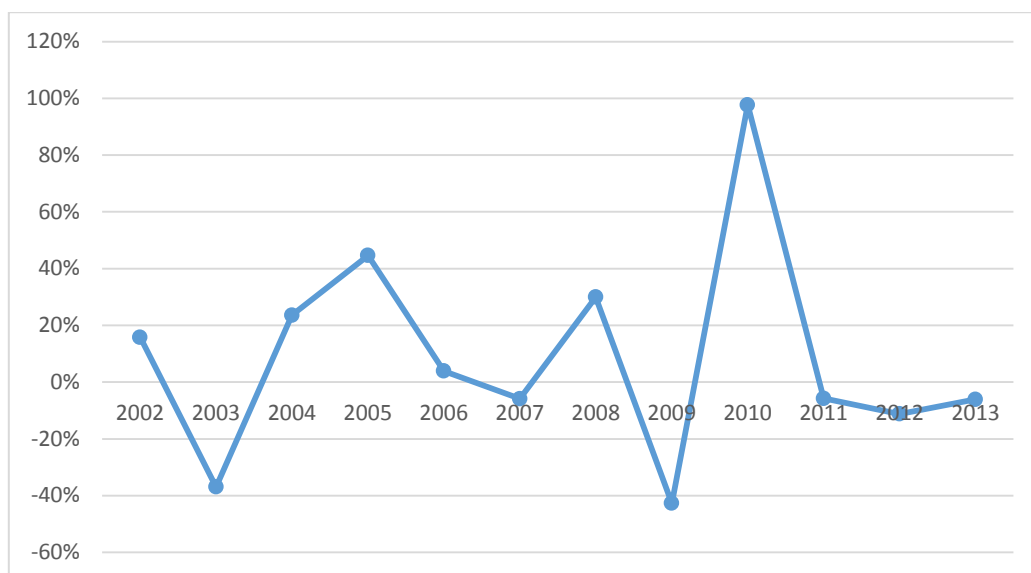


BALANZA COMERCIAL DEL SECTOR AUTOMOTRIZ FRENTE A LAS  
POLÍTICAS ADUANERAS DEL SECTOR EN EL ECUADOR  
POR EL PERÍODO 2007-2013

**Figura 5.** Ventas por tipos de Vehículos

**Fuente:** (AEADE, 2013).

En la Figura 5 se distingue los tipos de vehículos que son más demandados en el mercado ecuatoriano. Indudablemente los automóviles son los más vendidos, esto se debe debido a los automotores de menor precio son automóviles, esto los vuelve más accesibles al consumidor. Todas las camionetas y vehículos Todo Terreno tienen un precio mayor a \$20,000; mientras que vehículos pequeños se pueden conseguir desde \$13,340 que es el valor del Chevrolet Spark.



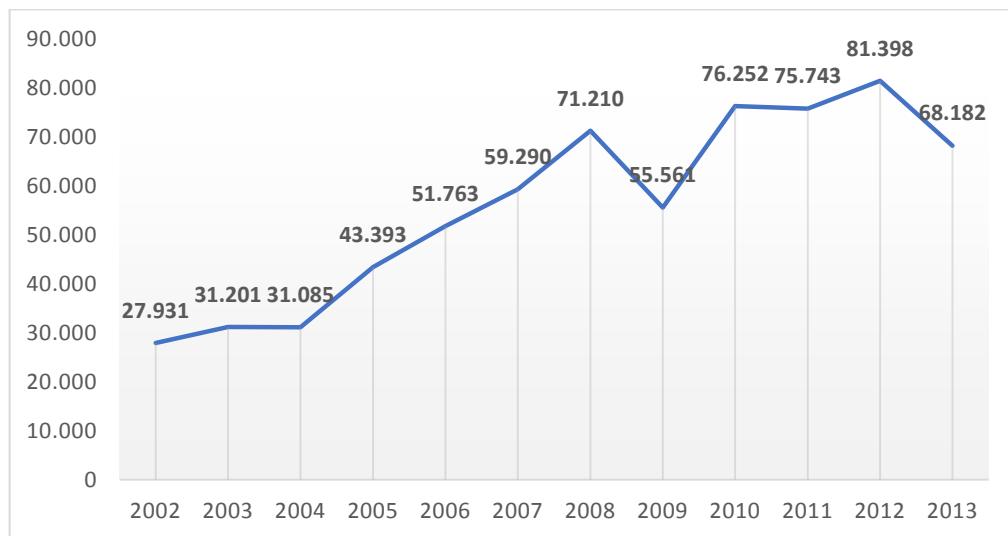
**Figura 6.** Tasa de incremento anual de las importaciones de vehículos del 2002 al 2013.

**Fuente:** (AEADE, 2013)

En la figura 6 se observa la fluctuación del incremento de las importaciones. Es un cuadro que analiza porcentajes mas no valores. Se determina que las importaciones han tenido un decrecimiento en los años 2003, 2009, 2011, 2012 y 2013, ya que la coordenada de esos años está por debajo del 0%. El decrecimiento

**BALANZA COMERCIAL DEL SECTOR AUTOMOTRIZ FRENTE A LAS  
POLÍTICAS ADUANERAS DEL SECTOR EN EL ECUADOR  
POR EL PERÍODO 2007-2013**

del 2009 se debe a la salvaguarda del 12% de ese año. El 2010 duplica la importación del 2009 por la eliminación de la salvaguarda, y esto mismo hace que en el 2011 ésta decrezca ligeramente, debido a que el mercado ya se había estabilizado el año anterior y tenían un alto stock. El 2012 y 2013 decrecen debido a las cuotas implantadas.

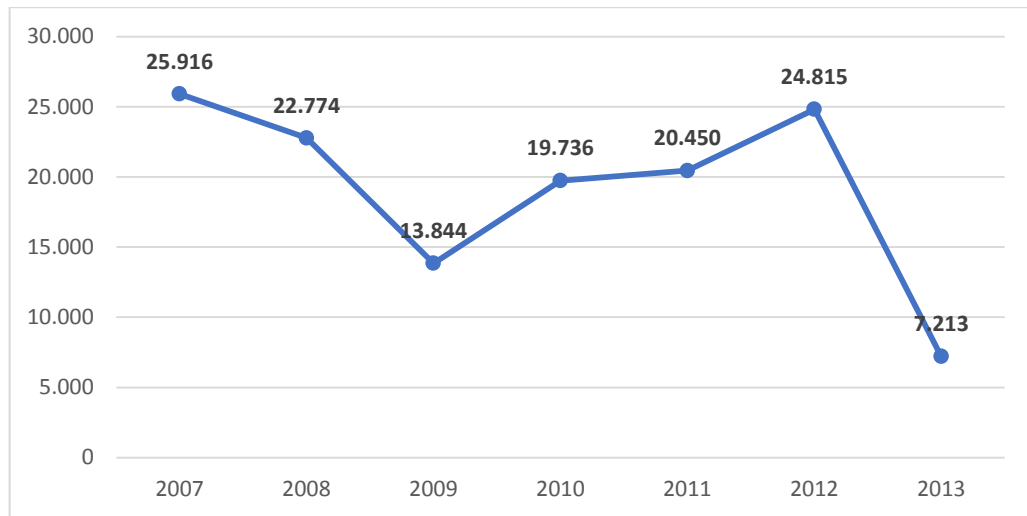


**Figura 7.** Número de vehículos ensamblados en Ecuador. Período 2002-2013.

**Fuente:** (AEADE, 2013)

La figura 7 muestra un claro crecimiento en el ensamblaje local de vehículos que se viene dando no sólo a partir desde el 2007 sino desde el 2005. Sin embargo, si ha tenido un crecimiento más acelerado a partir del 2007, exceptuando la caída que tuvo en el 2009 y la que se presentó este último año que pasó. Es posible ver que la producción en el 2006 fue de 51.763 unidades mientras que en el 2012 alcanzó su punto más alto con 81.938 unidades. Es decir, en esos 6 años el incremento total fue de 57%.

**BALANZA COMERCIAL DEL SECTOR AUTOMOTRIZ FRENTE A LAS  
POLÍTICAS ADUANERAS DEL SECTOR EN EL ECUADOR  
POR EL PERÍODO 2007-2013**



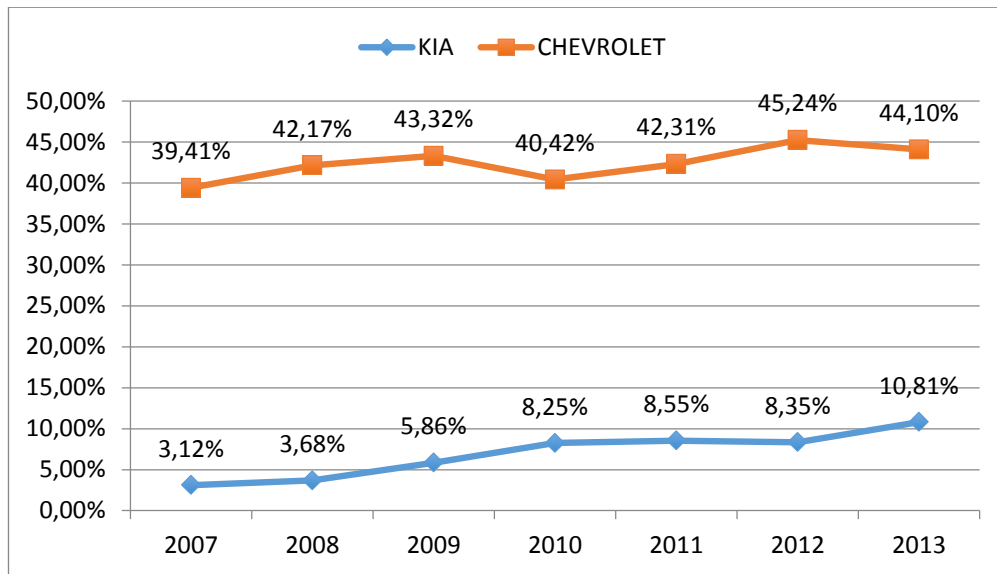
**Figura 8.** Número de vehículos exportados por año. Período 2007 - 2013

**Fuente:** (AEADE, 2013).

En la Figura 8 se visualiza la evolución de las importaciones desde el 2007 hasta el 2013. Se aprecia que no hay un crecimiento constante, por el contrario, hay altos y bajos a lo largo de este lapso de tiempo, terminando con una fuerte caída este último año que transcurrió debido al incremento en los aranceles de los CDK y a la apertura de nuevas relaciones comerciales de nuestros principales mercados que son Venezuela y Colombia. (AEADE, 2013).

Se decidió además estudiar el comportamiento de dos marcas específicas, KIA y CHEVROLET, puesto que son dos de las tres marcas que mantienen en su portafolio vehículos importados y de ensamblaje nacional.

**BALANZA COMERCIAL DEL SECTOR AUTOMOTRIZ FRENTE A LAS  
POLÍTICAS ADUANERAS DEL SECTOR EN EL ECUADOR  
POR EL PERÍODO 2007-2013**



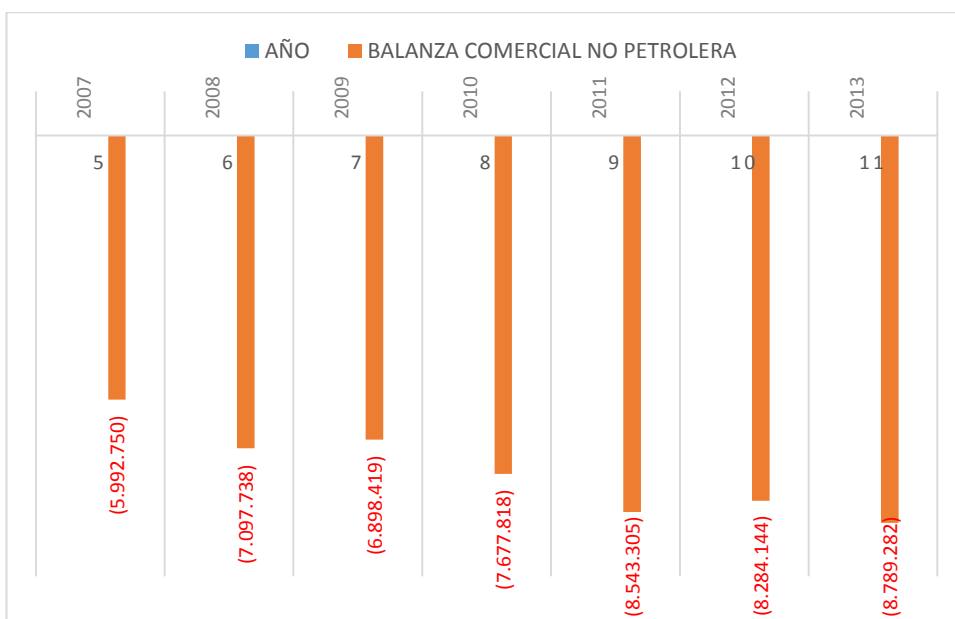
**Figura 9.** Participación de mercado de las marcas KIA y CHEVROLET. Período 2007 - 2013

**Fuente:** (AEADE, 2013).

En el gráfico se observa que ambas tienen crecimiento en su participación de mercado. Siendo más grande la curva de KIA, que ensambla los modelos CERATO y SPORTAGE ACTIVE en el Ecuador. Esta marca pasó de tener un 3,12% de participación en el 2007 a tener el 10,81% en el 2013. Un aumento considerable al ver que se trata de un mercado de 5 mil millones de dólares. Chevrolet por su parte ha aumentado en estos años un total de 5% en su participación gracias a que se mantiene como una concesionaria que ofrece vehículos de bajo precio.

Finalmente, se muestra la evolución de la Balanza Comercial del 2007 al 2013 en la figura 10.

**BALANZA COMERCIAL DEL SECTOR AUTOMOTRIZ FRENTE A LAS  
POLÍTICAS ADUANERAS DEL SECTOR EN EL ECUADOR  
POR EL PERÍODO 2007-2013**



**Figura 10.** Balanza Comercial No Petrolera. Periodo 2007 - 2013.

**Fuente:** (AEADE, 2013)

En esta figura se observa como la Balanza Comercial No Petrolera no muestra una mejora en el período del gobierno de Rafael Correa, por lo contrario, se aprecia un aumento del déficit con el pasar de los años que se debe al aumento de otro tipo de importaciones que se realizan en el país que no son automotores, como medicamentos y otros productos de consumo personal como celulares. (BCE, 2013).

*Resultados Cualitativos:*

En lo que respecta a las entrevistas realizadas al asesor comercial de la casa de vehículos KIA, Danny Astudillo y a la Gerente de Ventas de Vallejo Araujo, Concesionario de CHEVROLET, Verónica Pérez, se obtuvo la siguiente información relevante:

BALANZA COMERCIAL DEL SECTOR AUTOMOTRIZ FRENTE A LAS  
POLÍTICAS ADUANERAS DEL SECTOR EN EL ECUADOR  
POR EL PERÍODO 2007-2013

“Las personas siguen comprando carros a pesar del incremento de precios, porque el consumidor prefiere un carro nuevo, y sí se inclina a los modelos importados, en vez de los ensamblados en el Ecuador.” Danny Astudillo.

“El mercado de vehículos en Ecuador no se va a reducir puesto que existe carencia, inseguridad e incomodidad en el servicio de transporte público, lo que motiva a los consumidores a comprarse un vehículo, a diferencia de ciudades con un buen sistema de transporte público” Verónica Pérez.

“Lo que sí ha reducido las ventas es el cupo en las importaciones que le aplicaron a todas las casas automotrices. Como ejemplo específico, la KIA de la Carlos Julio Arosemena tiene un cupo de 5 carros modelo SPORTAGE ACTIVE R, aun así, se acabó el cupo de estos carros en septiembre y no volverán a tener hasta febrero 2015. ” Danny Astudillo.

“Las cuotas afectan directamente a los vehículos importados de Chevrolet como el Captiva o el Tracker, existe una sobredemanda de estos vehículos que no será satisfecha hasta el próximo año.” Verónica Pérez.

“Lo único que afecta al precio no es el incremento en las tasas arancelarias o el ICE sino también las especificaciones técnicas que ponen los organismos gubernamentales como por ejemplo, ahora todos es obligación que todos los vehículos tengan doble airbag, esto causa que los carros económicos que solo tenían un airbag sean eliminados del portafolio. Asimismo se tiene previsto que

BALANZA COMERCIAL DEL SECTOR AUTOMOTRIZ FRENTE A LAS  
POLÍTICAS ADUANERAS DEL SECTOR EN EL ECUADOR  
POR EL PERÍODO 2007-2013

para el próximo año sea obligatorio que todos los carros posean frenos ABS, esto también eliminará del mercado a vehículos menos precio que no tengan estos tipos de freno.” Danny Astudillo.

“El incremento al Arancel de los CKDs tiene como resultado un alza de precios en los vehículos de producción nacional, lo cual le quita parcialmente la ventaja que motivaba a un consumidor a optar por un vehículo ensamblado en el país”  
Verónica Pérez.

“Los vehículos que se ensamblan localmente no se venden más que los importados puesto que son de mercados diferentes o siguen estando parecidos en precios. Es decir, una persona que va a buscar un “SPORTAGE REVOLUTION”, al momento de no encontrarlo, no optará por la opción del “SPORTAGE ACTIVE” debido a que pertenece a otro target, a diferencia del Revolution, el active es un modelo más sencillo y básico en accesorios. Aseguró también que por ejemplo, el precio del CERATO que es ensamblado en Ecuador, equipara al precio del RIO R que es importado y cuenta con un diseño más moderno, tiene una cuota en la concesionaria mencionada de 20 carros mensuales, sin embargo, se vende más que el CERATO” Danny Astudillo.

“Muchos clientes que buscan carros importados que ya no hay en stock, prefieren esperar a que éstos lleguen antes que optar por otro vehículo de ensamblaje nacional. Algunos sí se van por esta vía, otros en cambio esperan o buscan otras marcas” Verónica Pérez.

BALANZA COMERCIAL DEL SECTOR AUTOMOTRIZ FRENTE A LAS  
POLÍTICAS ADUANERAS DEL SECTOR EN EL ECUADOR  
POR EL PERÍODO 2007-2013

Estas entrevistas permiten concluir que las políticas arancelarias o de importación no son las únicas variables que afectan a la industria automotriz, sino también las regulaciones gubernamentales en cuanto a especificaciones técnicas de los vehículos, cómo el número de airbags, los tipos de freno, y demás características que suben el valor de los automotores.

Además es posible analizar que hay consumidores en Guayaquil que prefieren esperar vehículos importados antes de adquirir uno de ensamblaje local, ya sea por cuestión de modelos o confianza. Además los vehículos de ensamblaje nacional pierden la ventaja en precios ante el aumento de aranceles para los CKDs. Astudillo por ejemplo, acotó que la diferencia entre el Río R que es importando contra el Cerato en precios es solo \$40.

## **DISCUSIÓN**

### *Análisis Cuantitativo*

Los resultados muestran que sí hubo un impacto en la industria automotriz del Ecuador a partir del 2007, tal vez el primer año no se puede apreciar porque todos los cambios empezaron a finales de año.

Para el 2008 se implantó el ICE, sin embargo, la venta total de vehículos igual aumentó un 22% con respecto al 2007. Si se revisa el cuadro de los tipos de vehículos vendidos, se observa que el crecimiento está dado básicamente por automóviles. Cabe indicar que el ICE afectó en menor proporción a los vehículos



BALANZA COMERCIAL DEL SECTOR AUTOMOTRIZ FRENTE A LAS  
POLÍTICAS ADUANERAS DEL SECTOR EN EL ECUADOR  
POR EL PERÍODO 2007-2013

cuyo precio es menor a 20 000 USD. La mayoría de carros que están por debajo de ese límite de precios son los automóviles. En el 2008 hubo un aumento en la cantidad de vehículos importados y también en los ensamblados localmente. Sin embargo la participación de ambos en el mercado varió, la producción local de automotores aumentó un 6% quitándole este mercado a los importados.

En el 2009 se analiza una crisis en la industria automotriz por todos los aspectos. Esto simplemente fue respuesta al incremento arancelario por parte de las autoridades pertinentes de un 12%. Es decir, el arancel para las partidas de automotores subió del 35% al 47% ese año. El gráfico de las ventas muestra claramente el efecto de esta política.

Las unidades vendidas disminuyeron de 112.684 en el 2008 a 92.764 en el 2009, es decir, cayeron en 18 puntos porcentuales. Los aranceles afectaron también a insumos que se importaban para el ensamblaje de vehículos en el país, por lo que la producción local también cayó, aunque mantuvo mayor participación ante los que venían de afuera del país, siendo específicos, su participación aumentó en 5% con respecto al 2008 quitándole así más mercado a los importados. La venta de los vehículos ensamblados en Ecuador disminuyó 8% ese año, y las exportaciones decrecieron 40%.

La medida fue muy drástica y produjo este gran impacto negativo en la industria. En vista de este panorama el gobierno reguló los aranceles en el 2010, cobrándole

BALANZA COMERCIAL DEL SECTOR AUTOMOTRIZ FRENTE A LAS  
POLÍTICAS ADUANERAS DEL SECTOR EN EL ECUADOR  
POR EL PERÍODO 2007-2013

40% a los vehículos que vengan armados (5% más que en el 2008). Esta medida volvió a estabilizar el mercado.

Debido a la gran baja del 2009, en el 2010 se aprecia un crecimiento abrupto. La venta de automotores incrementa en 42 puntos porcentuales, la participación de los vehículos importados vuelve a incrementar, recupera 4% de la participación de mercado que había perdido en el 2009. Este año se vendieron un total de 132.172 vehículos. La importación de vehículos creció en un 100% para equiparar la falta de inventario que hubo en el 2009. Las exportaciones por su parte también aumentaron 42% ese año (AEADE, 2010).

En el año 2011 se aplicaron también políticas que inciden en las importaciones como el impuesto de salida de divisas del 5%. Las ventas tienen un crecimiento de 6%. No es tan impactante en comparación al 2010 pero mantienen una tendencia positiva. La participación de mercado de los vehículos importados cae un 2% con respecto a los de ensamblaje local. El número de vehículos importados y las exportaciones se mantuvieron en comparación al 2010.

En el 2012 se aprueba otra ley aduanera importante en el país. Se intenta regular las importaciones del sector automotriz mediante cuotas que tienen como objetivo reducir las mismas en un 30%, las cuales se asignan por tipo de vehículo y marca. Esta nueva regla significa un impacto directo a la importación de vehículos. La razón de la aplicación de la misma fue el aumento de gases contaminantes en el medio ambiente y el consumo de gasolina subsidiada por parte de estos vehículos

BALANZA COMERCIAL DEL SECTOR AUTOMOTRIZ FRENTE A LAS  
POLÍTICAS ADUANERAS DEL SECTOR EN EL ECUADOR  
POR EL PERÍODO 2007-2013

importados y como respuesta a esto se observa un decrecimiento de las ventas en 13 puntos porcentuales con respecto al 2011, los vehículos de ensamblaje local ganan 2% más de mercado y aumentan su producción ese año en 5.655 unidades, es decir, un 13%. Las exportaciones aumentan en 3,6%.

Las cuotas aplicadas a cada marca se mantienen hasta el 21 de diciembre del 2014, donde las entidades replantearán esta medida, si se mantiene, si aumenta, si disminuye o se elimina.

El 2012 aparte de las cuotas, entraron en vigencia las normas INEN, lo que implica un aumento de requisitos para los carros importados; entre estas características está que todos los carros deben tener doble airbag. Estos accesorios, de lo que antes algunos vehículos podían prescindir, también aumentan el precio del mismo.

Es importante mencionar en específico el desarrollo de la marca KIA, que por el hecho de tener su ensambladora en Ecuador, logró crecer de manera considerable estos últimos 7 años, aprovechando así las barreras arancelarias que se han venido desarrollando en este periodo.

Según Astudillo, el mercado de vehículos no se puede detener, debido a que el consumidor ecuatoriano siempre va a necesitar un carro nuevo, a pesar de que tenga que pagar un poco más por éste. También informó de los requisitos técnicos que se les pide a los vehículos importados que provocan un aumento en los

**BALANZA COMERCIAL DEL SECTOR AUTOMOTRIZ FRENTE A LAS  
POLÍTICAS ADUANERAS DEL SECTOR EN EL ECUADOR  
POR EL PERÍODO 2007-2013**

precios e imposibilitan traer carros de características básicas que sean económicos.

Es necesario indicar que la caída que se observa en la producción de vehículos en el 2013 se debe al incremento de los aranceles a los CKD, lo que provoca una reducción considerable en las exportaciones de los vehículos ese mismo año. Además de esto, cabe mencionar que las exportaciones en el último año cayeron también debido a la apertura comercial de Colombia con México y Corea mediante la suscripción del Tratado de Libre Comercio, influyendo negativamente en la demanda de vehículos ecuatorianos; y las exportaciones al mercado venezolano registró también una caída debido a la demora en los procesos de pago a los exportadores a través de la comisión de administración de divisas.

### **CONCLUSIONES**

Al finalizar el trabajo investigativo, se determina que desde el 2007 a la actualidad sí se han ejecutado políticas arancelarias que influyen directamente en el mercado automotriz.

La investigación demostró que el mercado ecuatoriano es relativamente inelástico al precio de estos productos debido a que en el 2008 que subieron los precios por el impuesto a consumos especiales, la demanda de importados igual creció. En el 2009 el mercado tuvo una crisis por la salvaguardia aplicada que aumentó el arancel al 47%, sin embargo fue regulada en el 2010. Y aunque los precios

BALANZA COMERCIAL DEL SECTOR AUTOMOTRIZ FRENTE A LAS  
POLÍTICAS ADUANERAS DEL SECTOR EN EL ECUADOR  
POR EL PERÍODO 2007-2013

seguían siendo más altos que en años anteriores como 2007 o 2008, la demanda igual creció para los años posteriores.

En vista de que el gobierno no cumplía su objetivo de bajar la demanda de vehículos importados, aplicó una medida más drástica que fue la de establecer cuotas al 70% del consumo de ese momento. Con esto sí ha logrado disminuir la participación de mercado de este tipo de vehículos en el Ecuador. Sumándole a estos al país y que por consecuente aumenten su precio con la finalidad de que sean menos atractivos al consumidor local. Hay que rescatar que sí ha aumentado la producción nacional, por lo menos en lo que respecta a ensamblaje, ya que se puede ver un aumento considerable desde el año 2007 hasta el 2013 en éstos.

Se concluye también, en base a la figura 10 que la reducción de las importaciones de vehículos de estos últimos dos años no ha causado una reducción en el déficit de la Balanza Comercial.

Debido al comportamiento inestable de este mercado, al cambio constante de políticas arancelarias no se puede predecir el comportamiento futuro de la industria automotriz. Pero es posible, que debido a todo estas medidas que se han tomado, muchas más marcas analicen la posibilidad de ensamblar sus carros en el Ecuador.

BALANZA COMERCIAL DEL SECTOR AUTOMOTRIZ FRENTE A LAS  
POLÍTICAS ADUANERAS DEL SECTOR EN EL ECUADOR  
POR EL PERÍODO 2007-2013

**REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

- AEADE. (2008). El sector en cifras. *Anuario 2008 Asociacion de Empresas Automotrices del Ecuador*, 7-30.
- AEADE. (2009). El sector en cifras. *Anuario 2009 Asociacion de Empresas Automotrices del Ecuador*, 7-8.
- AEADE. (2010). El sector en cifras. *Anuario 2010 Asociacion de Empresas Automotrices del Ecuador*, 4-5.
- AEADE. (2011). Introducción. *Anuario 2011 Asociacion de Empresas Automotrices del Ecuador*, 4-6.
- AEADE. (2012). Informe. *Anuario 2012 Asociacion de Empresas Automotrices del Ecuador*, 8-9.
- AEADE. (2013). Informe. *Anuario 2013 Asociacion de Empresas Automotrices del Ecuador*, 13-14.
- Asamblea Nacional. (2008). Ley de Régimen Tributario Interno. *Registro oficial No. 242*. Montecristi, Manabí, Ecuador.
- Asamblea Nacional. (2011). Ley de Fomento Nacional y Optimización de los Ingresos del Estado. Montecristi, Manabí, Ecuador.
- Baca, J. (2002). *Análisis económico del sector automotriz en el Ecuador*. Obtenido de Universidad de las Américas: <http://dspace.udla.edu.ec/handle/33000/631>
- BCE. (2013). *Boletín Anual*. Quito.
- COMEX. (2012). Resolución N.66. Quito, Pichincha, Ecuador.
- COMEXI. (2009). RESOLUCIÓN 466. Guayaquil, Pichincha, Ecuador.
- COMEXI. (2010). Resolución 604. Quito, Pichincha, Ecuador.
- De la Vela, M. (18 de Julio de 2013). *Salvaguardia artificial que mata el comercio*. Obtenido de Revista Gestión: [http://www.revistagestion.ec/wp-content/uploads/2013/07/183\\_002.pdf](http://www.revistagestion.ec/wp-content/uploads/2013/07/183_002.pdf)
- Dirección de Inteligencia Comercial e Inversiones. (14 de Julio de 2013). *Análisis del Sector Automotriz*. Obtenido de Pro Ecuador: [http://www.proecuador.gob.ec/wp-content/uploads/2013/07/PROEC\\_AS2013\\_AUTOMOTRIZ1.pdf](http://www.proecuador.gob.ec/wp-content/uploads/2013/07/PROEC_AS2013_AUTOMOTRIZ1.pdf)

BALANZA COMERCIAL DEL SECTOR AUTOMOTRIZ FRENTE A LAS  
POLÍTICAS ADUANERAS DEL SECTOR EN EL ECUADOR  
POR EL PERÍODO 2007-2013

- Ecuador a Colores. (12 de Agosto de 2013). *Política comercial del país muestra resultados positivos en el primer trimestre del presente año*. Obtenido de Ecuador a colores:  
[http://www.ecuadoracolores.com/ed2013\\_ago/pages/nac07.html](http://www.ecuadoracolores.com/ed2013_ago/pages/nac07.html)
- Ecuador Inmediato. (23 de Julio de 2013). *Balanza de pagos de Ecuador evidencia evolucion favorable*. Obtenido de Ecuador Inmediato:  
[http://www.ecuadorinmediato.com/index.php?module=Noticias&func=news\\_user\\_view&id=201484&umt=balanza\\_de\\_pagos\\_de\\_ecuador\\_evidencia\\_evolucif3n\\_favorable](http://www.ecuadorinmediato.com/index.php?module=Noticias&func=news_user_view&id=201484&umt=balanza_de_pagos_de_ecuador_evidencia_evolucif3n_favorable)
- El Captor. (2013). *Historia del Vehículo*. Madrid.
- El Financiero. (2 de Mayo de 2013). *El financiero digital - Banca y Finanzas*. Obtenido de El Financiero:  
[http://www.elfinanciero.com/banca\\_especiales/tema\\_17\\_2013/banca\\_02\\_2013.pdf](http://www.elfinanciero.com/banca_especiales/tema_17_2013/banca_02_2013.pdf)
- El Universo . (16 de Julio de 2012). *Carros ensamblados en el país empiezan a elevar sus precios*. Obtenido de El Universo:  
<http://www.eluniverso.com/2012/07/16/1/1356/carros-ensamblados-pais-empiezan-elevar-sus-precios.html>
- El Universo. (26 de Mayo de 2010). *Carros ensamblados le quitan 5% del mercado a importados*. Obtenido de El Universo:  
<http://www.eluniverso.com/2010/05/26/1/1356/carros-ensamblados-le-quitan-5-mercado-importados.html>
- El Universo. (10 de Septiembre de 2013). *Balanza comercial retoma el déficit*. Obtenido de El Universo:  
<http://www.eluniverso.com/noticias/2013/09/10/nota/1420211/balanza-comercial-retoma-deficit>
- El Universo. (3 de Agosto de 2013). *Se reduce saldo negativo de la balanza de pagos afirma Banco Central*. Obtenido de El Universo:  
<http://www.eluniverso.com/noticias/2013/08/03/nota/1237096/se-reduce-saldo-negativo-balanza-pagos>
- Expreso. (20 de Febrero de 2013). *Ecuador no logra nivelar la balanza*. Obtenido de Expreso:  
[http://expreso.ec/expreso/plantillas/nota\\_print.aspx?idArt=4155819&tipo=2](http://expreso.ec/expreso/plantillas/nota_print.aspx?idArt=4155819&tipo=2)
- La Hora. (22 de Diciembre de 2010). *Ecuador sube impuesto a importación de autos para reducir déficit comercial*. Obtenido de La Hora:  
<http://www.lahora.com.ec/index.php/noticias/show/1101067555/->

BALANZA COMERCIAL DEL SECTOR AUTOMOTRIZ FRENTE A LAS  
POLÍTICAS ADUANERAS DEL SECTOR EN EL ECUADOR  
POR EL PERÍODO 2007-2013

1/Ecuador\_sube\_impuesto\_a\_importaci%C3%B3n\_de\_autos\_para\_reducir\_d%C3%A9ficit\_comercial.html#.VD1uzldMETA

Laso, M. (2001). *La industria automotriz ecuatoriana frente a la apertura comercial*. Quito.

Lideres. (03 de Diciembre de 2012). *El sector automotor*. Obtenido de Revista Lideres: [http://www.revistalideres.ec/informe-semanal/Ssector-automotor\\_0\\_660533976.html](http://www.revistalideres.ec/informe-semanal/Ssector-automotor_0_660533976.html)

Revistavance. (2012). Hace cien años rodó el primer carro en Cuenca. *Revistavance*, 48.

Sosa, A. (2010). *Situación actual y perspectivas del mercado automotor ecuatoriano. Período 2004-2008*. Obtenido de PUCE: <http://repositorio.puce.edu.ec/handle/22000/2936>

Toala, J. (10 de Abril de 2014). *La política fiscal y sus efectos en la economía ecuatoriana, período 2007 - 2013*. Obtenido de Repositorio Institucional de la Universidad de Guayaquil: <http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/5247/1/Toala%20Mindiola,%20Javier.pdf>