



UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO

FACULTAD DE CONTABILIDAD Y AUDITORÍA

CARRERA DE ECONOMÍA

Proyecto de Investigación, previo a la obtención del Título de Economista.

Tema:

“La implementación de las salvaguardias a las importaciones y su incidencia en la balanza comercial en el Ecuador durante el período 2014-2016”

Autor: Arcos Bombón, Alex Daniel

Tutor: Eco. Ruíz Guajala, Mery Esperanza

Ambato - Ecuador

2018

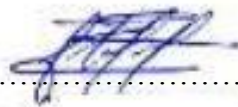
APROBACIÓN DEL TUTOR

Yo, Eco. Mery Esperanza Ruíz Guajala, con cédula de ciudadanía N°. 110321681-6, en mi calidad de Tutor del proyecto de investigación referente al tema: **“LAS SALVAGUARDIAS A LAS IMPORTACIONES DEL SECTOR AUTOMOTRIZ Y SU INCIDENCIA EN LA BALANZA COMERCIAL DEL ECUADOR EN EL PERÍODO 2014-2016”**, desarrollado por Alex Daniel Arcos Bombón, de la carrera de Economía, modalidad presencial, considero que dicho informe investigativo reúne los requisitos, tanto técnicos como científicos y que corresponde a las normas establecidas en el Reglamento de Graduación de Pregrado de la Universidad Técnica de Ambato y en el normativo para la presentación de Trabajos de Graduación de la Facultad de Contabilidad y Auditoría.

Por lo tanto, autorizo la presentación del mismo ante el organismo pertinente, para que sea sometido a evaluación por los profesores calificadores designados por el H. Consejo Directivo de la Facultad.

Ambato, febrero del 2018

TUTORA



.....
Eco. Mery Esperanza Ruíz Guajala.

C.C. 110321681-6

DECLARACIÓN DE AUTORÍA

Yo, Alex Daniel Arcos Bombón, con cédula de ciudadanía N°. 180463216-2, tengo a bien indicar que los criterios emitidos en el proyecto investigativo, bajo el tema: **“LAS SALVAGUARDIAS A LAS IMPORTACIONES DEL SECTOR AUTOMOTRIZ Y SU INCIDENCIA EN LA BALANZA COMERCIAL DEL ECUADOR EN EL PERÍODO 2014-2016”**, así como también los contenidos presentados, ideas, análisis, síntesis de datos; conclusiones, son de exclusiva responsabilidad de mi persona, como autor de este Proyecto de Investigación.

Ambato, febrero del 2018

AUTOR



.....
Alex Daniel Arcos Bombón

C.C. 180463216-2

CESIÓN DE DERECHOS

Autorizo a la Universidad Técnica de Ambato, para que haga de este proyecto de investigación, un documento disponible para su lectura, consulta y procesos de investigación.

Cedo los derechos en línea patrimoniales de mi proyecto de investigación con fines de discusión pública; además apruebo la reproducción de este proyecto de investigación, dentro de las regulaciones de la Universidad, siempre y cuando esta reproducción no suponga una ganancia económica potencial; y se realice respetando mis derechos de autor.

Ambato, febrero del 2018

AUTOR



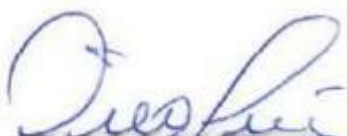
.....
Alex Daniel Arcos Bombón

C.C. 180463216-2

APROBACIÓN DEL TRIBUNAL DE GRADO

El Tribunal de Grado, aprueba el Proyecto de Investigación con el tema: “**LAS SALVAGUARDIAS A LAS IMPORTACIONES DEL SECTOR AUTOMOTRIZ Y SU INCIDENCIA EN LA BALANZA COMERCIAL DEL ECUADOR EN EL PERÍODO 2014-2016**”, elaborado por Alex Daniel Arcos Bombón, estudiante de la Carrera de Economía, el mismo que guarda conformidad con las disposiciones reglamentarias emitidas por la Facultad de Contabilidad y Auditoría de la Universidad Técnica de Ambato.

Ambato, febrero del 2018



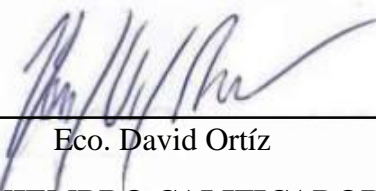
Eco. Mg. Diego Proaño

PRESIDENTE



Eco. Álvaro Vayas

MIEMBRO CALIFICADOR



Eco. David Ortíz

MIEMBRO CALIFICADOR

DEDICATORIA

El presente trabajo que plasma uno más de mis anhelos personales, va dedicado a Dios, hacedor de todas las cosas, a mi familia por ser pilares importantes dentro de mi crecimiento personal y profesional porque siempre en ellos encontraré un amor incondicional y una guía ética y moral la cual ha sido cualidades permanentes durante el transcurso de mi experiencia estudiantil.

Alex Daniel Arcos bombón.

AGRADECIMIENTO

Ofrezco un cálido agradecimiento a mi querida y prestigiosa institución que me dio la oportunidad de formarme como profesional la “Universidad Técnica de Ambato”; a la Eco. Eco. Mery Esperanza Ruíz Guajala, por sus valiosos conocimientos y la ayuda brindada durante el proceso investigativo; a mis padres que han sido una familia ejemplar, unida y emprendedora, a mis queridos docentes que con su cariño han compartido sus conocimientos para hacer de mí una mejor persona y a mis grandes amigos que me han apoyado durante todo mi período estudiantil.

Alex Daniel Arcos Bombón.

UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO
FACULTAD DE CONTABILIDAD Y AUDITORÍA
CARRERA DE ECONOMÍA

TEMA: “LAS SALVAGUARDIAS A LAS IMPORTACIONES DEL SECTOR AUTOMOTRIZ Y SU INCIDENCIA EN LA BALANZA COMERCIAL DEL ECUADOR EN EL PERÍODO 2014-2016”.

AUTOR: Alex Daniel Arcos Bombón

TUTORA: Eco. Mery Esperanza Ruíz Guajala

FECHA: Febrero del 2018

RESUMEN EJECUTIVO

En este proyecto de investigación se hace un análisis del efecto de la política de salvaguardias a las importaciones en el sector automotriz, a través del cual se determina el antes y el después, a fin de observar si existe un impacto de las importaciones. Se realiza un análisis general donde se observa cómo se han afectado las relaciones comerciales debido a la política de restricción. Para identificar el impacto sobre las importaciones se utilizó el método de regresión discontinua, además de un modelo de regresión múltiple se encontró, que las restricciones de importaciones tienen un impacto negativo sobre el sector automotriz, globalmente hablando; mientras que sobre las guarniciones de freno montadas el impacto es positivo. Se puede atribuir que entre los años 2013 y 2014 se cambió la normativa para la importación de las autopartes de los vehículos; esto se debe al aumento de los cupos de importación. El impacto negativo que se observa en el sector automotriz se debe a las otras actividades las cuales afectaron negativamente con medidas aplicadas que no fueron beneficiosas para el sector.

PALABRAS DESCRIPTORAS: SALVAGUARDIAS, BALANZA COMERCIAL, SECTOR AUTOMOTRIZ, IMPORTACIONES, EXPORTACIONES.

**TECHNICAL UNIVERSITY OF AMBATO
FACULTY OF ACCOUNTING AND AUDIT
ECONOMICS CAREER**

TOPIC: "THE SAFEGUARDS TO THE IMPORTS OF THE AUTOMOTIVE SECTOR AND ITS IMPACT ON THE ECUADOR COMMERCIAL BALANCE IN THE PERIOD 2016-2016".

AUTHOR: Alex Daniel Arcos Bombón

TUTOR: Eco. Mery Esperanza Ruíz Guajala

DATE: February 2018

ABSTRACT

In this research project, an analysis is made of the effect of the safeguard policy on imports in the automotive sector, through which the before and after is determined, in order to see if there is an impact of imports. A general analysis is carried out showing how trade relations have been affected due to the restriction policy. To identify the impact on imports we used the discontinuous regression method, in addition to a multiple regression model was found, that import restrictions have a negative impact on the automotive sector, globally speaking; while on the mounted brake linings the impact is positive. It can be attributed that between the years 2013 and 2014 the regulation was changed for the importation of the autoparts of the vehicles; this is due to the increase in import quotas. The negative impact observed in the automotive sector is due to other activities which negatively affected applied measures that were not beneficial to the sector.

KEYWORDS: SAFEGUARDS, COMMERCIAL BALANCE, AUTOMOTIVE SECTOR, IMPORTS, EXPORTS.

ÍNDICE GENERAL

CONTENIDO	PÁGINA
PÁGINAS PRELIMINARES	
PORTADA.....	i
APROBACIÓN DEL TUTOR.....	ii
DECLARACIÓN DE AUTORÍA.....	iii
CESIÓN DE DERECHOS.....	iv
APROBACIÓN DEL TRIBUNAL DE GRADO	v
DEDICATORIA	vi
AGRADECIMIENTO	vii
RESUMEN EJECUTIVO	viii
ABSTRACT.....	ix
ÍNDICE GENERAL.....	x
ÍNDICE DE TABLAS	xiii
ÍNDICE DE GRÁFICOS	xiv
INTRODUCCIÓN	1
CAPÍTULO I.....	1
1 ANÁLISIS Y DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN.	3
1.1 DESCRIPCIÓN Y FORMULACIÓN DEL PROBLEMA.	3
1.1.1 Tema.....	3
1.1.2 Contextualización.....	3
1.2 OBJETIVOS.....	12
1.2.1 Objetivo general:.....	12
1.2.2 Objetivos específicos.	12

CAPÍTULO II	13
2 MARCO TEÓRICO.....	13
2.1 ANTECEDENTES INVESTIGATIVOS.....	13
2.2 FUNDAMENTACIÓN LEGAL.....	21
2.3 FUNDAMENTACIÓN CIENTÍFICO TÉCNICA.....	25
2.3.2 Subordinación.....	26
2.4 MARCO CONCEPTUAL DE LA VARIABLE INDEPENDIENTE.....	28
2.4.1 Economía Normativa.....	28
2.4.2 Política Económica.....	29
2.4.3 Salvaguardias.....	30
2.5 MARCO CONCEPTUAL DE LA VARIABLE DEPENDIENTE.....	34
2.5.1 Macroeconomía.....	34
2.5.2 Comercio Exterior.....	35
2.5.3 Balanza Comercial.....	35
2.6 HIPÓTESIS	38
 CAPÍTULO III	 40
3 METODOLOGÍA.....	40
3.1 MODALIDAD, ENFOQUE Y NIVEL DE INVESTIGACIÓN.....	40
3.1.1 Modalidad.....	40
3.1.2 Enfoque.....	40
3.1.3 Nivel de investigación.....	41
3.2 POBLACIÓN Y MUESTRA	41
3.3 OPERACIONALIZACIÓN DE LAS VARIABLES	43
3.3.1 Variable Independiente	43
3.3.2 Variable Dependiente.....	44

3.4	DESCRIPCIÓN Y TRATAMIENTO DE LA INFORMACIÓN	45
3.4.1	Métodos de Evaluación de Impactos.....	47
3.4.2	Diseño Cuasi – Experimental.....	47
3.4.3	Modelo de Regresión lineal Múltiple de las Salvaguardias a las importaciones del Sector automotriz con respecto a la Balanza Comercial del Ecuador.	49
CAPÍTULO IV	50
4	RESULTADOS.....	50
4.1	PRINCIPALES RESULTADOS.....	50
4.2	ANÁLISIS ECONÓMTRICO	69
4.2.1	Evaluación de Impactos.	69
4.2.2	Regresión lineal Múltiple.....	71
4.2.3	Modelo	75
4.3	CONCLUSIONES.....	79
4.4	RECOMENDACIONES	80
5	BIBLIOGRAFÍA	81

ÍNDICE DE TABLAS

CONTENIDO	PÁGINA
Tabla No. 1 Operacionalización Variable Independiente.	43
Tabla No. 2 Operacionalización Variable Dependiente.....	44
Tabla No. 3 Participación en el mercado por miles de TM años 2008-2015.....	51
Tabla No. 4 Crecimiento de participación en el Mercado Nacional hasta el 2014. ...	53
Tabla No. 5 Empresas del Sector Automotriz por su categoría respectiva.	54
Tabla No. 6 Empresas dedicadas a actividades económicas relacionadas con el Sector Automotriz en el Ecuador hasta el año 2016.	55
Tabla No. 7 Densidad poblacional por provincias en el Ecuador.	56
Tabla No. 8 Empresas relacionadas a la compra y venta de partes de vehículos por provincia hasta el 2016.....	59
Tabla No. 9 Empresas dedicadas a la venta de partes de vehículos por provincia en el Ecuador.	60
Tabla No. 10 Importaciones con valor FOB del sector automotriz desde el año 2000 hasta el 2016.....	64
Tabla No. 11 Salvaguardias impuestas durante el período de estudio.....	67
Tabla 12. Resultados del test de regresión discontinua a la izquierda.....	70
Tabla No. 13 Resultado regresión discontinua.....	71
Tabla No. 14 Resumen de las variables a utilizar en el modelo econométrico.....	72
Tabla No. 16 Variación porcentual del PIB a precios constantes desde el 2011 al 2016.	73
Tabla No. 17 Saldo de la Balanza Comercial del Ecuador años 2011 - 2016.....	74
Tabla No. 18 Promedio ponderado de las salvaguardias a las importaciones del sector automotriz del Ecuador desde el año 2010 hasta el 2014.....	75
Tabla No. 19 Modelo 1: PIB a precios constantes en función al Promedio Ponderado de las Salvaguardias a las Importaciones y al saldo de la Balanza Comercial.....	76

ÍNDICE DE GRÁFICOS

CONTENIDO	PÁGINA
Gráfico No. 1 Supra Ordinación conceptual de las variables.	25
Gráfico No. 2 Subordinación Variable Independiente.	26
Gráfico No. 3 Subordinación Variable Dependiente.	27
Gráfico No. 5 Vehículos matriculados en el Ecuador por marca hasta el año 2016 porcentual.	52
Gráfico No. 6 Número de empresas en el Sector Automotriz por provincias. ...	57
Gráfico No. 7 Coeficiente de correlación del número de empresas con respecto al número de habitantes por provincia.	58
Gráfico No. 8 Actividades económicas de las empresas del sector automotriz.	59
Gráfico No. 9 Empresas relacionadas a la compra y venta de partes de vehículos por provincia.	61
Gráfico No. 10 Importaciones de partes de vehículos del sector automotriz por año.	62
Gráfico No. 11 Importaciones del sector automotriz, antes de la presidencia del Economista Rafael Correa Delgado.	62
Gráfico No. 12 Importaciones en el sector automotriz del Ecuador durante la presidencia del Economista Rafael Correa Delgado.	63
Gráfico No. 13 Crecimiento de las importaciones y exportaciones por año en el Ecuador 2008-2015	66
Gráfico No. 14 Importaciones del sector automotriz 2000- 2015.	68
Gráfico No. 15 Crecimiento del PIB a precios constantes desde el 2010 hasta el 2016 en el Ecuador.	72
Gráfico No. 16 Contraste de White.	77
Gráfico No. 17 Test de colinealidad.	78
Gráfico No. 18 Test de Reset Ramsey.	79

INTRODUCCIÓN

El presente proyecto investigativo aporta información acerca de la evolución que ha tenido la medida de protección al sector productivo del Ecuador denominada SALVAGUARDIAS, el efecto directo e indirecto que ha registrado en cuanto al desarrollo del sector automotriz en el país en el período de estudio, para establecer las ventajas y desventajas de aplicar este tipo de medidas en nuestra economía, lo que implica un aporte significativo utilizando metodología de carácter técnico económico para mostrar un punto de partida sobre una futura búsqueda de medidas similares para equilibrar la competencia existente entre nuestros productores y los de los países dedicados a una producción similar.

Esta investigación cuenta con cuatro capítulos que se detallan a continuación:

Capítulo I: Trata del análisis, descripción y formulación del problema de investigación, que después de análisis crítico, se estableció como problema existente la disminución de la producción como efecto del aperturismo comercial de donde nace el tema de investigación, además en este capítulo se plantea el objetivo general y los objetivos específicos del proyecto.

Capítulo II: Describe el marco teórico que está compuesto por los antecedentes investigativos, en los que se detalla las investigaciones realizadas antes de llevar a cabo este estudio, la fundamentación científico-técnica en la que se establecen las categorías fundamentales de la variable dependiente e independiente y posteriormente la conceptualización de las mismas. También se compone por el señalamiento de la hipótesis de estudio.

Capítulo III: Detalla las modalidades básicas de la investigación que son bibliográfica–documental y de campo, el enfoque de investigación que es cuantitativo el nivel de investigación que será exploratorio, la población a ser estudiada. La información fue recolectada de fuentes secundarias como, el Banco Central del Ecuador y la Organización mundial del Comercio (OMC).

Capítulo IV: Establece el análisis e interpretación de resultados obtenidos en la encuesta y en la ficha de observación, además se presenta la comprobación de la hipótesis. Finalmente, se establecen conclusiones y recomendaciones.

CAPÍTULO I

1 ANÁLISIS Y DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN.

1.1 DESCRIPCIÓN Y FORMULACIÓN DEL PROBLEMA.

1.1.1 Tema.

“LAS SALVAGUARDIAS A LAS IMPORTACIONES DEL SECTOR AUTOMOTRIZ Y SU INCIDENCIA EN LA BALANZA COMERCIAL DEL ECUADOR EN EL PERÍODO 2014-2016”.

1.1.2 Contextualización.

1.1.2.1 Contextualización Macro.

La implementación de Salvaguardias como medida económica para dar estabilidad económica a los productores de bienes y servicios a nivel mundial ha sido utilizada como estrategia ante el fenómeno de la globalización, cada vez, más naciones optan por medidas como la mencionada para disminuir de forma gradual el déficit que se presenta en la balanza comercial de países con una menor capacidad de producción de bienes y servicios terminados.

Para que un país tenga la capacidad de aplicación de salvaguardias como método de protección para los productores de bienes y servicios en un país debe cumplir con varios requerimientos según plantea la Organización Mundial de Comercio:

La medida debe tener un tiempo de caducidad tras estabilizar la capacidad productiva interna del país que aplicará esta medida, salvo acuerdos también internos que beneficien a los productores, además las importaciones deben afectar de forma directa a los pequeños, medianos y grandes productores de un determinado país, se debe aplicar sin tener carácter selectivo para un grupo específico o sector que aporte al PIB, también estas deben ser suprimidas de forma gradual. Se tienen que tomar medidas

que beneficien de forma económica a quienes serán afectados por la aplicación de esta estrategia de protección interna a productores (Subsidios, reducción de impuestos, tasas y contribuciones en caso de quienes producen bienes y servicios a partir de materia prima importada). (Organización Mundial de Comercio, 2009)

Bajo estos parámetros según la misma entidad se recomienda una utilización de esta práctica de un máximo de cuatro años a partir de su aplicación, a menos que exista un acuerdo justificado para una ampliación en caso de riesgo negativo hacia la producción de un sector específico de la economía, esto implica que se esta medida se caducará en un máximo de ocho años y se deben realizar estudios paulatinos para conocer si se han obtenido los resultados proyectados o esperados.

A nivel global los países con un mayor grado de aplicación de esta metodología como alternativa para la protección de su producción interna son: Rusia con 134 disposiciones de este tipo para dar competitividad a la elaboración de productos terminados de otros países con su producción nacional; China con 94; India con 101 aplicaciones; Estados Unidos con 105 restricciones; Inglaterra con 87 aranceles; La República de Francia con 78 impuestos; en Alemania con 83; España e Italia, con 69 cada una (Alert, 2015).

El déficit en la balanza comercial es uno de los principales problemas a enfrentar por parte de los gobiernos de los distintos países, sobre todo en los considerados en vías de desarrollo o del tercer mundo, puesto que a nivel global no cuentan con la capacidad de competir con los principales exportadores de bienes y servicios terminados, por ello requieren realizar importaciones para abastecer la demanda de productos de su país, esto genera un marcado déficit en la balanza comercial, las importaciones superan a las exportaciones; por otro lado existe una tendencia marcada de crecimiento comercial por parte de los países desarrollados o de primer mundo con valores positivos en las partidas mencionadas, como se muestra a continuación:

En África, la Guinea Ecuatorial es el país con mayor índice de exportaciones y una balanza comercial positiva con un 45.09% con relación al PIB alcanzado en el 2014, para el 2016 este valor cambia con una tendencia a la baja, hasta llegar al 26,61, en el

año 2015 este país obtuvo un superávit de 2.2533,00 millones de euros, mientras que el pasado 2014 fue de 5.269,100 millones de euros 7.000,00 millones de dólares, que representa el 45,09% del PIB, la disminución del superávit de este país refleja la clara tendencia a consumir más productos importados y disminuir su producción de bienes y servicios tanto de consumo como de exportación. Sin embargo, pese a estar propensos a la preferencia ascendente de consumo por productos extranjeros este país tiene el superávit más representativo en el mundo, refiriéndose a su Balanza Comercial. (Datosmacro.com, 2015)

Gabón ocupa el segundo lugar en el continente africano con un 25.40% en relación al PIB en 2014 y con un descenso a un 14.23% en 2016. Lo que enmarca que la situación de Gabón varía de forma negativa, de tal forma que su balanza comercial que presentaba el séptimo lugar con respecto al PIB a nivel mundial cayó al noveno lugar hasta el 2016, situación similar que le sucedió en el 2005. (Datosmacro.com, 2013)

El último país en análisis del continente africano con una balanza comercial positiva es la República del Congo la cual tuvo un superávit de 10.60% calculado al comparar su PIB, en el 2014 y para el 2016 registró uno de los cambios más drásticos que se han observado en los últimos años con un déficit de 36.21% para el 2016, debido a que las importaciones, tuvieron un incremento de 12.48% y la compras en el exterior llegaron a un 17.60% de su PIB para el 2016, su balanza comercial se encuentra en el lugar número 75 a nivel mundial. (Datosmacro.com, 2013)

Para finalizar el análisis de la situación de la balanza comercial en África se ha tomado en cuenta a Liberia, país el cual tiene un déficit de un 75.19% en comparación a su PIB en el año 2014 y en el 2016 llega a un 96.34%, convirtiéndolo en el país con el déficit más representativo en su balanza comercial a nivel mundial, en el 2005 mantenía apenas un déficit de 32.52%, al ser una nación con precaria capacidad productiva su PIB necesita de importaciones para suministrar bienes y servicios a sus habitantes, la demanda de productos terminados es superior a la aforo productivo de Liberia. Esto denota que en el continente africano están los países con mejor situación en su balanza comercial, además de un grupo de los cuales manejan cifras completamente opuestas. (Datosmacro.com, 2015)

En Oceanía Papúa Nueva Guinea, registra la mejor balanza comercial de este continente con un superávit de un 9.87% en relación a su Producto Interno Bruto en el 2014 y con una situación similar tanto en el 2015 como en el 2016, la variación que se ha dado es de un 0.84% en este lapso de tiempo con un cambio de un valor positivo de 1.257,100 millones de euros en el primer año en análisis y con un tope de 1.910,800 millones de euros para el último año en estudio, este país ha tenido una favorable evolución en de un 22.19% desde el 2015, escalando de la posición 61 a la número 12 con su situación en la Balanza comercial de un ranking de 189 países.

Australia en el 2014 resultó en un 0.30% de superávit en su Balanza Comercial como parte de su PIB, traducido a dinero esta cifra representa 3.240,500 millones de euros, para el 2016 este valor tiene una tendencia negativa estancándose en -1.49%, lo que refleja 18.002,700 millones de euros de déficit, debido al incremento obvio de importaciones, sobre todo de productos elaborados en China, los cuales son los principales bienes y servicios requeridos en este país. (Banco Mundial, 2015)

Como últimos países en análisis de la Oceanía se presentan Fiyi y Vanuatu ambos con balanzas comerciales con déficits preocupantes en Fiyi con un -41.43% de su producción total en 2014 y Vanuatu con un -30.73% en el mismo año, para el 2016 Fiyi presenta un déficit de 1.568,300 millones de euros o un -39.68%, Vanuatu también en el año 2016 resulta en 293,700 millones de euros de déficit, es decir -43.9% en su Balanza comercial. Ambos países reflejan una situación similar a varios países del mundo, en especial aquellos considerados de tercer mundo, los cuales no disponen de las herramientas necesarias para elaborar productos de calidad o competir con las grandes potencias productivas a nivel mundial.

Asia es una de las potencias productivas del mundo, no solo por el desarrollo tecnológico que tiene este continente, sino también porque en esta región del mundo están los principales productores y exportadores de petróleo como Qatar, Irán, Arabia Saudita e Irak. Al igual que en las regiones anteriores el análisis se realizará de los países que cuentan con una estabilidad más representativa en su respectiva Balanza Comercial y a su vez también de los países con una situación completamente distinta.

El país con un mejor lugar en cuanto a un valor positivo en su Balanza comercial en el continente asiático es Kuwait, con un valor positivo de un 44.53% con respecto a su producción total anual en el 2014, esto representa 54.821,900 millones de euros, para el 2016 la cifra cambia a 21.228,700 millones de euros y un 20.88% de su PIB, desplazándose del lugar número 2 que ocupaba a nivel mundial en el 2014 con respecto a su Balanza Comercial para situarse en el quinto lugar para el 2016. (Banco Mundial, 2015)

En segundo lugar se encuentra Qatar en este continente, en el año 2016 presenta 36.317,500 millones de euros de superávit o se puede decir que sus exportaciones fueron superiores con un 24,14% al relacionarlas con sus importaciones en el PIB del año mencionado, en el 2014 el superávit fue de 69.328,400 millones de euros o 92.102,700 millones de dólares, lo cual derivó en un superávit de 43,85% del Producto Interno Bruto, aunque esto puede tomarse como una disminución en las exportaciones de este país, lo cierto es que por políticas internas la exportación de su producto principal (el petróleo) se ha limitado por el exceso oferta en el mercado, por lo cual se ha optado por esta medida para equilibrar el precio y reflejado en las cifras presentadas.

Según cifras del Eurostat Statistics Explained, los valores de la Balanza Comercial de la Unión europea a partir del 2015 tuvo un superávit de 64.200 millones de euros, mientras que en el 2014 se registró una situación similar con un valor de 13.300 millones de euros; las importaciones de la UE ascendieron a 167.500 millones de euros en el 2015 y de 143.200 en el año 2014, es decir que estas tuvieron un incremento de un 3% en este período de tiempo, Europa es la región con mayor índice de exportación de Bienes y Servicios al ser el mercado más representativo cuando de exportaciones se trata con una supremacía establecida en 80 países.

A partir del 11 de marzo del 2015 el gobierno ecuatoriano aplicó una medida de carácter económico al 32% de los productos de la balanza de pagos del país, los cuales conforman 2800 partidas arancelarias. Con recargos que parten desde el 5%, 15% y un 25% con un máximo de un 45%; estas cumplen con el objetivo de equilibrar la balanza comercial con énfasis en las importaciones directas y de consumo. (Eurostat Statistics Explained, 2013)

1.1.2.2 Contextualización Meso

Existen diversas medidas y barreras de tipo arancelarias que se han tomado por parte de países con economías emergentes como posible solución a los problemas que han desarrollado los pequeños y medianos productores de bienes y servicios por causas como la deficiente tecnología, el tipo de cambio, la calidad y posicionamiento de marca existente en la mente de los consumidores. Los países en vías de desarrollo tienen la tendencia de desarrollar políticas enmarcadas a la protección y defensa de las pymes y mipymes puesto que son estas quienes en su gran mayoría brindan oportunidades de trabajo a un promedio del 50% del PEA en países en desarrollo según el Banco Mundial.

En la región Norte de América se tomaron ejemplos de salvaguardias como medida de protección hacia sectores productivos con capacidades restringidas con respecto a sus competencias más significativas:

En Estados Unidos en el año 2000 las importaciones con su similar de Corea tuvieron un incremento del 70%, razón por la cual se implementaron estas medidas ya que la capacidad productiva del país era superior a la demanda de bienes y servicios por parte de los consumidores, un ejemplo notable de esta situación eran los tubos coreanos que se importaban a precios relativamente bajos en relación a los producidos por las industrias americanas; sin embargo la medida se aplicó solo en cuanto ha sido necesaria para estabilizar la industria metal mecánica de Norte América. (wto.org, 2013)

Al investigar sobre este tipo de medidas para contrarrestar el exceso de producto extranjero en relación al nacional, se ha encontrado que en México para la industria del acero y con el afán de proteger a los productores de dicho país, por una petición de la Cámara Nacional de la Industria del Hierro y del Acero (Canacero) por una sobre oferta de este tipos de bienes a nivel mundial y una drástica disminución en la demanda de estos bienes por parte de China, al haberse convertido en los últimos años en una de las potencias productoras del metal con un 26.6% de la producción mundial en los tres primeros meses del año, con 62.13 millones de toneladas según informa Citi

Research; con 822.7 millones de toneladas mantiene una participación con relación a sus competidores a nivel mundial de un 49.5% en el 2014, China es actualmente la mayor productora de metales, seguida por Japón (110.7 millones de toneladas), al relacionar los precios es fácil de comprender el porqué de la implementación de las salvaguardias en México para este sector en específico, puesto que la Balanza comercial mantuvo un marcado déficit a partir del 2002 hasta el 2015 en esta partida ya que los productores preferían el material importado para el desarrollo de sus bienes y servicios hasta la aplicación de la medida de Salvaguardias como estrategia para la subsistencia de este sector en dicho país. (El Economista, 2015)

En Centro América las medidas de salvaguardias como parte de una marcada tendencia para la protección de sus industrias no son ajenas, para este proyecto investigativo se han tomado en cuenta los países de la región con mayor significancia en la investigación propuesta:

En Costa Rica la propuesta de Salvaguardias se relaciona con una de sus principales actividades económicas, es decir la agricultura y estaba direccionada para con productores de la región como Uruguay y Argentina, en el 2012 la oferta de arroz por parte de Uruguay y Argentina a precios más bajos por falta de barreras arancelarias invadió el mercado en un 45% del total requerido del país, mientras que la producción de los agricultores se perdió en un 33% según datos de Conarroz de Costa Rica, este fue el detonante para que los productores del grano pidan se controle de alguna manera la situación casi insostenible para las familias que viven de la tierra. En el 2013 la restricción a este tipo de productos se estableció en valores desde un 30% a un 60% dependiendo el valor de importación que este mantenga. La medida fue exitosa y por esta razón un año más tarde y acorde a los principios de aplicación de las Salvaguardias, estas fueron retiradas, en parte también debido al formal reclamo por los países afectados directamente por el arancel, sin embargo el consumidor, actualmente prefiere la calidad del país a la extranjera, razón por la que las importaciones han disminuido en un 13% para con los países relacionados en el tema y disminuyendo el déficit en gran parte por la disminución de importaciones en este rubro. (Nación Economía Costa Rica, 2015)

En el Salvador según la Cámara de industria del País existen tres tipos de salvaguardia: Generales, Por Problemas en la Balanza de Pagos y Agrícola.

En el Salvador la entidad: Arancel Centroamericano de Importación optó por aplicar la medida en el año 2005 al sector metalúrgico, de calzado y textil, por razones expresas en la “CLÁUSULA DE SALVAGUARDIA PROVISIONAL DE MODIFICACIÓN DEL ARANCEL CENTROAMERICANO DE IMPORTACIÓN”.

Como ya se ha mencionado las medidas se establecieron como estrategia para la protección a los productores del país estableciendo aranceles del 10% al 40% y tras un estudio realizado por el Ministerio de Economía del Salvador con la finalidad de garantizar el crecimiento económico de la industria nacional. (ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DEL SALVADOR, 2005)

En la región sur del continente americano, tras la aplicación de un tratado de libre comercio se realizó una investigación al país con la séptima economía más grande del mundo; Brasil por petición del MERCOSUR y relacionados a la partida de Películas Flexibles PVC del decreto no 141 del año 2005. En el año 2003 Brasil tuvo un revés en su producción nacional de poli cloruro de vinilo (PVC) por el ingreso descontrolado del plástico al país, por esta razón y con arbitrariedad según denunciaron los integrantes de Centro de Investigación las Gaviotas para Colofonia el país en mención aplicó una barrera arancelaria, pese a sus tratados vigentes de libre comercio, ejemplo claro de que aún en las economías más grandes del mundo es necesario un estudio sobre las consecuencias positivas y negativas del ingreso a un TLC, la baja en la balanza comercial de Brasil no fue representativa pero afectaba directamente a un sector determinado de la población y por esta razón se decidió tomar medidas de inversión estatal para salvar de la banca rota a las empresas dedicadas a esta actividad económica. (CEPAL, 2006)

En 1997 Argentina también tuvo que dar paso a la implementación de Salvaguardias como medida de protección para sus productores de calzado, un precedente de esta situación en el mismo país fue que en 1993 se dio una situación similar y la medida se repitió pese a los reclamos por parte de países que pertenecen al MERCOSUR y a los

cuales se les incluyeron las restricciones, el resultado en la primera aplicación de la medida no fueron los deseados, pocos se hicieron ricos y varios aprendieron a depender de políticas gubernamentales, razón para que hayan quebrado en 1995, el cambio que se dio en Argentina para este sector es significativo pero no eficiente ya que un 60% de los participantes de la industria en lugar de ser zapateros ahora son productores o fabricantes aunque las exigencias son las mismas. (La Nación Argentina, 1999)

1.1.2.3 Contextualización Micro

A partir de 1999 tras la crisis económica del Ecuador varios sectores de la producción del país se vieron afectados directamente por políticas económicas consideradas adecuadas por parte de quienes gobernaban en aquel entonces; desde entonces el nivel competitivo de los productores cayó en un punto de quiebre negativo, es así como empresas tuvieron que cerrar, al incluir el dólar de Estados Unidos como moneda oficial del país, por el tipo de cambio manejado el nivel de competitividad, tanto en precio como en calidad se vio afectado, la manufactura automotriz, relacionada con el ensamblaje fue en decadencia al igual que la textil, el ingreso de productos con mejor calidad y a menor precio causó una afección instantánea en nuestros productores, esto hizo pensar al gobierno del Economista Rafael Correa Delgado en presentar un proyecto de barreras arancelarias para mejorar la situación económica de las pequeñas y medianas empresas que a su análisis, si no hacía nada, a la larga quebrarían.

El sector automotriz en el país mantiene un constante aporte en la economía del Ecuador a razón del flujo de efectivo generado por las partidas que se encuentran en este sector económico, esto implica que exista un constante impulso en el sector industrial relacionadas con esta actividad, a partir del censo realizado por el INEC en el año 2014 en el país existen más de 29 mil establecimientos dedicados a actividades relacionadas con el sector y con una generación de 1.4 millones de plazas de empleo, según cifras del Banco Mundial el 1 de cada 3 ecuatorianos deciden emprender su negocio propio, lo que convierte al país en el más emprendedor de la región y el segundo más emprendedor en el mundo, el sector automotriz representa un 19% de la generación de fuentes de empleo en el país. (Banco Mundial, 2015)

Uno de los objetivos de la aplicación de la medida de salvaguardias en el Ecuador es disminuir el flujo de productos importados de distintas características, para el sector automotriz se ha centrado más en la producción de bienes sustitutivos, como repuestos, ensamblaje de autos y carrocerías, además de mantenimiento con productos hechos y/o procesados por manufacturas ecuatorianas.

La aplicación de las Salvaguardias en el Ecuador con la nueva matriz productiva del país fueron establecidas con un porcentaje de un 5% hasta llegar a un 45%, se comenzó al establecer un cupo máximo a las importaciones de todo tipo de repuestos, vehículos y accesorios del sector automotriz, la AEADE (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador), manifestó que el arancel impuesto al sector automotriz derivó en una disminución del 30% en importaciones de artículos relacionados con este sector y un incremento de hasta un 4% en los precios de los mismos, los neumáticos para vehículos de transporte pesado también tuvieron un alza de un 25%, o que significó la toma de decisiones por parte de las empresas que mantienen un sustento económico relacionado directamente con la oferta y demanda de bienes y servicios en el sector automotriz. (AEADE, 2015, pág. 64)

1.2 OBJETIVOS

1.2.1 Objetivo General.

Analizar la incidencia de las salvaguardias a las importaciones del sector automotriz en la balanza comercial del Ecuador durante el período 2015-2016, para establecer la relación existente entre esta medida y el incremento o disminución de la participación económica de este sector en país.

1.2.2 Objetivos Específicos.

- 1) Analizar la evolución de la Balanza Comercial del Ecuador durante el período de estudio en el cual se aplicó la medida de salvaguardias, para discernir el efecto que ha tenido en el mismo.

- 2) Investigar las salvaguardias a las importaciones del sector automotriz con la finalidad de determinar el efecto en la comercialización de los componentes del sector en el país.
- 3) Determinar la relación entre las salvaguardias a las importaciones del sector automotriz y la Balanza Comercial del Ecuador.

CAPÍTULO II

2 MARCO TEÓRICO.

2.1 ANTECEDENTES INVESTIGATIVOS.

En nuestro país durante la década de los 50' por primera vez la industria textil se encamina a la elaboración de productos relacionados al sector automotriz, elaborando por vez primera asientos para buses, la industria metal mecánica también toma parte

de un sector aún no explorado por parte de los residentes del país y deciden elaborar partes y piezas de metal, de allí nace la industria automotriz en el Ecuador. (PROECUADOR, 2011)

Para el año 1963 la formulación de diversas leyes relacionadas con el sinapismo de la fabricación de repuestos automotrices de la gran mayoría de marcas existentes del país hasta ese entonces en el mercado, lo que impulsó a la creación de varias compañías dedicadas a esta actividad económica, de allí nace la primera empresa después de 13 años con el nombre de AYMESA, la cual se dedica al ensamblaje de automóviles. (CINAE, 2013)

En la década de los 90 un acuerdo comercial entre Colombia, Venezuela y nuestro país catapultó la compra y venta de automotores entre los países mencionados, lo que da apertura a la exportación de vehículos ensamblados en el país hacia demandantes de estos bienes en el extranjero, la industria automotriz en el país contempla o se complementa con el aporte de industrias como la textil y la petroquímica; las marcas principales que son ensambladas en nuestra nación son conocidas como Chevrolet, Kia y Mazda. (Mendoza & Santiago, 2009)

El sector automotriz del Ecuador mantiene una gran relevancia para un análisis económico profundo, por esta razón varios investigadores y entendidos del tema se han dado el trabajo de realizar trabajos que relejen de una forma clara la situación real de la industria en el país; Mosquera y Vintimilla (2013) analizan el impuesto a la fuga de capital que fue establecido en el gobierno del Eco. Rafael Correa y su relación con las importaciones realizadas para esta actividad en el año 2012, la información que analizaron estos investigadores la procesaron por medio de encuestas con una muestra que representa a los consumidores de bienes y servicios del sector en la ciudad, adicionalmente se establecieron análisis con respecto a la información brindada por el Servicio de Rentas internas del Ecuador para cotejar de forma objetiva los datos obtenidos en el trabajo de campo.

Una de las conclusiones con mayor importancia del estudio fue que un 58% de la población desconoce qué es y para qué sirve el impuesto a la fuga de capitales entre

los años 2011 y 2012, es interesante que pese al impuesto la demanda por los bienes y servicios automotrices en Cuenca creció pese al aumento en los precios. (Mosquera & Vintimilla, 2013)

Según el autor Pérez (2015) se enfoca en el FODA (Fortalezas y Debilidades) del sector automotriz, la forma en la que las oportunidades deben ser aprovechadas por las fortalezas de los entes integrantes de esta actividad, este investigador mantiene el objetivo de brindar lineamientos específicos a seguir para un desarrollo prolongado de la industria, una de los principales criterios que brinda el analista es que la industria de automotores del Ecuador mantiene una constante lucha con las políticas estatales empleadas para estabilizar el mercado, sobre todo por parte de quienes se dedican a la importación de vehículos, sus partes y accesorios.

Uno de los puntos que impulsaron al estado ecuatoriano a realizar la elaboración de normativas inherentes en la estabilización del mercado en varios sectores de la producción fue la baja en las exportaciones, tanto petroleras como no petroleras, lo que dificultó el cumplimiento de los objetivos presupuestados por el estado de una forma poco ortodoxa. (Pérez, 2015)

El consumidor final es el más afectado por parte de la industria, ya que el desconocimiento provocó que determinados entes del sector incrementen sus precios de forma que la baja en la demanda de sus productos sea compensada con utilidades elevadas que pagarían quienes tengan la necesidad de adquirir sus productos, claro está que esta estrategia derivó en el cierre de empresas que no pudieron mantenerse por la disminuida demanda de sus bienes y servicios. (Mesias, 2014)

Los diversos impuestos que se implementaron a lo largo de estos últimos 10 años en el Ecuador para con la industria nacional referente al sector automotriz, la restricción al exceso de importes y el incremento en los precios para el consumidor final, sumado al interés disminuido por parte del consumidor a la adquisición de productos usados del sector lo que implica que la competitividad de quienes se dedican a este tipo de actividades se vea afectado, con una marcada baja en la diferenciación de los bienes producidos, tanto en calidad como en precio, la industria automotriz mantiene

dependencia de la capacidad tecnológica extranjera para su desarrollo, al salvaguardar materia necesaria para el desempeño correcto de los productores, la calidad tiende a ser inferior. (Montes, 2015)

Dentro de estas falencias el mismo autor plantea que existen facilidades para el progreso continuo de la industria a nivel nacional, tales como el acceso a créditos tanto públicos como privados para quienes deseen tecnificar su proceso de producción, además de capacitación prestada por integrantes del estado para una mejora en la manera de producir y comercializar bienes en varios sectores de la matriz productiva.

Una de las importantes afecciones al sector fue el de asignar un cupo máximo de importaciones para las partes y piezas necesarias para realizar un producto terminado, lo que restringe en parte el nivel de producción que las empresas del sector pueden mantener por año, si no se produce se reducen los bienes en el mercado, esto provoca escases y el consumidor final obtiene un sobre cargo al momento de adquirir el bien que satisface su necesidad, la oferta de vehículos fue superior a la demanda entre los años 2011 y 2015, lo que refleja que el consumidor pierde el interés en comprar automóviles por una marcada subida en los precios.

A nivel mundial esta actividad económica es una de las más representativas, tanto de vehículos como de sus componentes, en estado nuevo y usado, la balanza comercial en el Ecuador mantiene un saldo negativo por la obvia preferencia por marcas extranjeras no solo en el sector en estudio, sino también en sectores como el textil y tecnológico, donde aún no se ha podido desarrollar del todo nuestra capacidad productiva.

El sector automotriz para el país representa 11.473 puestos de trabajo de forma directa e indirecta con actividades económicas relacionadas al sector en cuestión, lo que deriva en un aporte anual de 447.1 millones de dólares solamente en el año 2014, por supuesto el alza en los precios, producto de las normativas impuestas a los ciudadanos con el objetivo de incrementar el consumo de productos hechos en el país se relacionan a la baja en las importaciones por impuestos y aranceles creados.

Como el sector en estudio representa un gran porcentaje de inclusión económica con la población económicamente activa del país y a su vez a la producción uno de los principales objetivos del Plan Nacional del Buen Vivir 2013 – 2017 es generar apoyo a la industria nacional, en su cambio de matriz productiva, para así disminuir gradualmente las importaciones e incrementar de forma simultánea las exportaciones, el objetivo número 10 de este plan contempla garantizar los acuerdos comerciales , proteger tanto la inversión pública, como la privada, así como la generación de fuentes de trabajo, a lo largo del proceso que se mantiene desde el plan generado en el año 2007. (SENPLADES, 2016)

Liliana Junco (2015) conceptualiza a las salvaguardias como acción de salvar y efecto de guardar, es decir proteger la producción, manteniendo estrategias de defensa hacia alguna acción o cosa, precautelando la sobriedad de los procesos que enmarcan este tipo de eventos. (Junco, V. L., 2015)

Con partida de las definiciones presentadas, los siguientes conceptos y citas tienen lugar para el proyecto investigativo:

Las Salvaguardias son acciones aplicables para un límite territorial, su principal objetivo es el de ser una defensa para los bienes y servicios en riesgo por el ingreso de competidores, ya sean estos por precio, marca o diferenciación, pero con características similares a los producidos en el país. Su principal objetivo es durante un período de tiempo determinado restringir en gran parte o equiparar el mercado de la producción nacional para con su competencia, el tiempo que proporcionan este tipo de medidas se denomina de ajuste, sirve para capitalizar a pequeñas, medianas, micro y empresas grandes de un país por un lapso máximo de 4 años, con este período de tiempo se plantea como principal objetivo el introducir de forma espontánea la industria nacional hacia los consumidores de bienes y servicios sin dejar de importar para quienes están dispuestos a pagar más por una marca ya establecida en la mente del cliente.(SICE, 2015)

Citado por Paguay Diana (2004), las salvaguardias a las importaciones son un tipo de restricción de carácter técnico que determinados estados públicos realizan con el

objetivo de disminuir de forma gradual la existencia excesiva de productos elaborados en el extranjero con características similares a los producidos dentro de un país, el flujo comercial de entes no pertenecientes a un país afecta de una forma directa la demanda por bienes y servicios en la interna de un país, este tipo de impedimentos contienen reglamentación como la imposición de nuevos requisitos y estándares para el ingreso y desaduanización de artículos, también se emplean para proteger a la industria de prácticas desleales y se busca la disminución de contrabando en las fronteras. (Luna Osorio, 2004)

Este tipo de disposiciones fueron planteadas con el afán de reglamentar el ingreso de bienes y servicios determinados en un país mediante tarifas o tasas especiales y que son gravadas a una lista de bienes físicos y en algunos casos servicios, lo que eleva el precio hacia el consumidor final, este tipo de barreras arancelarias dejan un significativo ingreso estatal durante su período de aplicación.

En algunos casos la tasa o impuesto que se grava tiene relación de dependencia al país en el que fue fabricado su producto, también influyen pre acuerdos y tratados del país de origen y el de destino, de no ser respetados, pueden ser contemplados como una ofensa hacia el país de origen de los bienes importados.

Las Salvaguardias a las importaciones marcan beneficios para:

El Estado: es uno de los principales beneficiarios, dependiendo del producto importado y la demanda que se mantenga sobre el mismo, al ser un ingreso directo las arcas fiscales tienen una subida durante el período de tiempo que sean establecidas estas políticas.

Los productores nacionales: Al establecerse este tipo de tasas impositivas gravadas a sus competidores directos por cuota de mercado, las condiciones para quienes se dedican a la producción de estos artículos tienden a capitalizarse mientras dure el decreto, ya que el precio de la marca con arancel será superior a la elaborada en el país de destino, en gran parte la demanda del producto se queda con la marca hecha en el país. (Paguay B. D., 2016, pág. 10)

Las Salvaguardias a las importaciones perjudican de alguna forma a varios actores del comercio a nivel global, como se muestra a continuación:

Personas que demandan los bienes y servicios gravados con aranceles: Al tener preferencia por marcas elaboradas en el extranjero, ya sea por calidad, posicionamiento o precio, el consumidor se ve obligado a explorar y utilizar marcas que no acostumbra con regularidad.

Los productores del país de origen: La demanda de bienes y servicios en el país de destino tendrán una baja, si el país de destino representa una gran parte de la demanda de su producto en el mercado, probablemente surjan inconvenientes económico financieros en esas empresas mientras son aplicadas las medidas de protección a la producción de un país. (Paguay B. D, 2016)

La industria a nivel global del sector automotriz es de gran relevancia para la generación de recursos, por medio de fuentes de empleo, comercio e intermediación, en el Ecuador se han buscado inversiones por parte de empresas privadas para desarrollar la capacidad que abarcan las entidades relacionadas con este segmento de mercado, en esta actividad se encuentran varios actores, tales como productores, importadores, comercializadores, y personas que brindan servicios como mantenimiento y reparación, revisión y lavado, es decir que la economía se dinamiza en una relevante parte por el sector en estudio, al ser de vital importancia en su aporte al PIB del país, las empresas en el negocio realizan continuas presiones para que se formulen mandatos que disminuyan las barreras impositivas establecidas.

La economía del Ecuador se basa en ser de carácter primario y extractivista, ya que los principales bienes que se comercian hacia el comercio internacional no tienen una diferenciación marcada y se pueden producir de forma y calidad por países vecinos tales como bienes de consumo masivo agrícola, de pesca con un valor agregado sencillo, los bienes más importados por parte de nuestro país son en cambio de tipo tecnológicos y con un procesamiento que aún no se ha desarrollado del todo en la industria local como vehículos, combustibles y con una diferenciación marcada por quienes producen dichos artículos.

Existen varios tipos de aportes a la economía por parte de quienes realizan actividades relacionadas con el sector en estudio, por esta razón los gobiernos en turno se han enfatizado en la elaboración de leyes y normativas referentes al desarrollo continuo de esta industria, la formulación de estas políticas en la actualidad varía de región a región, sin embargo, los resultados que se han obtenido hasta el momento no son del todo alentadores.

Al analizar la información que brinda la OICA u Organización internacional de Constructores de Automóviles, los principales productores de partes de vehículos y sus partes son China en primer lugar, que supera con un margen de un 8% a su similar de EEUU, desplazando al tercer lugar a Japón, de Europa uno de los principales productores es Alemania, mientras que en Latino América este lugar lo ocupa Brasil, una de las bases principales para que esta industria se encuentre desarrollada en los países mencionados es la capacidad adquisitiva en cuanto a materia tecnológica se trata, cabe aclarar que varios países considerados en vías de desarrollo se encuentran en constante crecimiento en esta actividad, por ejemplo, el Ecuador con la adquisición de bienes que contribuyen al proceso productivo aunque tan solo el 22% de las partes de los automóviles son elaborados en el país.

Aunque la situación productiva de los países en vías de desarrollo se encuentra en desarrollo constante, la situación es difícil para el sector al no tener la capacidad operaria de elaborar desde cero un vehículo completo, los principales clientes o demandantes de este producto son básicamente los vecinos cercanos de la cordillera andina como Perú, Chile, Bolivia, Colombia, por centro américa Panamá y por Norte América, EEUU y México, una de las principales dudas es si las políticas aplicadas para el desarrollo del sector en el país tienen la relevancia necesaria para que despegue de forma eficiente y sea una de las fortalezas para la Balanza comercial a parte de los bienes agrícolas y petroleros. (Datosmacro.com, 2013)

China por su parte desarrolló una investigación sobre la industria Latino Americana para tener un panorama claro de la capacidad de los países latinos para atraer inversión extranjera en el sector, las políticas implementadas por estas naciones, para el sector automotriz la conclusión es que aunque el crecimiento es gigantesco, la industria

mantiene un 49% de retraso en cuanto al proceso de producción en comparación con la industria considerada de última tecnología, comenzando por la técnica “just time” implementada por Toyota y que no ha podido ser comprendida en su totalidad por las empresas en desarrollo. (Kamiya y Ramírez , 2004)

La adopción de normativas y leyes que afectan a la economía ya sea de forma positiva o negativa a nivel del Ecuador tiene un nivel de dificultad excesivo, ya que, si bien se busca el crecimiento de empresas consideradas medianas, pequeñas y grandes, también traería consecuencias negativas hacia las pymes y Mipymes, puesto que el beneficio surge por un estimado de producción mínimo, es decir que las empresas que no tengan la capacidad productiva necesaria no tendrán beneficio alguno. Adicionalmente el crecimiento de la industria va de la mano con las políticas que puedan ser formuladas para el constante crecimiento del sector privado con el afán de generar empleo e impulsar de forma gradual la economía.

A partir del año 2004 la industria automotora del Ecuador mantenía un ascenso marcado al contribuir de una forma más representativa al PIB interno, para el año 2015 esta industria sufre un estancamiento, su demanda disminuye por las políticas implementadas y el incremento sustancial en varios precios, sin mencionar las trabas existentes hasta el momento para la adquisición de estos bienes, lo que genera disminución de plazas de trabajo y desacelera la economía de quienes dependen directa e indirectamente de actividades relacionadas al sector. (SEMPLADES, 2015)

2.2 FUNDAMENTACIÓN LEGAL.

El presente trabajo investigativo se basa en leyes que se originaron a partir del año 2010 para equiparar la balanza comercial del país y fortalecer la industria nacional, el COMEX es uno de los entes que más resoluciones ha impuesto para que han tenido su respectivo impacto tanto a nivel de aranceles como los exentos de aranceles por su relación directa con bienes producidos en base a materia prima con restricción, este

tipo de normativas van de la mano con los efectos que mantienen los países que las aplican, tanto en su oferta como en su demanda.

Una de las más representativas entidades encargadas de controlar y regular el nivel de comercialización existente es la Organización Mundial del Comercio OMC, encargados de verificar que la aplicación de las políticas de comercio exterior no violen los acuerdos y tratados internacionales, Ecuador es parte de dicha entidad a partir de 1996, lo que advierte que el país se rige a sus leyes y reglamentos antes de aplicar cualquier tipo de medida arancelaria, a continuación se muestran las medidas que establece la OMC:

Aranceles: Cada uno de los países integrantes de la OMC tiene derecho a establecer tasas y aranceles según el marco legal establecido y acordado con anterioridad en el organismo. Las medidas de impuesto de tasas, aranceles y barreras arancelarias se consideran una herramienta por parte de un país de destino de producción, para equilibrar la competencia existente, tanto en precio como en calidad; para imponer este tipo de medidas se deben considerar antes los parámetros establecidos para precautelar el comercio justo entre países, cabe mencionar que esta entidad no puede tener injerencia en la política interna de sus miembros.

Antes de implementar un arancel, se debe estimar el nivel porcentual máximo permitido por parte de la organización para que su efecto sea eficientemente aplicado, si el país de destino o importador decide cubrir un nivel superior de arancel debe negociar con el país afectado y acordar el impuesto de una manera que no exista una disminución significativa en la demanda de los productos del país de origen.

La OMC respalda el criterio de un país al momento de tomar la decisión de ampliar o no sus medidas de carácter proteccionista productivo por sobre los bienes que afectan de forma directa la industria nacional, cabe mencionar que este tipo de medidas son de carácter temporal y no pueden prolongarse por un tiempo superior a ocho años a partir de su aplicación.

Antidumping: La Organización Mundial del Comercio brinda la autorización a sus miembros para que implementen este tipo normativas cuando se verifica que la

producción nacional se ve en problemas por falencias en la capacidad productiva de bienes determinados, para adoptar estas medidas se tiene que demostrar que existen precios considerados predatorios o que no son acordes a los que pueden mantener sus empresas, es decir que mientras menor sea el costo de exportación y mayor el precio en el país importador existe dumping, debido a que se afecta directamente en la demanda por exceso de aranceles e impuestos hacia los productos afectados.

Para evitar este tipo de contratiempos entre naciones la OMC ha planteado un acuerdo internacional para que no existan este tipo de casos:

Primero: El precio del bien en el país de origen, si esta metodología falla se verificarán los precios en mercados del extranjero donde exista el producto, también se evalúa el costo de producción por parte de quienes lo elaboran, con el respectivo recargo por gastos eventuales en transporte hacia el país de destino. Este tipo de disposición se establece como una normativa de control y protección hacia los mercados nacionales, el principal objetivo de la OMC es precautelar el bienestar económico comercial entre sus miembros y mantener un sistema comercial funcional y equitativo.

Es relevante dar a consideración que cada país mantiene diferentes políticas de carácter arancelario con leyes y reglamentos de control en cuanto a comercio internacional se trata, en el Ecuador el Comité de Comercio Exterior denominado COMEX son los encargados de aprobar y regular los diferentes mandatos sobre las importaciones y exportaciones del país, dicha entidad en el año 2013 en el mes de diciembre, da a conocer la resolución 116 con el afán de disminuir de forma gradual la adquisición de 300 subpartidas en el extranjero.

La Constitución de la República del Ecuador establece en su artículo número 52 que:

Las personas tienen derecho a la libre disposición de bienes de alta calidad, también un informe detallado de los componentes y características, con sus respectivos controles de calidad previos a su venta, con estándares de control de procesos e higiene en la elaboración del producto.

Durante el año 2008 con fecha del 26 de noviembre el gobierno de turno toma la decisión de implementar medidas de sustitución a los bienes importados y es así como el COMEXI aprueba la resolución número 458 con la cual se implementa un importe a más del 40% del total de las sub partidas existentes en el sector automotriz, 873330190 componente de los CKD (empresas dedicadas al ensamblaje de autos), para el año 2009 mediante la resolución 466 y con fecha de 19 de enero la medida compone un conjunto de impuestos y aranceles con efecto directo en la Balanza de pagos del Ecuador y a todos los productos importados, medida con duración de 12 meses a partir de su implementación, el sobre cargo al precio de estos productos, también se estableció un valor monetario específico a un total de 23 subpartidas de importación.

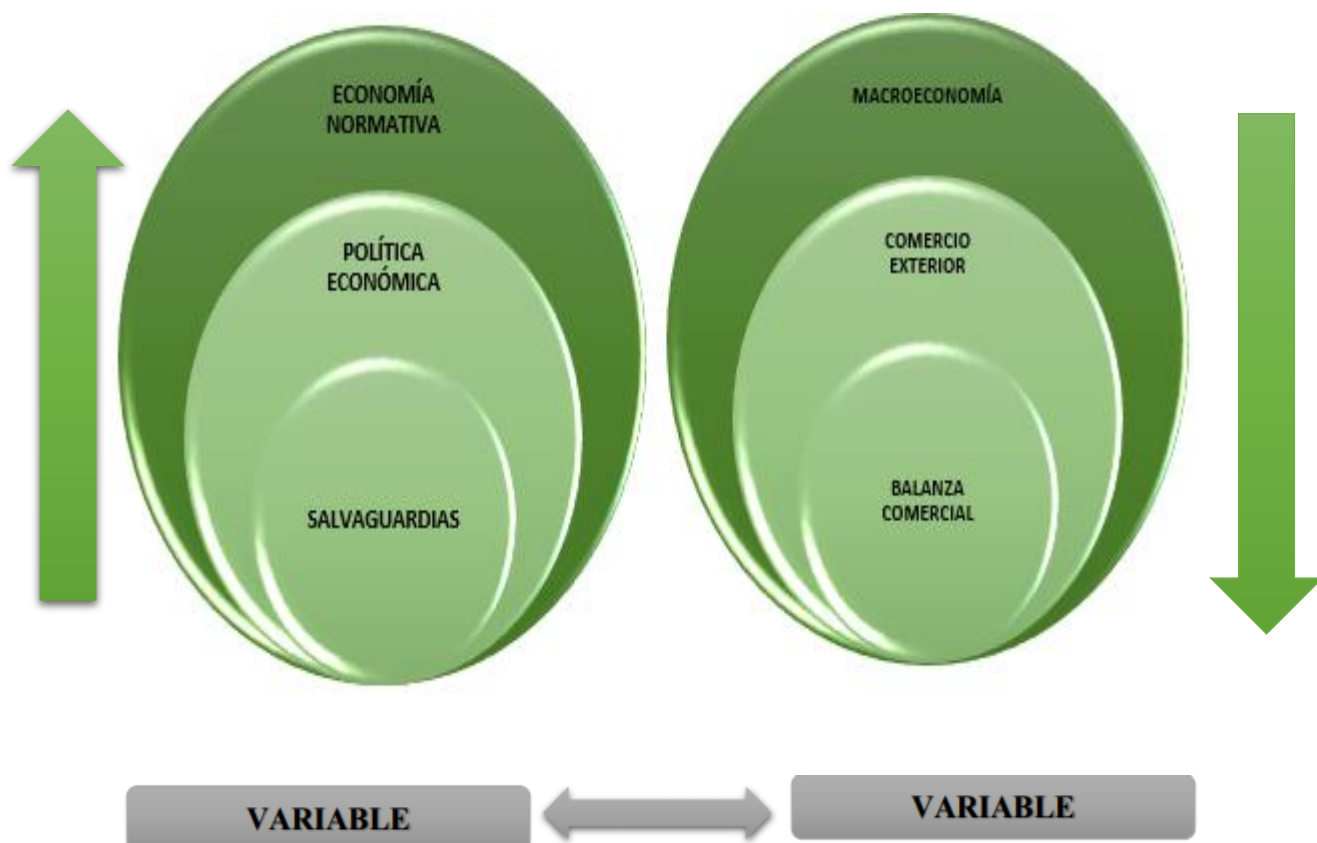
La resolución 134 aplicada el 30 de noviembre del 2010 establece por medio del Servicio Ecuatoriano de Normalización, dio a conocer parámetros mínimos que deben mantener quienes importan vehículos automotores al país, esta resolución exceptúa a prototipos de automotores así también como al sector ferroviario, esta resolución contempla un plan de contingencia ante posibles problemas de seguridad que puedan existir a partir de lineamientos de calidad establecidos a nivel internacional.

Es de gran importancia la resolución del COMEX que en su Art. 1 propone que exista un máximo de importe con nomenclatura de INCOTERM FOB hacia los vehículos con una equivalencia de 655 millones con un número máximo de 84.555 de unidades tangibles importadas. Dicha resolución se rige en el tratado de comercio exterior establecido en el año de 1980 en la ciudad de Montevideo, del tratado GATT de la Organización Mundial del comercio, por esta razón los países de origen deben acatar la disposición nacional de una restricción y asignación de cupo a las importaciones de vehículos. (COMEX, 2015)

2.3 FUNDAMENTACIÓN CIENTÍFICO TÉCNICA.

2.3.1.1 Supra Ordinación conceptual de variables.

Gráfico 1. Supra Ordinación conceptual de las variables.



Elaborado por: Alex Arcos.

2.3.2 Subordinación.

2.3.2.1 Subordinación Variable Independiente.

Gráfico 2. Subordinación Variable Independiente.



Elaborado por: Alex Arcos.

2.3.2.2 Subordinación Variable Dependiente

Gráfico 3. Subordinación Variable Dependiente.



Elaborado por: Alex Arcos

2.4 MARCO CONCEPTUAL DE LA VARIABLE INDEPENDIENTE.

2.4.1 Economía Normativa

Este tipo de economía tiene como objetivo brindar soluciones por medio de la implementación de políticas y acciones con fundamentos en criterios establecidos por parte del investigador y basados en lo que se debe hacer con partida de la teoría económica.

Adicionalmente tiende a plantearse metas propuestas para así encontrar por medio de fundamentos de la economía positiva la correcta aplicación de soluciones a posibles problemas que pueden existir, Los objetivos se eligen con parámetros de ética y el dogma que tenga el economista, por esta razón este tipo de economía no es considerada de carácter científico, este contexto viene de eventos establecidos y técnicas de la economía para encontrar la acción correcta, bajo este concepto al tener el precepto de que una situación es adversa, esta rama propone un juicio de valor, lo que hace que no tenga una objetividad marcada.

El criterio que brinde el economista no tendrá un juicio de valor absolutamente basado en la causa del problema y en el efecto del mismo, sino también en el deseo de constituir objetivos determinados, este tipo de metodología es aplicada también en la política ética y también en dogmas religiosos, varios teóricos de la ciencia económica tienen el paradigma de que el estudio de la economía siempre será de carácter normativo, lo que tiene como principal corriente de pensamiento juicios de ética, esto implica carencia de objetividad al momento de estudiar un fenómeno, este enfoque es determinado por ciertas experiencias, por ello cada economista normativo tendrá su propio concepto de lo que infiere en la economía y lo que no lo hace. (Policonomics, 2017)

La economía engloba diferencias entre economía de carácter normativo y también positivo; la economía positiva mantiene una visión a explicar los fenómenos que puedan producirse en el estudio económico y describirlos, en contraste la economía normativa tiene como objetivo establecer recomendaciones tras un análisis propio del

investigador y fundamentado en conocimientos empíricos, para lo que utiliza antecedentes históricos sin relación a información que pudiera existir. (Husillos, 2014)

Es sencillo encontrar la diferencia entre la economía positiva y normativa, la aplicación de preguntas fáciles de responder como ¿Qué es? Y ¿Qué debería ser?, la economía positiva se centra en el análisis completo de los fenómenos y problemas que surgen en la aplicación de la teoría económica, es decir que este tipo de economía responde la pregunta ¿Qué es? Mientras que el segundo tipo de economía abala la pregunta ¿Qué debería ser? Cada rama de la economía tiene sus aplicaciones, en caso de las economías aplicables a casos científicos son puramente basadas en datos estadísticos para un correcto desempeño de la teoría o modelo por aplicar, a su vez la economía que mantiene parámetros éticos, emiten criterios relacionados a situaciones y hechos históricos, la economía normativa abarca criterios y análisis en políticas económicas así como micro y macro economía, una de las ramas de la economía del bienestar da lugar a juicios de valor para que la economía normativa desarrolle los mejores caminos hacia la solución que pueda establecerse para encontrar la mejor solución a un conflicto brindando beneficios al sector que concentra un mayor número de individuos, en la toma de decisiones políticas cabe el juicio de quien establece las normativas económicas un juicio de valor basado en datos e históricos (hechos). (Policonomics, 2017)

2.4.2 Política Económica.

Tiene como principal objetivo la búsqueda del bienestar social o de la mayoría de habitantes de un país, tiene relevancia en la fijación de políticas de recaudación de tasas, contribuciones, impuestos y aranceles, así también como en el presupuesto que se destinará cada período por parte de un estado para su correcto funcionamiento, todo lo relacionado a los bienes y posesiones de un estado son controladas por la política económica que se haya establecido con anterioridad, en varias ocasiones existe injerencia por parte de organismos internacionales para la elaboración de políticas bajo presión, entidades como el FMI y el Banco Mundial se encuentran presentes en estas decisiones por valores que se les puedan adeudar o necesidad de financiamiento. (Enciclopedia Financiera, 2013)

La política económica tiene cabida en varios campos, y tiene aplicación en el ámbito tanto micro como macro económico, de forma micro con políticas económicas empresariales y en ámbito macro en aplicaciones de carácter estatal para regulaciones y estrategias para realizar acciones de intervención y las cuales van a ser llevadas a cabo por gobiernos, mandatarios o jefes, dependiendo la escala en la que se las vaya a analizar, los países democráticos tienden a tomar decisiones basados en fundamentos políticos económicos y normativos para establecer normativas públicas que aporten a la consecución de objetivos comunes.

Cada uno de los análisis que se realicen para la aplicación de este tipo de reglamentos, conllevan un análisis previo, un debate entre entendidos en la materia debe darse para su posterior implementación, se deben asumir todas las conclusiones que se brinden por parte de quienes manifiesten su criterio, cuando un fenómeno económico afecta las actividades que se realizan con normalidad por parte del sector productivo de la población, es imperativo que se busquen las soluciones más óptimas para la mayoría de la población, este tipo de estudio debe ser hecho con ayuda de economistas normativistas, es claro que si se lleva a cabo un debate, existirán conflictos de interés y representantes de minorías ejercerán presión con objeto de la protección de su dinero, en caso de afectar a las minorías con poder económico pueden existir represalias, como despidos fortuitos y manifestarán que se deben a las políticas adoptadas haciendo parecer como una mala decisión tomada ante la mayoría de habitantes, cada política que se llegue a plantear tiene que ser en búsqueda del bienestar social, y pueden formularse la aplicación de impuestos, tasas y contribuciones en la misma. (ABC de la Economía, 2008)

2.4.3 Salvaguardias.

Este tipo de medidas provienen de Salvar y guardar, es decir son medidas de carácter proteccionista para precautelar el bienestar de un determinado sector, en este caso las salvaguardias a las importaciones se establecen como la implementación de políticas económicas temporales que busque equilibrar la competitividad en el mercado y proteger la producción nacional, siempre y cuando el sector a proteger tenga un peligro real de entrar en un estancamiento económico o declive en un lapso relativamente corto

de tiempo (4 años), estas medidas pueden establecer restricciones como un cupo limitado de importaciones de bienes determinados, impuestos directos como un rubro adicional al valor de entrada, impuestos por fuga de capital, tasas arancelarias, todo tipo de rubros ad Valorem que pueden ser aplicados con el único objetivo de incrementar el precio para establecer competencia o mayor demanda por parte de los productores de bienes y servicios nacionales, uno de los objetivos de esta acción es desaparecer técnicas de dumping que pudieran existir.

La Organización Mundial del Comercio brinda la autorización a sus miembros para que implementen este tipo normativas cuando se verifica que la producción nacional se ve en problemas por falencias en la capacidad productiva de bienes determinados, para adoptar estas medidas se tiene que demostrar que existen precios considerados predatorios o que no son acordes a los que pueden mantener sus empresas, es decir que mientras menor sea el costo de exportación y mayor el precio en el país importador existe dumping, debido a que se afecta directamente en la demanda por exceso de aranceles e impuestos hacia los productos afectados. (ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO, 1994)

Estas normativas representan una medida emergente para cuidar y contribuir en el desarrollo de la producción de un país, consisten en la aplicación temporal de parámetros y requerimientos por parte de un país de destino hacia uno o varios países de origen de bienes y servicios, esta decisión afecta a varios sectores, pueden darse efectos negativos para con los productores que necesitan de materia prima importada para elaborar su producto final, así como sectores del país de origen que dependen de la demanda que tenga su producto en el país de destino, también beneficia a quienes se dedican a producir bienes sustitutivos de productos importados, estos pueden ser denominados genéricos.

Una de las principales causas de la necesidad de la aplicación de esta medida de protección productiva nace básicamente de políticas económicas que carecen de apoyo a la industria privada, adicionalmente el precio de adquisición de tecnología y capacitación para mejoras en la calidad y obtención de diferenciación de un producto. (AdcSalvaguardias, 2015)

2.4.3.1 Importaciones de Consumo.

Las importaciones de consumo se dan por parte de personas naturales y las transacciones son directas con el comercializador de los productos en el extranjero, esta modalidad de importación nace por el excesivo precio propuesto en el mercado de productos con bajo costo de importe, estos artículos tienen varias modalidades, FOB, CIF, XNE, pueden mantener un precio de envío, pueden comprarse y recibirlos en el país de origen y se pueden recibir en el lugar de destino elegido por el importador sin cargo adicional al precio del producto, la especulación en el PVP para el consumidor final hace que surja la necesidad de que los demandantes de bienes importados busquen maneras de abaratar costos y precios en sus adquisiciones, el país de destino puede mantener normativas que regulen este tipo de compras, ya sea importe de aduanas, aranceles gravados categorización de paquetes. (INTA, 2011)

Una importación de consumo trata de la demanda en el extranjero de productos o mercancías que posteriormente van a ser nacionalizados por el comprador, esto depende del país que exporta el bien, y puede ser realizado por personas naturales y personería jurídica, residentes en el país de destino de la mercadería, una de las bases de ese tipo de importación es que deben realizarse sin afán de vender los productos adquiridos, en su mayor parte se realizan por compras por internet, cada país determinará las mercaderías que pueden ingresar en sus aduanas, caso contrario estas serán devueltas al país de origen. (PROECUADOR, 2016)

2.4.3.2 Sistema de Importación 4X4.

En el Ecuador una de las estrategias para controlar las importaciones de consumo fue la implementación del sistema 4X4, el cual consiste en limitar el valor máximo en dólares de los productos que una persona natural o jurídica del país pueda realizar en el año, esto implica que un paquete no exceda los 4 kilogramos en su peso, no se pueden importar con fines de consumo más de 4 artículos de similares características (caso contrario serán considerados artículos destinados a venta y serán decomisados en las aduanas de la nación), el monto máximo por importación es de 400 dólares y el cual está exento de impuestos por importes, esta ley se creó para ciudadanos residentes

en el extranjero, sin embargo no quiere decir que personas residentes en el Ecuador no puedan hacer uso del mismo, este sistema comenzó sus funciones a partir del 9 de octubre del 2014. (Punguil, 2015)

El sistema es aplicado para categorías de paquetes tipo B y en el caso de que ser enviados desde el país exportador por correo prioritario, rápido o courier, se tendrá que pagar un impuesto de 42 dólares americanos, los envíos por tráfico internacional no tendrán que pagar este impuesto, las personas que residen en el extranjero pueden realizar envíos por los correos oficiales del país en el que residan para evitar el pago del tributo, las cartas y documentos no mantienen ningún tipo de impuesto, las personas que utilicen el correo oficial del país como la primera opción para sus envíos también se exceptúan de tributar el impuesto, pese a que se realice la importación, las personas que mantengan planes de comercialización de bienes recibidos por el sistema deberán presentar una factura de tipo comercial y pagar sus respectivas tasa Ad Valorem, durante cada período existen ciertas reglamentaciones como la compra máxima de 5 paquetes por año y un máximo de compra de 1200 dólares americanos. (Correos del Ecuador, 2014)

2.4.3.3 Materia Prima.

La materia prima es la principal sustancia que se utiliza para realizar la transformación en productos finales, esta puede ser elaborada a partir de bienes producidos de forma natural, así como por forma artificial, un tipo de materia prima para una sección productiva puede ser el producto terminado de otra.

Se considera un sub producto ya que necesita de un bien complementario para llegar al consumidor final, un producto terminado puede componerse por varios sub productos y aun así continuar en la categoría de materia prima, por ejemplo, un producto terminado para una empresa textil es el hilo, pero a su vez para la producción de telas son materia prima, así mismo en varios sectores, en el automotriz un cabezote es un producto terminado para empresas dedicadas a la elaboración de repuestos o partes de vehículos, esta puede ser materia prima para el ensamblaje de un nuevo vehículo o reparación para otro. (Concepto definicionde, 2015)

Otra de las definiciones refleja que la materia prima tiene origen natural, y puede ser extraída y tratada para convertirse en otro tipo de bien de consumo para los demandantes, su principal función es ser transformada para convertirse en un bien con una demanda superior que cubra con un tipo específico de necesidad para un segmento determinado del mercado total, las empresas que se encargan de contribuir en la transformación de la materia prima en un bien físico terminado, se denominan de transición, las empresas que se encargan de ubicar a la venta a esos productos son conocidos como intermediarios. (Ecured, 2016)

2.5 MARCO CONCEPTUAL DE LA VARIABLE DEPENDIENTE.

2.5.1 Macroeconomía.

La Macroeconomía es una de las ramas de la economía que se encarga de tratar asuntos de carácter tanto global como nacional, basada en parámetros e indicadores que abarcan un total nacional, para su posterior análisis y tratamiento, en caso de existir algún tipo de inconveniente o fenómeno que se haya generado la misma macroeconomía se encarga de resolver por medio de modelos matemáticos y estadístico la solución más factible y aplicable que de un resultado de beneficio para la mayoría de los afectados, esta rama de la economía se dedica a explicar fenómenos relaciones entre las decisiones tomadas y los efectos que estas han dejado a lo largo de un período, a su vez con el respectivo respaldo teórico cambiar algún tipo de decisión que se haya tomado pero que se encuentre no es tan acertada como se establecía en un principio, tales como la atracción de inversión extranjera, el crecimiento del PIB, generación de empleo, y prevención de desastres económicos. (Enciclopedia Financiera, 2016)

Una de las más básicas funciones de la macro economía es determinar los problemas que se encuentren en una economía nacional o internacional para brindar una solución factible y fiable mediante la aplicación de políticas económicas que prevengan repetición de eventos desfavorables en un futuro, para el correcto análisis de los fenómenos macroeconómicos que pudieren encontrarse, es necesario tanto de economía descriptiva como de economía normativa, ya que se necesita de juicios de

ética para emitir un criterio, así como de datos e información fiable para la realización de predicciones basados en cálculos estadísticos con niveles bajos de probabilidades de fallo, lo que no implica que las decisiones sean tomadas de forma idónea el 100% de los casos. (Larraín & Sachs, 2002)

2.5.2 Comercio Exterior.

Se define como comercio exterior a la acción y efecto de realizar transacciones a nivel internacional, tanto de compra de productos como venta de productos, estos pueden ser de bienes y servicios, este tipo de actividad comercial va relacionada con acuerdos entre dos partes un oferente y un demandante, se encuentra regulado por leyes y normativas nacionales e internacionales, regulado por la Organización de Comercio Exterior, es la actividad económica que busca globalizar el planea e incluir en la economía mundial a todos los países. (De Gerencia - De Inversion-es, 2014)

El comercio exterior es el trueque entre diferentes naciones, de bienes y servicios por divisas del mercado, estas se dan a razón de una demanda de producción inexistente en una nación y el exceso de productos en otra, para llevarse a cabo, existen normativas tanto internacionales como internas para su correcto funcionamiento, sin embargo también se dan este tipo de negociaciones por el margen reducido de calidad en cuanto a bienes terminados se tratan. (Ministerio del Comercio Exterior y Turismo Perú, 2003)

2.5.3 Balanza Comercial.

La balanza comercial del saldo entre lo que se vende al exterior y lo que se compra en el mismo mercado en un período determinado de tiempo, es parte de la balanza de pagos y al final del tiempo de estudio se obtiene el saldo de esta partida, con una operación matemática entre las importaciones y exportaciones realizadas por una nación, es decir, el valor positivo o negativo que se obtiene tras vender y comprar a países extranjeros bienes y servicios. Cuando el valor es positivo o superávit quiere decir que la producción nacional sobrante o para vender en el extranjero es superior a

la que se ha comprado en el mismo lapso, cuando el valor es negativo, totalmente a la inversa, la producción nacional para exportar fue menor en comparación con los bienes y servicios importados, a esto se le llama déficit. (Mankiw, 2012)

La Balanza Comercial se encuentra enmarcada como el contraste entre los bienes y servicios exportados por un país y los bienes y servicios importados por el mismo, esta operación puede ser positiva, la cual tendrá el nombre de superávit comercial y se da cuando las exportaciones tienen un porcentaje superior al de las importaciones en cuanto a relevancia en la balanza de pagos se refiere. Caso contrario, cuando el margen de aporte a la Balanza Comercial por parte de las importaciones se reflejen superiores, estas tomarán el nombre de déficit comercial; bajo esta introducción se puede concluir que a una nación le conviene mantener un superávit en su balanza comercial para así equilibrar su balanza de pagos, la importancia de mantener un número positivo en cuanto a la balanza de pagos radica en la capacidad de desarrollo económico productivo de un país, esto da como resultado una economía en crecimiento constante. (ABC de la Economía, 2008)

2.5.3.1 Importación.

Este término se encuentra referenciado a la introducción de bienes y servicios a un determinado país, quien realiza la adquisición de los bienes se conoce como importador y es quien ofertará dicha mercancía para la posterior venta hacia el consumidor final. El vendedor, tiene una sede de origen, es quien elabora el producto en cuestión y será el encargado de enviarlo al país de destino, este será conocido como exportador. Las importaciones y exportaciones son la base de la economía globalizada en la actualidad, existen países que dependen de importaciones por la deficiente capacidad de elaborar productos finales, así como países que son capaces de realizar bienes terminados que tienen excedentes en su producción y basan su economía en la venta de dichos bienes. (Diccionario Forex, 2010)

Las importaciones son el reflejo de las diferentes compras en el exterior de bienes y servicios en territorio de un país extranjero, para su posterior oferta o venta en un territorio nacional, junto con las llamadas exportaciones u oferta de bienes y servicios

en países del extranjero, son una importante referencia para la situación económica de una contabilidad nacional, esta operación comercial se encuentra basada en la demanda existente de artículos que no existen o de calidad diferenciada en una nación, ya sea esta por calidad o precio; en la actualidad se han desarrollado diversos convenios y tratados entre países, en su gran mayoría con tasas disminuidas en aranceles para adquirir bienes necesarios entre las partes interesadas, ejemplo; si Estados Unidos tiene excedente de producción de trigo y Arabia Saudita carece del cereal, mientras en el país oriental el mineral abastece en demasía las necesidades que se les presentan, pero sus tierras no producen trigo, ambos países deberían plasmar un acuerdo mutuo para un tipo de intercambio comercial de ambos productos, lo que sin duda alguna beneficiará a la larga a la situación de ambas balanzas comerciales, al disminuir impuestos y aranceles para una mayor facilidad de comercialización entre ambas naciones. (Economipedia, 2015)

2.5.3.2 Exportación.

Las exportaciones contemplan a todos los productos terminados (Bienes y Servicios) que serán vendidos a un comprador en un país del extranjero, claro está que estos productos deberán ser elaborados a partir de estrictas normas de calidad aceptadas a nivel internacional y de igual manera en el país de recepción de la mercadería. La entidad responsable de verificar los estándares que deberán cumplir los bienes importados es denominada aduana, encargada de establecer el grupo económico que ocupa la mercancía adquirida, y los trámites para la desaduanización de mercadería tienen cierto grado de dificultad legal y tienen variaciones de país a país, exportación proviene de la palabra latina *exportatio* que tiene como significado, enviar y receptor mercaderías, lo que resulta en utilidad para quien elaboró el producto, para este tipo de eventos existen varios procesos y formas de realizar la acción, se denominan INCOTERMS, además también existen exportaciones al detal o que se realizan a personas naturales, sin intermediarios, y los términos de estas varían acordes a las necesidades presentadas por el consumidor final. Cada uno de los países ha desarrollado su propia legislación para mantener controlado el flujo de productos que ingresan a las aduanas, tal como el que saldrá de las mismas hacia el exterior por medio de tasas arancelarias e impuestos. Uno de los aspectos a resaltarse es el de las

exportaciones por medio de contrabando de productos subsidiados y de los cuales carecen países cercanos, un claro ejemplo es el de Ecuador con subsidios a productos como la gasolina y el gas propano, los cuales en un porcentaje significativo son exportados por rutas alternas a la ley de dicho país para su posterior distribución y comercialización en sus países vecinos. (Economipedia, 2014)

2.5.3.3 Renta

Son ingresos o pagos que se realizan por parte de un país a residentes del mismo o a personas que se encuentran en otra nación, al igual que en el superávit o déficit existente en la balanza comercial, esta será calculada a partir de los pagos recibidos y enviados a lo largo de un período en estudio, existen rentas de capital y trabajo. (Should Current Account Balances Be Reduced, 2008)

En esta partida se distinguen egresos que corresponden a la mano de obra y de capital y a su vez ingresos de pagos recibidos del exterior, ya sean por elementos de producción, o remesas de los migrantes enviadas a sus familiares residentes en el país en estudio ya sean estos por beneficios o intereses de proyectos realizados con anterioridad. (UNIVERSIDAD CENTROAMERICANA JOSE SIMEÓN CAÑAS, s/a)

2.6 HIPÓTESIS

Para la elaboración y desarrollo del proyecto investigativo planteado se han propuesto cuatro hipótesis, las cuales se encargarán de analizar y describir el curso que ha tomado la actividad económica en cuestión, estas serán comprobadas en el capítulo IV mediante métodos matemáticos y análisis de datos acordes al sector en estudio.

H1: Existe una conexión directamente proporcional entre la aplicación de las salvaguardias a las importaciones del sector automotriz y la Balanza Comercial del Ecuador.

H0₁: No existe una conexión directamente proporcional entre la aplicación de las salvaguardias a las importaciones del sector automotriz y la Balanza Comercial del Ecuador.

H2: Las Salvaguardias a las importaciones en el sector automotriz en el Ecuador han afectado el mercado del sector en estudio.

H2₂: Las Salvaguardias a las importaciones en el sector automotriz en el Ecuador han no afectado el mercado del sector en estudio.

H3: La aplicación de las Salvaguardias en el país han afectado en el comercio de automóviles, repuestos y accesorios automotrices en el país.

H3₃: La aplicación de las Salvaguardias en el país no han afectado en el comercio de automóviles, repuestos y accesorios automotrices en el país.

H4: El incremento o disminución de las importaciones en el sector automotriz durante el período en estudio se encuentre ligado a la aplicación de las salvaguardias implementadas por el gobierno.

H4₄: El incremento o disminución de las importaciones en el sector automotriz durante el período en estudio no se encuentre ligado a la aplicación de las salvaguardias implementadas por el gobierno.

CAPÍTULO III

3 METODOLOGÍA.

3.1 MODALIDAD, ENFOQUE Y NIVEL DE INVESTIGACIÓN.

3.1.1 Modalidad.

El presente proyecto investigativo mantiene un tipo de investigación documental, puesto que como menciona Bernal (2010) este tipo de estudios se establecen cuando para una investigación se parte de información recopilada que hace referencia a un problema de estudio específico, en el cual se tiene como objeto la descripción de criterios y relaciones acerca del enfoque que lleva el estudio hacia el fenómeno propuesto; el tipo de investigaciones de tipo bibliográfica documental abarcan análisis de documentos presentados en conferencias, informes libros y escritos de tipo científico investigativo, de quienes se obtendrá información relevante para el estudio propuesto, a partir de este criterio se refleja que la investigación tiene tinte bibliográfico – documental, ya que para la obtención de datos e información se ha recabado en informes de carácter oficial tanto nacionales como internacionales que significan en un aporte importante al correcto desarrollo del proyecto investigativo propuesto.

3.1.2 Enfoque.

Como Muñoz (2011) señala, una investigación mantiene un enfoque cuantitativo al establecer que la forma de llegar a una conclusión será de la participación de datos cuantificables estadísticamente hablando y los cuales deben ser obtenidos de fuentes comprobables y medibles, estos tienen que haberse obtenido de una muestra establecida estadísticamente, la investigación deberá cumplir con los parámetros necesarios para su posterior medición y comprobación acorde a las reglas establecidas por la matemática. Bajo este criterio la investigación propuesta es de carácter cuantitativo, ya que se propone la recolección de datos estadísticos medibles de fuentes de información veraces como el Banco Central del Ecuador, Superceñas, Banco Mundial

y Datos Macro en el período de tiempo propuesto para el estudio, con variables como las importaciones y exportaciones enfocadas en las salvaguardias establecidas en el país.

3.1.3 Nivel de investigación.

Al analizar el criterio de varios investigadores encontramos que según Muñoz (2011) un sondeo investigativo tiene un nivel de carácter exploratorio cuando el principal objetivo de la indagación es realizar una apropiada descripción de un problema, lo cual plantea teorías o verdades no comprobadas denominadas hipótesis y utiliza técnicas simples para dar a conocer a un problema de estudio. Así es como Mohammad (2005) denota que la investigación de carácter exploratorio para aquellos fenómenos de estudio poco indagados previamente, para ser profundizados en cuanto a conocimiento en el futuro, con el objeto de dar pauta para el nacimiento de nuevos lineamientos investigativos. Bajo estos criterios se concluye que el presente proyecto investigativo se encuentra bajo los parámetros de una investigación de nivel exploratorio en cuanto el principal objetivo del estudio es describir de forma sistemática y comprobada un fenómeno de estudio no estudiado a profundidad con anterioridad y que afecta de forma directa y económica a un porcentaje significativo de la población del país, con relación al crecimiento o decrecimiento de la participación económica por parte del sector automotriz de forma positiva o negativa en la balanza comercial en el tiempo planteado para su estudio.

3.2 POBLACIÓN Y MUESTRA

Bernal (2010), indica que población es el total que compone la razón del estudio, que tienen similitud en sus características y son objetos de estudio fiables para el respectivo caso en tratamiento, Hernández, Fernández, & Baptista (2004) a su vez definen a la población como el vinculado de los casos totales en función a la investigación con similitudes en sus respectivas características o características iguales.

Sin embargo, acorde a la teoría de Bernal (2010) la muestra enmarca cierto sector de la población a la cual se le realizará una investigación y el comportamiento de sus

variables será medido de una manera estadística, el autor (Gómez, 2006) da la definición de muestra como una parte del total de la población sujeta a análisis.

Este proyecto investigativo no tuvo la necesidad de plantear un estudio de población o muestra ya que se ha planteado un modelo estadístico econométrico de serie temporal con un número determinado de observaciones, de los cuales los datos presentados se recabaron de información fiable y estadísticas oficiales de investigación de carácter público estatal del Ecuador, las salvaguardias, la Balanza comercial en el período en estudio y la tasa promedio ponderada de las salvaguardias a las importaciones.

3.3 OPERACIONALIZACIÓN DE LAS VARIABLES

3.3.1 Variable Independiente

Tabla 1. Operacionalización Variable Independiente.

Categoría	Dimensiones	Indicadores	Ítems	Técnicas de recolección
Concepto. - Las Salvaguardias a las importaciones son todo lo referente a las barreras de carácter arancelario impuestas por el estado para proteger la industria nacional, con el objetivo de estabilizar la economía de los productores de bienes y servicios de un determinado país, estas son temporales y se aplican previo a un estudio en el cual se determinan las posibles afectaciones futuras ya sean estas positivas o negativas tras su aplicación.	Importación de Bienes	Bienes terminados	¿Cuál es el porcentaje de bienes terminados importados?	Base de datos estadística
		Bienes Suplementarios	¿Cuál es el porcentaje de bienes suplementarios importados?	Base de datos estadística
		Materia Prima	¿Cuál es el porcentaje de Materia Prima importada?	Base de datos estadística
	Importación de Servicios	Bienes intangibles y no almacenables	¿Cuál es el porcentaje de servicios importados?	Base de datos estadística

Fuente: Trabajo de Investigación
Elaborado Por: Alex Arcos

3.3.2 Variable Dependiente

Tabla 2. Operacionalización Variable Dependiente.

Categoría	Dimensiones	Indicadores	Ítems	Técnicas de recolección
<p>Concepto. - La Balanza Comercial es el conjunto de todos los bienes y servicios importados y exportados a lo largo de un determinado período de tiempo de un país, esta se mide de acuerdo con una sencilla operación matemática relacionada a la diferencia de las importaciones y exportaciones para obtener el superávit o déficit del período</p>	Importaciones	Bienes terminados	¿Cuál es el porcentaje de bienes terminados importados?	Base de datos estadística
		Bienes Suplementarios	¿Cuál es el porcentaje de bienes suplementarios importados?	Base de datos estadística
		Materia Prima	¿Cuál es el porcentaje de Materia Prima importada?	Base de datos estadística
	Exportaciones	Bienes terminados	¿Cuál es el porcentaje de bienes terminados exportados?	Base de datos estadística
		Bienes Suplementarios	¿Cuál es el porcentaje de bienes suplementarios exportados?	Base de datos estadística
		Materia Prima	¿Cuál es el porcentaje de	Base de datos estadística

			materia prima exportada?	
--	--	--	--------------------------	--

Fuente: Trabajo de Investigación
 Elaborado Por: Alex Arcos

3.4 DESCRIPCIÓN Y TRATAMIENTO DE LA INFORMACIÓN

Para la aplicación del estudio econométrico de la interacción entre las salvaguardias a las importaciones y la balanza comercial se decidió la aplicación del modelo elaborado Herrera David (2009), en su estudio Análisis de las políticas de Restricción de las importaciones en el Ecuador en cual utilizó el test de Dickey y Fuller con un lapso de estudio de 9 años entre el año 2000 y 2009, estudio expuesto y realizado con el pleno uso de herramientas de carácter estadístico en el que analiza el desempeño de las importaciones en el período dado, también se encaminó al nivel de crecimiento estipulado en el volumen de la importaciones y se complementó con un análisis de la moneda adoptada por el Ecuador y el tipo de cambio con los principales competidores en el sector, para ello se basó en el análisis correspondiente a cinco países, con el objetivo de encontrar cambios en la tendencia existente al momento (apreciación o depreciación), lo que se traduce en utilidad o pérdida en el sector en estudio.

Para realizar la aplicación de este estudio, los principales países en análisis fueron Estados Unidos, México, China y Perú, países que representan la mayoría comercial con el Ecuador.

El Test de regresión lineal múltiple que utilizaremos para verificar la actuación del PIB con relación al tiempo de estudio, enmarca la incidencia que mantengan las variables una con la otra por medio de un test de correlación. Adicionalmente se detalla el tipo de relación que cada uno de los países propuestos para el caso tienen para con el Ecuador, tratados, conflictos así como también la dependencia, tanto legal como económica con sus similares. Se encontró que las series temporales presentadas con respecto al crecimiento por mes de las importaciones fueron estacionarias. El tipo de cambio actual del Ecuador refleja estímulo en la economía con respecto a sus similares de China y Estados Unidos, las medidas aplicadas para estabilizar la

economía en el sector automotriz para con estos países había dado resultados positivos en cuanto a recaudación de carácter fiscal, con la imposición de aranceles y poder adquisitivo. En su efecto la medida fue negativa en cuanto a la demanda de este tipo de bienes en países como Perú por parte de los ecuatorianos.

En primer lugar se obtuvieron datos referentes a la Balanza Comercial que provinieron de los boletines presentados por el Banco Central del Ecuador sobre el sector en cuestión presentadas hasta el año 2016, se analizó el efecto que sostuvieron las políticas presentadas con el método de regresión discontinua para obtener un panorama claro sobre el resultado positivo o negativo que se ha generado tras la aplicación de las políticas de protección a la producción aplicadas en el gobierno del ex presidente Ec. Rafael Correa Delgado con respecto a las importaciones del mismo sector, con una base de datos de un período de 15 años comprendidos entre el año 2001 y 2016, con ello se determinó un punto de corte conocido como punto de quiebre o umbral, tras ubicar este punto se establece la realización del test de Chow para encontrar el cambio en la estructura y la posterior aplicación de la regresión discontinua, con base en esto se analizaron los efectos de homocedasticidad, multicolinealidad, autocorrelación y heterocedasticidad, si al realizar estos supuestos existe falencia en la serie temporal presentada se realiza una corrección en la serie para así hacer factible la aplicación del test propuesto.

Estudio de evaluación de impactos, este método está encaminado a obtener respuesta a diferentes preguntas relacionadas a la economía normativa, como: ¿Sucede lo que debería suceder?; y evalúa los eventos que se han dado a lo largo del período de estudio, esta evaluación analiza el resultado del o efecto que tuvo una determinada acción sobre otra (variable X con respecto a una variable Y). Este tipo de evaluación concerniente al impacto se propone para medir de una forma objetiva, eficiente, eficaz y cuantitativa los efectos de la aplicación de un evento a una situación de relevancia, como por ejemplo: ¿Qué impacto existe en las importaciones del sector automotriz del Ecuador, tras la aplicación de las políticas de protección salvaguardias para nuestra industria productiva?; La causa será la implementación de la política de salvaguardias, mientras el efecto va a ser el incremento o disminución en las importaciones del sector en el período de estudio.

Para determinar si los objetivos planteados tras aplicar la política en estudio se dieron de acuerdo a los parámetros propuestos por quienes desarrollaron la aplicación de las salvaguardias se realiza un estudio del impacto que ha dejado esta normativa, con esto se podrá corregir de forma acertada para su posible futura re implementación.

3.4.1 Métodos de Evaluación de Impactos

3.4.1.1 Diseño Experimental

En este método se manipula una variable con el objetivo de observar el efecto que se dará sobre el grupo en estudio de la serie temporal, la influencia que esta variable tenga.

Primero es necesario conformar grupos de beneficiarios de la política aplicada y esta será la base las mediciones, para evaluar los resultados de este test se deben obtener datos anteriores a la aplicación del estudio de impactos.

3.4.2 Diseño Cuasi – Experimental

El test discontinuo se encuentra en la categoría de Cuasi – Experimental basado en datos que ya existen y que condonan la creación de conjuntos de datos de beneficiarios y que son totalmente comparables con el grupo en estudio, con sus características.

Aedo (2015) menciona que, es de gran relevancia enmarcar que la selección de los grupos de estudio no pueden determinarse de forma aleatoria, cada uno de los grupos debe mantener un control estadístico para que tengan las similitudes necesarias con el conjunto de datos específico para su análisis, una de las ventajas de la utilización de este test es que podemos utilizar información secundaria que ya ha sido creada y por esta razón su aplicación es rápida, la mayor desventaja en este test es que se pueden encontrar datos con sesgo o erróneos.

La regresión discontinua (RD), brinda una comparación entre la información presentada que existe bajo el umbral encontrado y de esta manera la ubica en un grupo o sector para su posterior análisis en comparación con los datos por sobre el umbral,

es decir que este test indica de forma medida y continua la forma en la que puede ser clasificada la información.

El planteamiento del índice se estructura de la siguiente manera:

$$y_i = \alpha_i + x_i\beta_i + Zi + \varepsilon_i$$

Donde α_i es contante para el análisis posterior de las variables propuestas para su respectivo estudio:

x_i : Las variables en estudio (Salvaguardias a las importaciones en el Sector Automotriz y Balanza Comercial)

β_i : será el coeficiente para la regresión parcial

z_i : Es establecida como una variable dummy que siempre va a tener un valor de uno y si es que resulta beneficiario, si no lo es tendrá un valor de cero

ε_i : Será el margen de error estadístico.

3.4.2.1 Modelo de Regresión Discontinua planteado para el Sector Automotriz

$$\hat{Y} = \hat{\beta}_1 + \hat{\beta}_2 X_i + \hat{\mu}_i$$

$$\widehat{pib} = \hat{\beta}_1 + \hat{\beta}_2(\text{importaciones}) + \hat{\mu}_i$$

Donde:

Y: PIB

β_1 : Coeficiente

β_1 : Coeficiente

X_1 : Importaciones del sector automotriz

μ_i : Error estadístico o perturbación

3.4.3 Modelo de Regresión lineal Múltiple de las Salvaguardias a las importaciones del Sector automotriz con respecto a la Balanza Comercial del Ecuador.

El tratamiento de la información será realizado con un modelo de regresión múltiple para comprobar las hipótesis planteadas y respaldar en su totalidad la investigación, así como se estructura en el siguiente modelo:

$$Y_1 = \beta_0 + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + u$$

Donde:

Y_1 : PIB a precios constantes (2007)

X_1 = Saldo de la Balanza Comercial

X_2 = Recaudación media por valor de Salvaguardias

u = Error o perturbación

CAPÍTULO IV

4 RESULTADOS

4.1 PRINCIPALES RESULTADOS

La descripción de las variables en relación a la manera en que tiende a evolucionar el problema en estudio por medio de un análisis descriptivo y su posterior ilación estadístico econométrica, por esta se realizan los estudios y contrastes acordes al modelo planteado.

Tras analizar las importaciones realizadas en el período de tiempo necesario para su respectivo análisis se encuentra que los principales países que exportan su producción hacia el Ecuador son los provenientes de Asia, los cuales mantienen un valor de un 70% de toneladas métricas de productos que llega al país, adicional a esto el precio es de un 63.8% con respecto a sus competidores, a esto le siguen los países del continente americano con una relevancia del 28% de las toneladas métricas que ingresan al país por parte del sector en estudio con un valor de 5.357.071 miles de millones de dólares los demás continentes conforman el restante 2.2%.

Las naciones más representativas para el país en cuanto a importaciones del sector analizado son Japón y Corea del Sur, los cuales representan un 43.4% de los productos que ingresan por vía legal al Ecuador, actualmente tras relegar a Japón el líder en comercio con el país en este tipo de bienes es Corea del Sur a partir del año 2012. Del continente americano uno de los principales oferentes de este tipo de artículos es Colombia, el cual se encuentra en el quinto lugar de comercio con nuestro país

exceptuando los años 2009 y 2013, uno de los países que se han relegado hasta el año 2009 en cuanto a exportar hacia el Ecuador es EEUU ya que aunque actualmente es el nuestro principal socio en cuanto a comercio se trata no aporta con más del 9% en el sector.

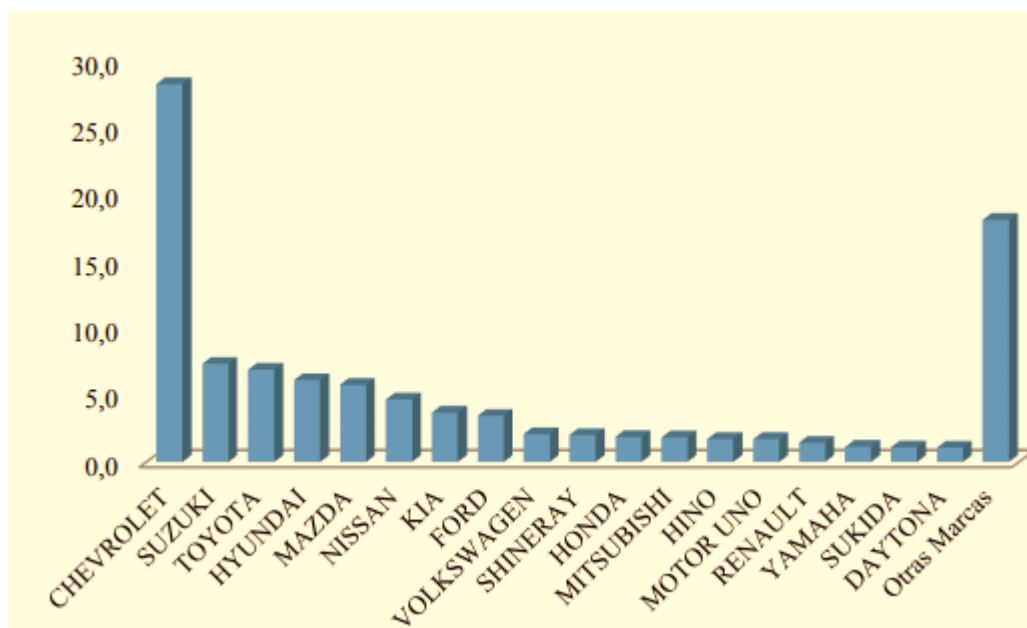
Tabla 3. Participación en el mercado por miles de TM años 2008-2015.

2008		2009		2010		2011	
Japón	69854,34 26%	Corea del Sur	44046,04 22%	Corea del Sur	68108,41 24%	Corea del Sur	59189,16 22%
Corea del Sur	45536,62 17%	Japón	43596,17 21%	Japón	47923,00 17%	China	55968,79 21%
Tailandia	38982,51 15%	China	29805,91 15%	China	40022,27 14%	Japón	39688,80 15%
China	34591,99 13%	Tailandia	20653,29 10%	Tailandia	31586,6 11%	Colombia	29118,19 11%
Colombia	27725,75 10%	EE. UU.	19971,47 10%	Colombia	31362,56 11%	Tailandia	23364,47 9%
R. del mundo	49491,51 19%	R. del mundo	45111,09 22%	R. del mundo	67835,23 24%	R. del mundo	63885,14 24%
2012		2013		2014		2015	
China	61709,09 24%	China	68746,08 26%	China	69643,91 27%	China	54287,15 28%
Corea del Sur	46932,74 18%	Corea del Sur	45282,84 17%	Japón	38727,47 15%	Corea del Sur	33760,27 18%
Japón	35392,59 14%	Japón	36173,81 14%	Corea del Sur	38419,51 15%	Japón	33386,42 17%
Colombia	27436,06 11%	EE. UU.	23385,14 9%	Colombia	24050,76 9%	Colombia	15431,83 8%
EE. UU.	24664,58 9%	Tailandia	21593,99 8%	Tailandia	23798,53 9%	Tailandia	16269,8 8%

Fuente: Banco Central del Ecuador
Elaborado por: Alex Arcos

Una de las principales actividades del sector automotriz en el país es la comercialización de vehículos, por la marcada carencia de tecnología y personal capacitado, en el país no se construyen autos desde sus cimientos, son ensamblados, los vehículos importados en su gran mayoría son de uso personal y en un monto reducido son adquiridos con la finalidad de trabajo, los cuales son destinados a todo tipo de actividades, ya sean estas para viajes, transporte, manufactura o agricultura, varias marcas se encuentran en el mercado ecuatoriano para su posterior comercialización.

Gráfico 4 Vehículos matriculados en el Ecuador por marca hasta el año 2016 porcentual.



Fuente: INEC

Elaborado Por: Alex Arcos

En el país durante el año 2015 existían 136 marcas matriculadas de vehículos, los principales exportadores de bienes de este tipo hacia el Ecuador son con un 32.23% Japón, seguido por EEUU con una participación de un 32.68% y Corea con una oferta del 10% al mercado nacional. La marca con mayor demanda por parte de los consumidores ecuatorianos es Chevrolet, la cual mantiene el liderato de consumidores en el mercado con el 28.20% del total, uno de los principales argumentos por parte de la marca para obtener tal aceptación es la imagen que mantienen en cuanto a sus modelos y el relativamente bajo costo de reparación de sus vehículos, adicionalmente mencionar el rendimiento que tienen este tipo de automotores; los principales competidores de Chevrolet en el Ecuador son Toyota y Suzuki los cuales tienen un 14.1% del total del mercado y Hyundai mantiene un 5.76% de cuota en la oferta nacional.

Tabla 4. Crecimiento de participación en el Mercado Nacional hasta el 2014.

<i>Vehículos matriculados</i>		
Año	Nº Vehículos	% de crecimiento
2007	920.000	-
2008	989.039	7,50%
2009	905.651	-8,43%
2010	1.171.924	29,40%
2011	1.418.339	21,03%
2012	1.509.458	6,42%
2013	1.722.728	14,13%
2014	1.752.712	1,74%

Fuente: INEC

Elaborado Por: Alex Arcos

Se puede realizar un breve análisis de los datos presentados, existe un punto de quiebre que se encuentra es el año 2006, es de carácter positivo para el sector ya que se nota un incremento con respecto al año 2009, este superávit se da en más de un 20%.

El principal objetivo de la aplicación de las políticas de protección llamadas salvaguardias para con este sector fue desarrollar el sector productivo e impulsar el crecimiento de la industria nacional, las políticas implementadas tuvieron poca aceptación por parte de las entes económicos dedicados a la importación y comercialización de este tipo de bienes, no solo a nivel nacional existió malestar por las salvaguardias a las importaciones, países oferentes de estos productos decidieron realizar quejas formales hacia el gobierno del Eco. Rafael Correa, con un argumento de disminución en la demanda por parte de los ecuatorianos hacia este tipo de artículos y adicionalmente contrabando de países cercanos, lo que resulta en competencia desleal.

La Superintendencia de Compañías del Ecuador hasta el año 2016 registraba 1603 entidades dedicadas a actividades relacionadas con el sector automotriz, todas ellas con su respectiva pesonería jurídica, realizando labores como fabricación de partes de motor, motores y ensamblaje de autos, mantenimiento, reparación y lavado de los mismos, empresas destinadas a prestar servicios y a elaborar bienes que tengan algún

tipo de relación con el sector en cuestión, como se puede apreciar en el siguiente gráfico:

Tabla 5. Empresas del Sector Automotriz por su categoría respectiva.

Tamaño por nivel de ingresos	Empresas con Personería Jurídico	
	Nº	%
Pequeña empresa	493	31%
Microempresa	386	24%
No definida	297	19%
Mediana empresa	255	16%
Grande	172	11%
<i>Total</i>	<i>1.603</i>	<i>100%</i>

Fuente: SupeCias del Ecuador
Elaborado Por: Alex Arcos

La categoría de las empresas se da por su nivel de ingreso, facturación anual y número de empleados, en un 31% las empresas son pequeñas, es decir que poseen un número de empleados menor a 50 personas, las empresas no definidas, tienden a realizar operaciones de alta gama en el mercado, es decir su facturación es superior aunque su número de operarios o empleados es reducido en comparación a empresas medianas y grandes.

En el país existe una gran mayoría de empresas concentrada en las regiones sierra y costa del sector, con un total de 826 hasta el 2016 según datos de la revista Ekos, lo que abarca más del 99% de la concentración total del mercado y la demanda de productos existentes, tan solo en la región sierra el número de empresas destinadas a este tipo de actividad económica representan un 47.7%, un dato adicional enmarca que la región insular junto con la región del oriente tienen tan solo el 1% de la participación total.

Tabla 6. Empresas dedicadas a actividades económicas relacionadas con el Sector Automotriz en el Ecuador hasta el año 2016.

Región	Nº	%
<i>Costa</i>	764	47,70%
<i>Sierra</i>	825	51,50%
<i>Amazonía</i>	12	0,70%
<i>Galápagos</i>	2	0,10%
Total	1603	100,00%

Fuente: SuperCias

Elaborado por: Alex Arcos

Las empresas del sector en estudio se han establecido en las provincias que han considerado más factible su trabajo, el Ecuador se encuentra constituido por 24 provincias con diversas características, tanto territoriales como el polución, uno de los puntos clave de la investigación se encamina a reconocer la influencia de cada una de las provincias en el sector, tanto por su volumen y capacidad productiva, como por su facturación anual, por ello es clave reconocer el la densidad poblacional por provincias y regiones, para establecer y concluir si la concentración poblacional influye en el número de entes económicos del sector en su respectiva provincia.

Tabla 7. Densidad poblacional por provincias en el Ecuador.

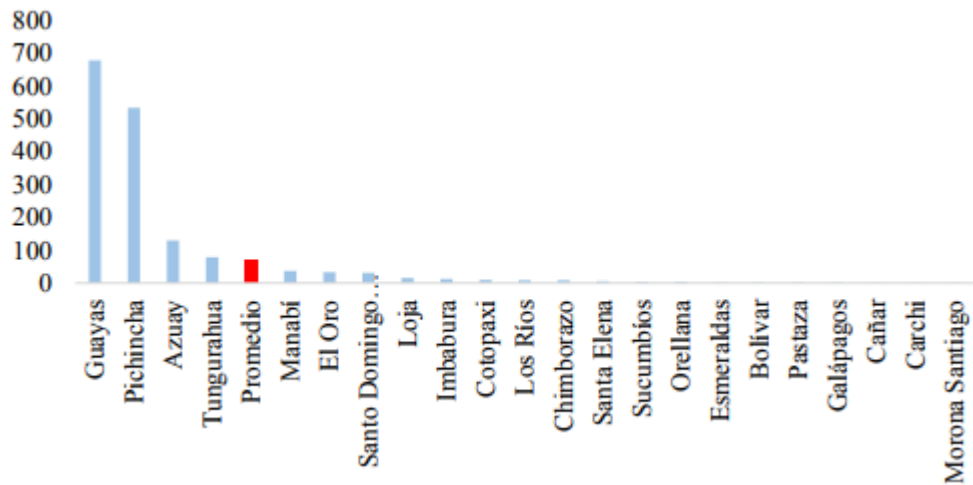
Provincia	Población		Empresas del sector automotriz	
	Nº	%	Nº	%
<i>Guayas</i>	4.111.866	25,10%	678	42,30%
<i>Pichincha</i>	2.973.755	18,20%	533	33,30%
<i>Manabí</i>	1.503.802	9,20%	37	2,30%
<i>Los Ríos</i>	871.406	5,30%	9	0,60%
<i>Azuay</i>	818.423	5,00%	130	8,10%
<i>El Oro</i>	675.876	4,10%	33	2,10%
<i>Esmeraldas</i>	604.517	3,70%	2	0,10%
<i>Tungurahua</i>	561.933	3,40%	79	4,90%
<i>Chimborazo</i>	505.419	3,10%	9	0,60%
<i>Loja</i>	498.270	3,00%	16	1,00%
<i>Cotopaxi</i>	461.799	2,80%	10	0,60%
<i>Imbabura</i>	448.353	2,70%	13	0,80%
<i>Santo Domingo de los Tsáchilas</i>	422.572	2,60%	31	1,90%
<i>Santa Elena</i>	362.603	2,20%	6	0,40%
<i>Cañar</i>	261.076	1,60%	1	0,10%
<i>Sucumbíos</i>	208.439	1,30%	4	0,20%
<i>Bolívar</i>	203.003	1,20%	2	0,10%
<i>Carchi</i>	180.716	1,10%	1	0,10%
<i>Morona Santiago</i>	177.788	1,10%	1	0,10%
<i>Orellana</i>	152.331	0,90%	4	0,20%
<i>Napo</i>	121.762	0,70%	-	-
<i>Zamora Chinchipe</i>	109.295	0,70%	-	-
<i>Pastaza</i>	101.454	0,60%	2	0,10%
<i>Galápagos</i>	29.800	0,20%	2	0,10%
Total	16.366.259	100,00%	1.603	100,00%

Fuente: INEC

Elaborado por: INEC

Tras realizar el análisis correspondiente al gráfico se encuentra que la provincia más poblada del país es Guayas con un 25.1% seguida por Pichincha con un 18.2% del total y lo que es reflejado en el número de empresas que se encuentran en el sector automotriz para las provincias mencionadas, con un 42.3% en Guayas y un 33.3% en Pichincha, esto implica que el número de empresas en tan solo estas dos provincias copa el 75.5% del mercado total, sin embargo el número poblacional no influye en su totalidad en el sector ya que se puede comprobar que Azuay concentra un 8% del mercado mientras que Manabí un 2.3% aunque Manabí tiene una densidad poblacional superior para con Azuay.

Gráfico 5. Número de empresas en el Sector Automotriz por provincias.



Fuente: Supercias
Elaborado por: Supercias

La concentración del número de empresas en el país contempla que entre las provincias de Azuay, Pichincha y Guayas albergan un 88.5% del total de la industria del sector, cabe dar a conocer que Tungurahua participa en un 4.9% a nivel nacional, la concentración de mercado puede darse principalmente por el tipo de empresas que se registran en las provincias mencionadas, en estos lugares se registran el 63% del total de los vehículos del país y las empresas mantienen un gran aporte constante al PIB nacional.

Para determinar el nivel de concentración existente en el mercado por parte de las entidades del sector Automotriz en el Ecuador por provincias es imperativo desarrollar el índice o coeficiente de Gini, este proceso refleja el nivel de equidad existente en el contingente del ingreso.

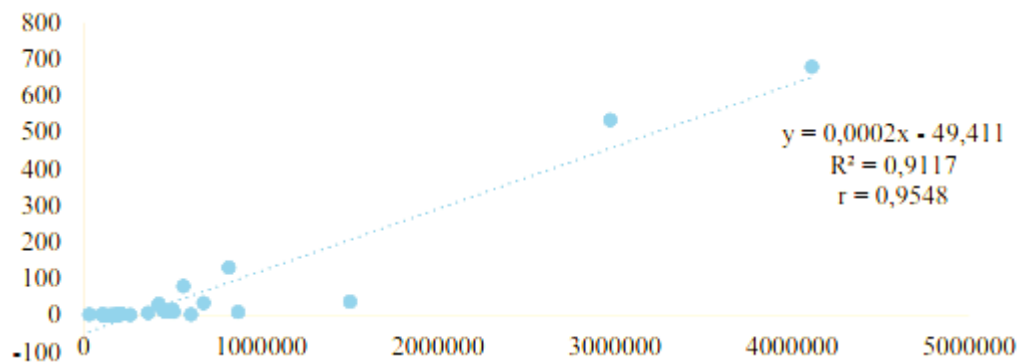
$$\text{Índice de Gini} = \frac{\sum (p_i - q_i)}{\sum p_i} = \frac{179,36}{195,45} = 0,92$$

Con la aplicación de este test se encuentra que para el año 2016 el resultado es de 0.92 lo que abala que el número de habitantes en las provincias de Pichincha, Guayas, Azuay y Tungurahua tiene una relación directa a la concentración empresarial del sector en estudio.

Con el afán de establecer de una forma eficiente si existe o no relación entre el número de habitantes provincial y las empresas reflejadas en estos sitios, se procede al cálculo del coeficiente de correlación, el cual da un resultado verás en cuanto al propósito del análisis.

El coeficiente de correlación da un resultado de una correlación cercana al 96% que implica una relación directamente proporcional al número de habitantes y empresas por provincias del Ecuador, es decir existe absoluta dependencia de las empresas en sus respectivas provincias y el número de residentes de las mismas.

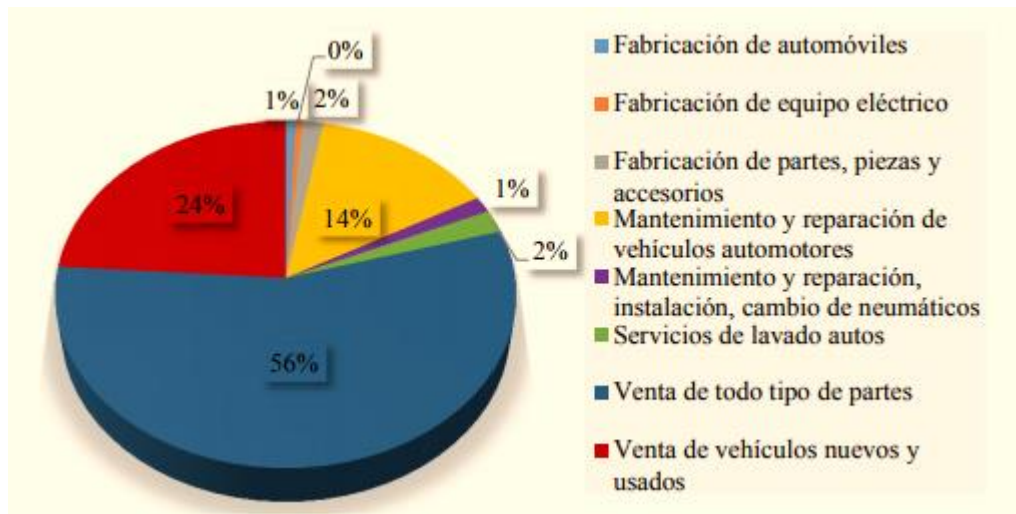
Gráfico 6. Coeficiente de correlación del número de empresas con respecto al número de habitantes por provincia.



Fuente: Supercias
Elaborado por: Alex Arcos

El sector automotriz en el país mantiene a dos sub sectores, la primera es dedicada al ensamblaje de vehículos armados y es conocida como (CBU) y la que comprende los CKD o empresas encargadas de la elaboración de vehículos por parte, a partir de esto el siguiente gráfico muestra la cuota y concentración del mercado de las empresas existentes en esta sección económica.

Gráfico 7. Actividades económicas de las empresas del sector automotriz.



Fuente: Supercias

Elaborado por: Supercias

La principal actividad económica del sector es la que se encamina hacia la comercialización de partes, artículos y repuestos automotrices la cual abarca aproximadamente un 56% del total del volumen de comercio del sector, en segundo lugar se encuentra la compra y venta de vehículos tanto nuevos como usados, actividad que representa el 14% del dinero que circula en este sector, la restante participación es dividida entre las diferentes actividades que se realizan como servicios de lavado y limpieza y fabricación de partes.

Las empresas que se relacionan a la compra y venta de partes de vehículos nuevas y usadas, se manifiestan en 890 empresas a nivel nacional para el año 2016, actividad económica con gran aceptación entre las personas dedicadas al sector.

Tabla 8. Empresas relacionadas a la compra y venta de partes de vehículos por provincia hasta el 2016.

Región	Nº	%
<i>Costa</i>	465	52,20%
<i>Sierra</i>	420	47,20%
<i>Amazonía</i>	4	0,40%
<i>Galápagos</i>	1	0,10%
Total	890	100,00%

Fuente: Supercias
Elaborado por: Supercias

Como es una tendencia marcada el número de empresas relacionadas a esta actividad se encuentra en las regiones Costa y Sierra con el 99% del total de entidades en el mercado, mientras que las regiones Insular y Amazonía mantienen un margen de un 0.5%.

Tabla 9. Empresas dedicadas a la venta de partes de vehículos por provincia en el Ecuador.

<i>Provincia</i>	<i>Nº</i>	<i>%</i>
<i>Guayas</i>	418	47,00%
<i>Pichincha</i>	275	30,90%
<i>Azuay</i>	64	7,20%
<i>Tungurahua</i>	33	3,70%
<i>Santo Domingo de los Tsáchilas</i>	22	2,50%
<i>Manabí</i>	18	2,00%
<i>El Oro</i>	17	1,90%
<i>Loja</i>	10	1,10%
<i>Cotopaxi</i>	7	0,80%
<i>Los Ríos</i>	7	0,80%
<i>Santa Elena</i>	5	0,60%
<i>Chimborazo</i>	3	0,30%
<i>Imbabura</i>	3	0,30%
<i>Bolívar</i>	2	0,20%
<i>Sucumbíos</i>	2	0,20%
<i>Carchi</i>	1	0,10%
<i>Esmeraldas</i>	1	0,10%
<i>Galápagos</i>	1	0,10%
<i>Pastaza</i>	1	0,10%
TOTAL	890	100,00%

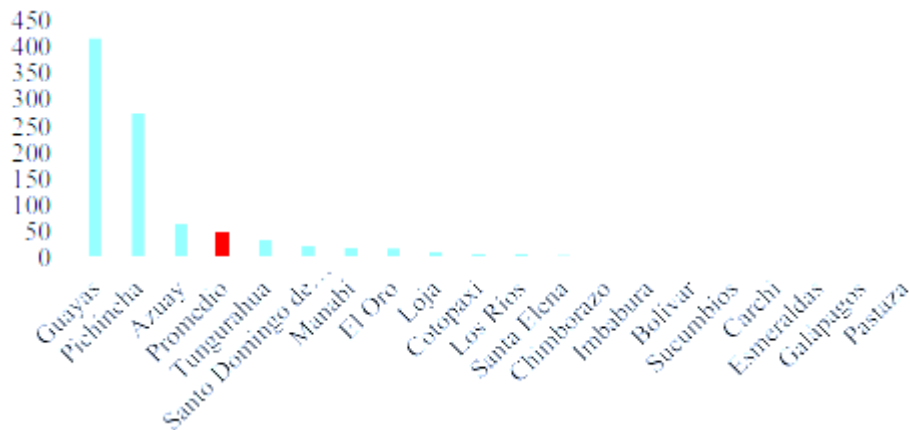
Fuente: Supercias
Elaborado por: Alex Arcos

El número de empresas dedicadas a este tipo de actividad económica tan solo en la provincia del Guayas tiene un 47% de entidades relacionadas a la comercialización de este tipo de artículos, en la provincia de la capital ecuatoriana la participación reflejada en el año 2016 es del 30.9% seguida por Azuay y Tungurahua respectivamente con un 10.9% en total.

El siguiente gráfico muestra el nivel de participación de las empresas del sector y denota un marcado dominio en el sector de las dos provincias con mayor número de

habitantes en el país con cerca del 79% de participación entre ambas provincias para el año 2016.

Gráfico 8. Empresas relacionadas a la compra y venta de partes de vehículos por provincia.



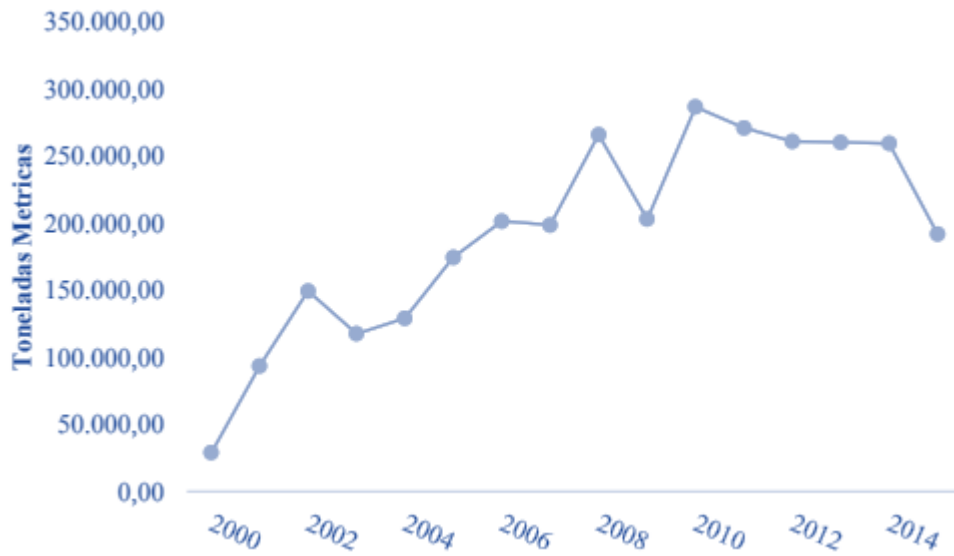
Fuente: Supercias

Elaborado por: Alex Arcos

Esta actividad es rentable para estas empresas ya que según datos de la Superintendencia de Compañías y Seguros, el margen de rentabilidad va desde e un 60% hasta a un 120% según el precio de costo del producto, por ejemplo, un filtro de aire tiene un costo de 1.20 dólares (depende el vehículo) y se comercializa en aproximadamente 8 dólares, cabe informar que en este mercado el precio es variable según el comprador (la mayoría de artículos son negociables en este segmento de mercado).

Las importaciones de partes para vehículos por parte del sector automotriz en el Ecuador para el año 2016 a partir del 2015 fueron de 3.095 miles de toneladas métricas, lo que se traduce en más de 23.73 miles de millones de dólares con más de 1.48 miles de millones de dólares por año en todo el país, lo que se refleja en la balanza comercial como un 8.6% del total de los productos importados en este período de tiempo como se muestra a continuación:

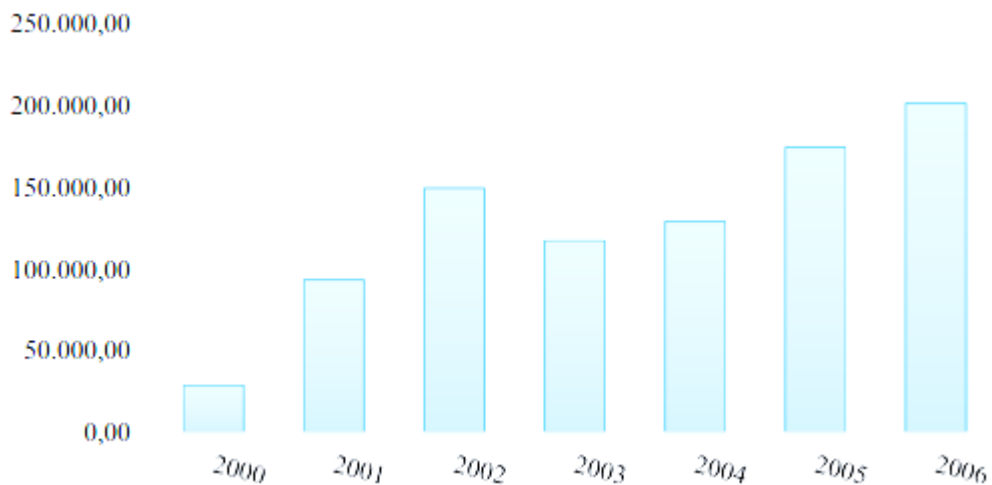
Gráfico 9. Importaciones de partes de vehículos del sector automotriz por año.



Fuente: BCE
Elaborado por: Alex Arcos.

Al hablar de política el gráfico muestra que existe un punto de quiebre entre los años 2008 y 2010, momento clave de las nuevas normativas fiscales y la crisis financiera mundial, a lo cual se adiciona la subida en el precio del petróleo y también el declive en el mismo.

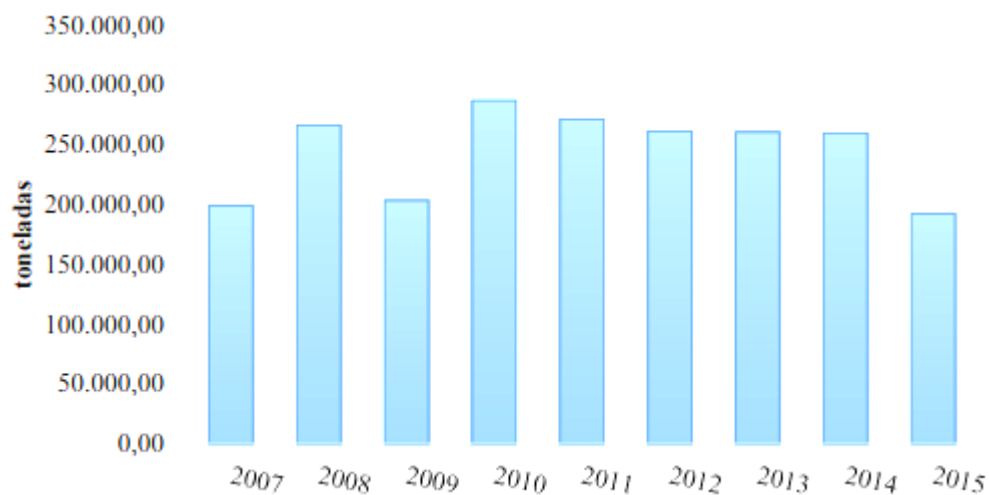
Gráfico 10. Importaciones del sector automotriz, antes de la presidencia del Economista Rafael Correa Delgado.



Fuente: BCE
Elaborado por: Alex Arcos

Como se menciona anteriormente existe un punto de quiebre entre antes y después del gobierno del Economista Rafael Correa, por esta razón se decidió realizar un análisis no muy profundo relacionado a las importaciones realizadas antes y después de que asuma el cargo, entre los años 2000 y 2006 tras el cambio de moneda del Ecuador la adquisición o compra de productos en el sector automotriz en el extranjero representaron un total de 895.501 toneladas métricas, que en dólares son una suma de 5.95'560.348 de millones de dólares; cada año se incrementaba en promedio un 51.76% y con mayor representatividad en el año 2002 con más del 46.7%.

Gráfico 11. Importaciones en el sector automotriz del Ecuador durante la presidencia del Economista Rafael Correa Delgado.



Fuente: BCE
Elaborado por: Alex Arcos

Una de las principales tareas del gobierno pasado fue la de la búsqueda de la sustitución de las importaciones ya el desarrollo gradual de la industria ecuatoriana, una de las variables en estudio justamente encaja en uno de sus mandatos, las salvaguardias a las importaciones nacen de una deficiente capacidad competitiva por parte de la industria nacional, la cual está ligada a varios factores como tecnología obsoleta, mano de obra no calificada y el exceso de competidores en el mercado con precios difíciles de superar o considerados predatorios.

Entre los años 2007 y 2016 las importaciones tienen un total de 2.99.516 millones de toneladas métricas y alcanzan un valor superior a los 17 mil millones de dólares con una tasa de crecimiento anual de más del 2%.

Las importaciones en el Ecuador tienen un comportamiento disperso en este sector, en el año 2008 se observa como el comportamiento cambia de forma abrupta con una baja sustancial del 24%, ya sea por factores económicos o la recesión mundial que existió ese año, a partir del año 2012 existe una tendencia constante o estancamiento en cuanto a la importación de este tipo de bienes.

Una de las formas de realizar el análisis completo del sector implica que se transformen los precios nominales a precios del Incoterm FOB, con el precio real el crecimiento desde el 2001 refleja un 3% y entre el año 2000 para el 2008 es de un 49% mientras que para el 2013 no se distingue ningún tipo de desarrollo, para los años siguientes este margen se ve afectado, años en los que sobre sale el 2015 por su disminución en un total de 27 puntos porcentuales.

Tabla 10. Importaciones con valor FOB del sector automotriz desde el año 2000 hasta el 2016.

Año	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Media	6.389,96	26.880,96	43.984,41	37.889,75	44.286,91	62.987,55	76.921,12	77.814,56
Mediana	6.134,94	26.993,36	42.880,87	38.370,48	42.084,36	60.828,48	78.225,92	78.375,83
Desv. tip.	3.318,66	8.884,16	6.588,95	3.030,00	8.508,58	6.862,98	10.108,00	26.626,84
Mínimo	2.351,29	12.625,23	35.792,82	32.905,71	34.609,91	52.054,58	51.236,29	3.425,80
Máximo	12.219,21	40.612,53	54.901,20	42.160,99	59.624,64	75.761,19	92.660,00	109.028,29
Asimetría	0,59	-0,21	0,4	-0,25	0,99	0,43	-1,32	-2,08
Curtosis	-0,71	-0,85	-1,17	-0,96	-0,22	-0,43	3,58	6,06
Suma	76.679,50	322.571,58	527.812,88	454.677,06	531.442,89	755.850,55	923.053,49	933.774,75
% crecim	-	321%	64%	-14%	17%	42%	22%	1%
Año	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Media	121.266,28	101.699,17	156.319,79	153.970,23	164.801,25	165.093,29	168.334,37	123.395,98
Mediana	115.561,15	96.864,73	154.739,65	159.386,20	167.419,29	163.923,27	170.299,65	96.843,44
Desv. tip.	23.814,18	14.752,67	25.603,29	20.343,41	30.043,05	12.147,63	20.480,97	54.286,23
Mínimo	84.256,48	79.849,66	112.661,76	119.308,18	121.025,68	138.774,26	136.540,38	72.968,48
Máximo	156.034,88	126.578,08	197.046,39	186.278,10	205.640,15	185.974,28	204.132,37	243.034,75
Asimetría	0,06	0,32	0,17	-0,52	-0,18	-0,35	0,14	1,36
Curtosis	-1,12	-1,19	-0,55	-0,28	-1,32	1,43	-0,36	0,71
Suma	1.455.195,30	1.220.390,03	1.875.837,45	1.847.642,73	1.977.614,97	1.981.119,49	2.020.012,43	1.480.751,75
% crecim	56%	-16%	54%	-2%	7%	0%	2%	-27%

Fuente: Supercias
Elaborado por: Supercias

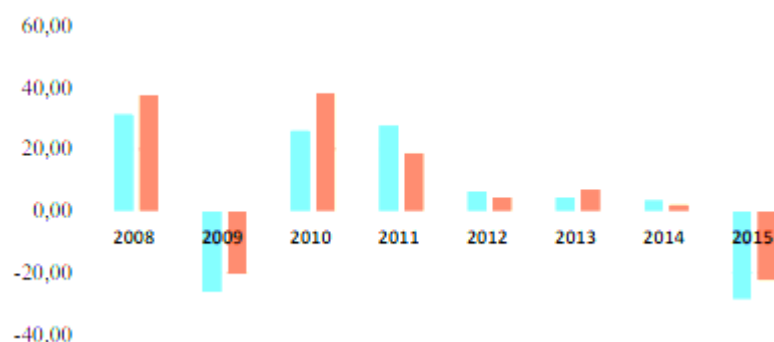
En la tabla se observa que entre los años 2000 y 2007 el monto de los productos importados es equivalente, sus cifras no mantienen una gran dispersión con la media marcada en este período de tiempo, en los períodos siguientes, esta realidad cambia con un mayor grado de dispersión entre año y año excepto el 2013.

Los datos que mayor notoriedad tienen son entre los años 2012 y 2015, datos en los que podemos encontrar un monto de 1.8 y 3.74 observaciones el monto mínimo, es decir en el año 2015 existe una dispersión más evidenciada con respecto a las importaciones realizadas.

Durante los tres primeros meses del 2015 cada mes se refleja una media persistente de 210.506.813 millones, para el cuarto mes del mismo año este valor se cae en 63 puntos porcentuales, para el mes de diciembre el promedio llega hasta los 90'235.746 millones que se estima en un 42.9% del promedio porcentual que se mantuvo en los primeros meses del año, lo que abala la injerencia que tuvo la disposición de las salvaguardias el 11 de marzo del 2015 para el sector en estudio.

Entre los años 2008 y el 2015, desde la depresión económica que atravesó el mundo, tan solo en el año 2008 el Ecuador mantuvo un índice positivo en cuanto a su balanza comercial se trata con un superávit de 1081 millones de dólares, para el año 2010 el saldo negativo o déficit se encontraba por sobre los 1079 millones de dólares, el cambio para el 2015 es abrupto con un saldo deficitario de 2092.400 millones de dólares según informa el BCE, el saldo refleja la disminución en el precio del crudo ecuatoriano, entre el 2008 y el 2014 existió un alza en cuanto a las importaciones se trata con una subida de 40 puntos y de 30 con respecto al 2007 como se explica en el siguiente gráfico:

Gráfico 12. Crecimiento de las importaciones y exportaciones por año en el Ecuador 2008-2015



Fuente: BCE

Elaborado por: Alex Arcos

El gráfico muestra el déficit que mantienen los saldos de la balanza comercial en el país con un desarrollo en las exportaciones no menor al 5.8%, así como las importaciones han llegado a mantener un margen de crecimiento porcentual de un 8% durante el período mencionado.

En el año 2015 durante el mes de marzo entra en vigencia la normativa para la aplicación de salvaguardias a las importaciones, mismas que contemplan cierto tipo de impuestos y aranceles a determinados bienes y servicios prestados por parte de países a nivel mundial y el Ecuador, esta normativa contempló sectores como el textil, tecnológico y automotriz con más de 2800 partidas gravadas con impuestos a la fuga de capitales, IVA, ICE y un impuesto adicional al tipo de producto, para el estudio se ha puesto a disposición una tabla con el detalle de los artículos gravados para la actividad económica en análisis para dejar un panorama claro con respecto a los artículos afectados en el Ecuador por la disposición, para su posterior análisis se desarrolla un modelo de carácter estadístico econométrico:

Tabla 11. Salvaguardias impuestas durante el período de estudio

GRUPO II	TARIFA AD-VALOREM					
1. Vehículos motorizados de transporte terrestre de hasta 3.5 toneladas de carga, conforme el siguiente detalle:	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea de hasta USD 20.000	5%	5%	5%	5%	5%	5%
Camionetas, furgonetas, camiones, y vehículos de rescate cuyo precio de venta al público sea de hasta USD 30.000	5%	5%	5%	5%	5%	5%
Vehículos motorizados, excepto camionetas, furgonetas, camiones y vehículos de rescate, cuyo precio de venta al público sea superior a USD 20.000 y de hasta USD 30.000	15%	10%	10%	10%	10%	10%
Vehículos motorizados, cuyo precio de venta al público sea superior a USD 30.000 y de hasta USD 40.000	25%	15%	15%	15%	15%	15%
Vehículos motorizados, cuyo precio de venta al público sea superior a USD 40.000 y de hasta USD 50.000	35%	20%	20%	20%	20%	20%
Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a USD 50.000 y de hasta USD 60.000	35%	25%	25%	25%	25%	25%
Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a USD 60.000 y de hasta USD 70.000	35%	30%	30%	30%	30%	30%
Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a USD 70.000	35%	35%	35%	35%	35%	35%
2. Vehículos motorizados híbridos o eléctricos de transporte terrestre de hasta 3.5 toneladas de carga, conforme el siguiente detalle:	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea de hasta USD 35.000		0%	0%	0%	0%	0%
Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea superior a USD 35.000 y de hasta USD 40.000		8%	8%	8%	8%	8%
Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea superior a USD 40.000 y de hasta USD 50.000		14%	14%	14%	14%	14%
Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea superior a USD 50.000 y de hasta USD 60.000		20%	20%	20%	20%	20%
Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea superior a USD 60.000 y de hasta USD 70.000		26%	26%	26%	26%	26%

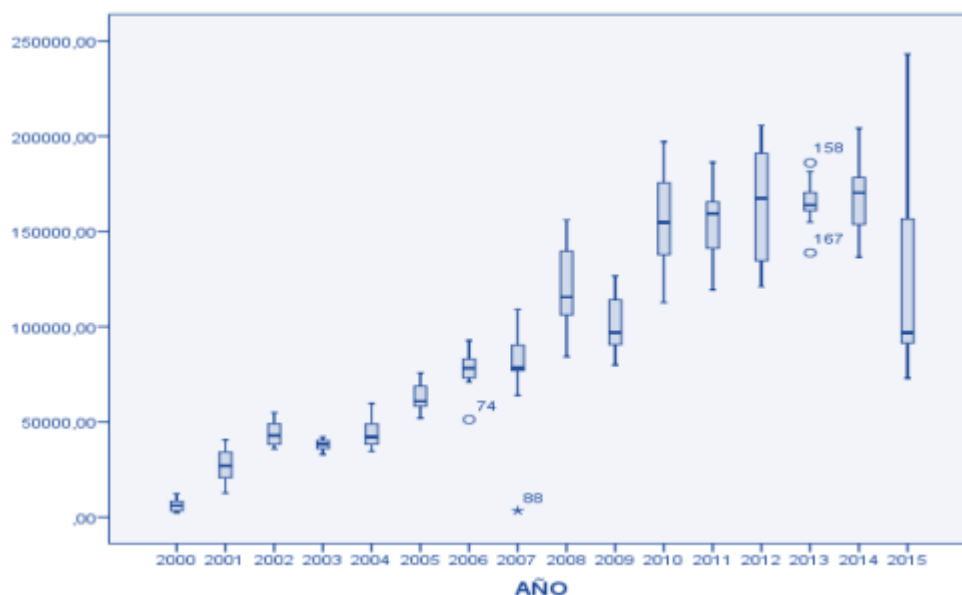
3. Aviones, avionetas y helicópteros excepto aquellas destinadas al transporte comercial de pasajeros, carga y servicios; motos acuáticas, triceres, cuadrones, yates y barcos de recreo:	35%	15%	15%	15%	15%	15%
---	-----	-----	-----	-----	-----	-----

Fuente: Servicios de Rentas Internas
 Elaborado por: Alex Arcos

Según la tabla establecida anteriormente se puede notar que el promedio ponderado de la tasa de crecimiento de las salvaguardias se mantiene constante a lo largo del período en estudio por lo que no existirá un punto de quiebre en el análisis de esta variable.

A continuación, se muestran las importaciones realizadas en términos FOB en el sector automotriz durante el período de estudio:

Gráfico 13. Importaciones del sector automotriz 2000- 2015



Fuente: Banco Central del Ecuador
 Elaborado por: Alex Arcos

El gráfico presentado enmarca los estadísticos de las importaciones mensuales en un lapso de 16 años a partir del año 2000, analizando el gráfico se encuentra que las

importaciones tienden a crecer en los años 2009, 20013 y 2015, en los años anteriores hasta el 2007 existe una tendencia constante, es decir se mantienen en un margen similar, los datos no tienen una dispersión significativa en relación a su media, excepto en los años siguientes al 2013, los datos que tienen una fluctuación más relevante se encuentran desde el año 2012 hasta el año 2015.

En el 2012 hasta el mes de junio mensualmente se mantenía una media de importación de 188´413.608 mientras que para el final del año esta cambió en 1.228.821.159,00 de dólares con un incremento de un 13.29% y lo que implica que disminuyó en un 25% el promedio por mes de las importaciones, durante los tres primeros meses del año 2015 el valor de su promedio oscilaba entre los 201.5 millones de dólares y los cuales para abril tuvieron una baja del 63%.

4.2 ANÁLISIS ECONÓMETRICO

Para analizar de una forma completa el presente estudio se plantea la elaboración de un modelo econométrico que respalde las hipótesis planteadas para su posterior análisis e interpretación, para esto se procede a la realización de un modelo de regresión lineal múltiple aplicado a las salvaguardias sector automotriz con relación a la balanza comercial, para determinar así la incidencia que mantiene la variable independiente con respecto a la variable dependiente, adicionalmente se utilizará un método de evaluación de impactos para medir de esa manera la incidencia que mantienen las salvaguardias al sector automotriz hacia la balanza comercial en el período de estudio.

4.2.1 Evaluación de Impactos.

4.2.1.1 Regresión discontinua a la izquierda.

$$\widehat{pib} = 2.11e^{07} - 0.079cif$$

Tabla 12. Resultados del test de regresión discontinua a la izquierda

	F (1,33)	0,01
	R	0,9534
	R2	9094
B	Error std	T
CIF	0,79174	-0,11
Constante	1.530.882,00	13,88

Cuando el CIF de las importaciones al sector en estudio tiene un valor de cero, el PIB obtiene un valor de $2.11e^{07}$ en miles de dólares.

Si llegamos a incrementar una media de un valor de 1000 dólares al CIF del sector automotriz, el PIB va a decrecer en 0.83 miles de dólares.

El estimador B1 es relevante para el estudio pues mantiene un valor t de 13.88 que es superior a 2 por tanto tiene mayor importancia para el caso.

El segundo estimador o B2 no tiene relevancia ya que su valor t es inferior a 2 con un total de 0.11.

La prueba F denota que la regresión no tiene nivel de significancia ya que su valor se torna de 0.01.

R^2 tiene un valor de 0.91 y la regresión es ajustada a la totalidad de los datos propuestos.

La relación entre la variable de PIB y la variable CIF de la importación del sector automotriz tiene un margen elevado con un $r = 0.95$, esto implica que existe relación entre ambas variables.

4.2.1.2 Regresión Discontinua a la derecha

$$\widehat{pib} = 1.88 e^{07} + 12.86 cif$$

Tabla 13. Resultado regresión discontinua

β	error std	p>z
Ciflin	10,6347	2,225
Cionstante	1530930	0

Cuando el CIF a las importaciones tiene un valor estimado de 0, el PIB tiende a un incremento de $1.88e^{07}$ hablando en miles de dólares.

Cuando el CIF tiene una subida de su valor en 1000 dólares, los productores nacionales del sector también crecen en 12.85 miles de dólares.

Al contrario que en el test anterior el estimador que se torna relevante para el estudio es el B2 ya que mantiene un valor de probabilidad superior a 0.05.

Tras observar estos valores, se comprueba que se generó un punto de quiebre en el estimador denominado intercepto con un valor de más de dos mil trescientos millones de dólares, su pendiente toma un valor de 127.800 dólares. Este punto denominado umbral se genera a raíz de la baja en el valor de mercado del crudo del Ecuador, influyen también políticas de cambio en la forma de producción y en la matriz misma de la producción del país, las importaciones se mantienen un índice elevado y con un déficit marcado, el consumismo de igual forma aporta a este impacto encontrado. Por esta razón el sector automotriz comienza un declive en la demanda de sus bienes y servicios por parte de los consumidores.

4.2.2 Regresión lineal Múltiple

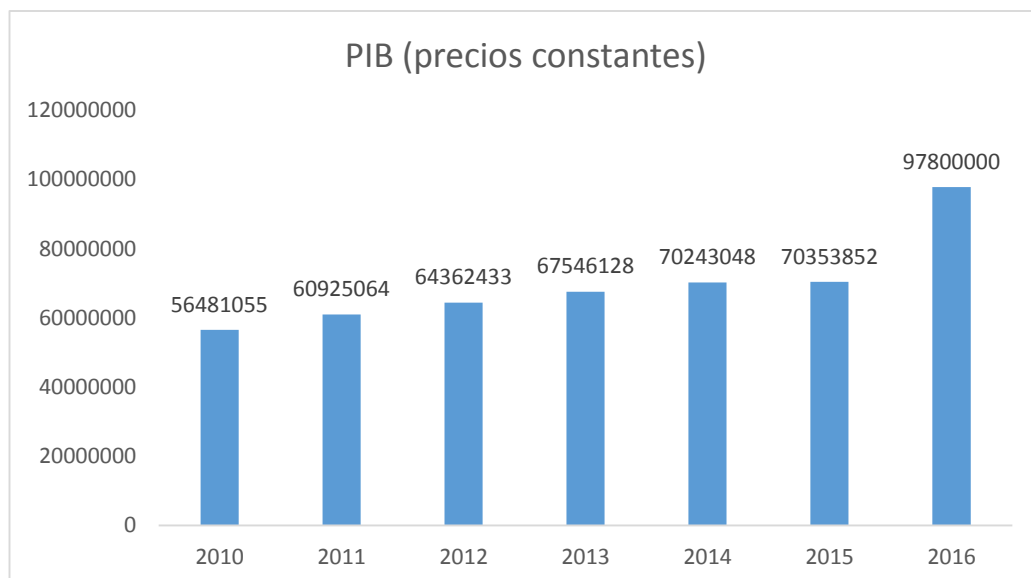
Para la elaboración de este modelo se han tomado en cuenta las variables PIB a precios constantes ya que una parte fundamental del PIB se encuentra conformada por la balanza comercial del país para determinar la realidad económica del Ecuador, por esta razón la balanza tanto de pagos como comercial mantienen una estrecha relación con el producto interno bruto, al ser este conformado por todos los bienes y servicios producidos por el país en un determinado período de tiempo.

Tabla 14. Resumen de las variables a utilizar en el modelo econométrico.

Años	PIB (precios constantes)	Saldo de la Balanza Comercial del Ecuador (millones de dólares)	Salvaguardias a las importaciones promedio ponderado	Importaciones reales del sector automotriz (miles de dólares)	Recaudación media por valor de Salvaguardias del sector (miles de dólares)
2010	56481055	-197873	25.00%	1,875,837.45	468,959.36
2011	60925064	-82950	18.00%	1,847,642.73	332,575.69
2012	64362433	-4461	18.00%	1,977,614.97	355,970.69
2013	67546128	-107501	18.00%	1,981,119.49	356,601.51
2014	70243048	-72316	18.00%	2,020,012.43	363,602.24
2015	70353852	-212962	18.00%	1,480,751.75	266,535.32
2016	97800000	5095	18.00%	2,515,593.48	452,806.83

Fuente: Banco Central del Ecuador
Elaborado por: Alex Arcos

Gráfico 14. Crecimiento del PIB a precios constantes desde el 2010 hasta el 2016 en el Ecuador.



Fuente: Banco Central del Ecuador
Elaborado por: Alex Arcos

La variabilidad del PIB del Ecuador refleja en su entorno que la producción de bienes y servicios entre los años 2010 y 2016 se ha incrementado, siendo de vital importancia recalcar que existen factores como la medida de carácter proteccionista de la producción del Ecuador tenía como principal objetivo el crecimiento de la industria nacional, así como el incremento de la inversión extranjera en ciertos sectores de la producción han impulsado al desarrollo del tamaño de la economía de nuestra nación; el Producto Interno Bruto ha tenido un marcado crecimiento como se detalla a continuación:

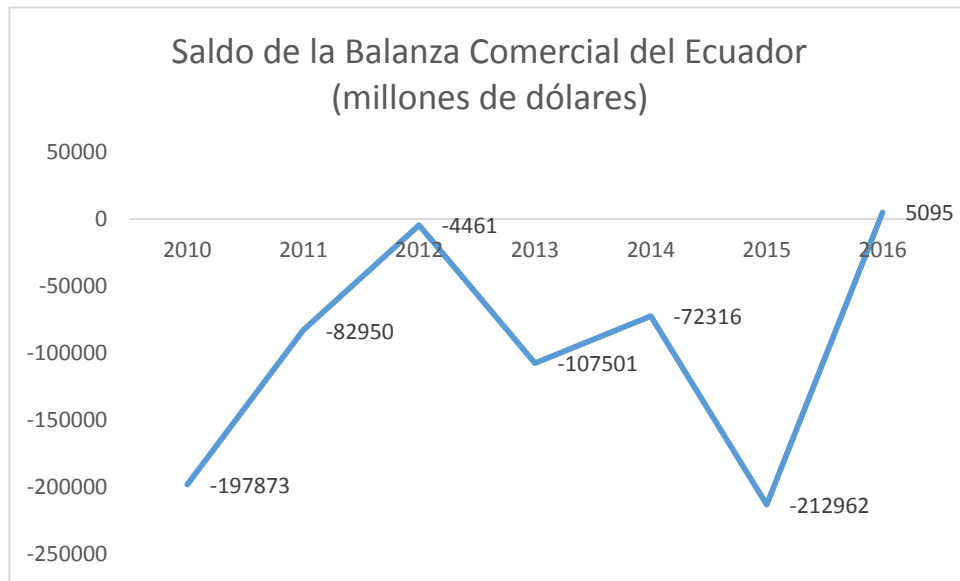
Tabla 15. Variación porcentual del PIB a precios constantes desde el 2011 al 2016.

<i>Año</i>	<i>Variación en el PIB</i>
2011	7,294%
2012	5,341%
2013	4,713%
2014	3,839%
2015	0,157%
2016	28,064%

Fuente: Banco Central del Ecuador.
Elaborado por: Alex Arcos

El déficit en la Balanza Comercial que se mantiene en constante dispersión y con un marcado saldo negativo, excepto en el año 2016, año en el cual se manifiesta un superávit de 5095 millones de dólares según el Banco Central del Ecuador, cabe aclarar que este superávit tiene como evento significativo el incremento de las exportaciones de crudo ecuatoriano, así también como la mejora en un menor grado en la capacidad de producción de varios sectores estratégicos no petroleros del país.

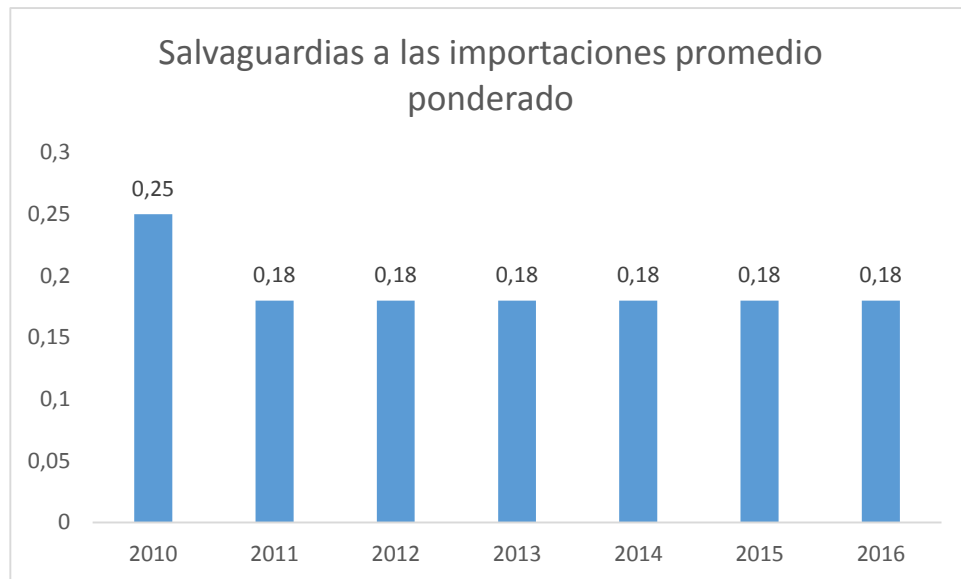
Tabla 16. Saldo de la Balanza Comercial del Ecuador años 2011 - 2016



Fuente: Banco Central del Ecuador
Elaborado por: Alex Arcos

Las Salvaguardias a las importaciones tienen un marcado promedio ponderado, puesto que fueron establecidas con un margen inicial y se regularon un año después, por esta razón se mantiene constante en un 18% a lo largo de los años a excepción del año 2010 donde se establecieron estas tarifas ad valorem a las importaciones de bienes y servicio por parte de los ecuatorianos.

Tabla 17. Promedio ponderado de las salvaguardias a las importaciones del sector automotriz del Ecuador desde el año 2010 hasta el 2014



Fuente: Supercias
Elaborado por: Alex Arcos

Para el respectivo análisis del modelo y los datos presentados obtenidos de fuentes fiables de información, se utilizará el software estadístico Gretl, se aplicará una regresión lineal múltiple y se comprobará el nivel explicativo de las variables propuestas con el modelo, para así concluir si las hipótesis propuestas tienen validez estadística y son abaladas por el análisis econométrico correspondiente, con el fin de comprobar la eficiencia del modelo, además de aplicar los contrastes respectivos para un mayor grado de eficacia.

4.2.3 Modelo

$$Y_1 = \beta_0 + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + u$$

Y_1 : PIB a precios constantes (2007)

X_1 = Saldo de la Balanza Comercial

X_2 = Recaudación media por valor de Salvaguardias

u = Error o perturbación

Tabla 18. Modelo 1: PIB a precios constantes en función al Promedio Ponderado de las Salvaguardias a las Importaciones y al saldo de la Balanza Comercial

Variable dependiente: PIB a Precios Constantes

	<i>Coficiente</i>	<i>Desv. Típica</i>	<i>Estadístico t</i>	<i>valor p</i>
Constante	6.78804e+07	3.36826e+07	2.015	0.1141
Saldo de la Balanza Comercial	76.5762	68.5287	1.117	0.3264
Recaudación media por valor de Salvaguardias	24.6750	83.7119	0.2948	0.7828

Media de la vble. dep.	69673083	D.T. de la vble. dep.	13386536
Suma de cuad. residuos	7.70e+14	D.T. de la regresión	13871278
R-cuadrado	0.284178	R-cuadrado corregido	-0.073733
Fisher	0.793989	Valor p (de F)	0.512402
Log-verosimilitud	-123.0912	Criterio de Akaike	252.1825
Criterio de Schwarz	252.0202	Crit. de Hannan-Quinn	250.1768
Rho	0.917381	Durbin-Watson	0.451280

Fuente: Tabla 14
Elaborado por: Alex Arcos

Tras la aplicación del modelo de regresión múltiple se puede observar en la tabla número 19, las variables que explican al PIB en precios constantes para el estudio,

Saldo de las Balanza comercial (X1) y Recaudación media por valor de Salvaguardias (X2) los resultados estadísticamente hablando son representativos para el estudio con valores de 0.3264 para la variable de Saldo de la Balanza comercial y de 0.782821 para la tasa promedio ponderada de las salvaguardias a las importaciones, el estadístico Fisher presenta un valor de probabilidad de 0.512402, así como el coeficiente de determinación corregido de -0.7373, lo que implica que las variables mantienen una correlación inversa y explican en un 73.73% al PIB a precios Constantes del Ecuador

Tras la aplicación del modelo y el test de White se encontró un valor p de 0.230238 que tiene un grado estadísticamente relevante, por lo que se acepta la hipótesis nula y se descarta la existencia de Heterocedasticidad en el modelo escogido, en otras palabras la varianza de los residuos no tiene una dispersión que se considere relevante.

Gráfico 15. Contraste de White

```

Contraste de heterocedasticidad de White
MCO, usando las observaciones 2010-2016 (T = 7)
Variable dependiente: uhat^2

```

	Coefficiente	Desv. Típica	Estadístico t	valor p
const	4.65680e+015	2.65129e+015	1.756	0.3295
SaldodelaBalanza~	1.10121e+09	2.05013e+09	0.5371	0.6862
RecaudaciAnmedia~	-2.41072e+010	1.34786e+010	-1.789	0.3246
sq_SaldodelaBala~	-2059.95	7601.53	-0.2710	0.8315
X2_X3	603.445	5409.30	0.1116	0.9293
sq_RecaudaciAnme~	32123.9	16910.0	1.900	0.3085

R-cuadrado = 0.981894

Estadístico de contraste: $TR^2 = 6.873257$,
con valor p = $P(\text{Chi-cuadrado}(5) > 6.873257) = 0.230238$

Fuente: Gretl
Elaborado por: Alex Arcos

La tabla mostrada deja a consideración un coeficiente de determinación de 0.981894, es decir que las variables X explican en un 98.19% a la variable dependiente

Gráfico 16. Test de colinealidad

```
Factores de inflación de varianza (VIF)
Mínimo valor posible = 1.0
Valores mayores que 10.0 pueden indicar un problema de colinealidad

SaldodelaBalanzaComerciald      1.062
RecaudaciAnmediaporvalorde     1.062

VIF(j) = 1/(1 - R(j)^2), donde R(j) es el coeficiente de correlación múltiple
entre la variable j y las demás variables independientes

Diagnósticos de colinealidad de Belsley-Kuh-Welsch:

      lambda      cond      --- proporciones de la varianza ---
      2.668      1.000      const Saldodel~ Recaudac~
      0.319      2.891      0.003      0.041      0.004
      0.013      14.291     0.008      0.837      0.016
                                0.989      0.122      0.980

lambda = valores propios de X'X, del más grande al más pequeño
cond   = índice de condición
nota:  las columnas de proporciones de la varianza suman 1.0
```

Fuente: Gretl

El test de colinealidad del factor de inflación de varianza dio como resultado que las variables explicativas no presentan presencia de colinealidad, ya que el valor que se manifiesta es inferior a 10, según Wooldrige (2010) los resultados del VIF inferiores a 10 no presentan colinealidad.

El test de no linealidad refleja un valor de probabilidad no significativo, con un estadístico p de 0.104255 con dato que acepta la hipótesis nula, por esta razón se determina que las variables puestas en contraste tienen inferencia lineal. De igual manera, a través del test de especificación de RESET de Ramsey se determinó que el modelo se encuentra correctamente especificado, puesto que se observó un valor de probabilidad del estadístico de 0,323, con lo que se determina que en el modelo no se omitieron variables relevantes ni tampoco se identificaron variables irrelevantes para su estimación.

Gráfico 17. Test de Reset Ramsey

Regresión auxiliar para el contraste de especificación RESET
MCO, usando las observaciones 2010-2016 (T = 7)
Variable dependiente: PIBpreciosconstantes

	Coefficiente	Desv. Típica	Estadístico t	valor p
const	2.30149e+010	3.03537e+010	0.7582	0.5275
SaldodelaBalanza~	38450.2	51363.0	0.7486	0.5322
RecaudaciAnmedia~	12276.4	16387.9	0.7491	0.5319
yhat^2	-7.48488e-06	9.78576e-06	-0.7649	0.5243
yhat^3	0.000000	0.000000	0.7823	0.5160

Estadístico de contraste: F = 2.091890,
con valor p = P(F(2,2) > 2.09189) = 0.323

Fuente: Gretl

Al ser una serie temporal corta, el test de normalidad no es aplicable, se aclara que la serie temporal es corta, por efecto de que las medidas de protección a los productores denominadas salvaguardias mantienen un lapso de vida de un máximo de 4 años, las medidas en el Ecuador se aplicaron por un período de 2 años, a partir del 11 de marzo del 2015.

4.3 CONCLUSIONES

- De acuerdo al objetivo específico número uno la Balanza Comercial del Ecuador durante el período de tiempo de estudio mantuvo un déficit hasta el año 2015, debido a la carencia de regulaciones en cuanto a las importaciones se trata, a partir de la vigencia de las medidas de proteccionismo a los productores denominadas salvaguardias la Balanza Comercial del país mantiene una evolución positiva con un superávit de 5095, esto no se debe en su totalidad a la reglamentación que se mantuvo en el período de estudio, sino además a la alza gradual en el precio del crudo que exporta la nación, es decir el efecto de las políticas salvaguardias ha sido eficiente en gran parte de la producción nacional.
- Acorde a lo planteado en el segundo objetivo del proyecto investigativo la política de salvaguardias afecta al promedio de importaciones que mantiene el Ecuador en el sector automotriz, las importaciones sufren un declive por el

cupo máximo de importes que podían realizar quienes se dedican a actividades económicas relacionadas con el sector estudiado, la comercialización de componentes que las importaciones tienden a crecer en los años 2009, 2013 y 2015, en los años anteriores hasta el 2007 existe una tendencia constante, es decir se mantienen en un margen similar, los datos no tienen una dispersión significativa en relación a su media, excepto en los años siguientes al 2013, los datos que tienen una fluctuación más relevante se encuentran desde el año 2012 hasta el año 2015. En el 2012 hasta el mes de junio mensualmente se mantenía una media de importación de 188'413.608 mientras que para el final del año esta cambió en 1.228.821.159,00 de dólares con un incremento de un 13.29% y lo que implica que disminuyó en un 25% el promedio por mes de las importaciones, durante los tres primeros meses del año 2015 el valor de su promedio oscilaba entre los 201.5 millones de dólares y los cuales para abril tuvieron una baja del 63%.

- En conformidad a lo dispuesto en el tercer objetivo del proyecto investigativo la política de salvaguardias afecta al promedio de importaciones que mantiene el Ecuador a partir del mes de marzo del 2015, cabe recalcar que la medida tiene efecto a partir del 11 de marzo del mismo año, se refleja una media persistente de 210.506.813 millones, para el cuarto mes del mismo año este valor se cae en 63 puntos porcentuales, para el mes de diciembre el promedio llega hasta los 90'235.746 millones que se estima en un 42.9% del promedio porcentual que se mantuvo en los primeros meses del año, lo que abala la injerencia que tuvo la disposición de las salvaguardias el 11 de marzo del 2015 para el sector en estudio.

4.4 RECOMENDACIONES

- Se recomienda a la Universidad Técnica de Ambato, Facultad de Contabilidad y Auditoría que se establezcan líneas de investigación encaminadas al análisis macroeconómico y de los principales temas de debate e interés económico y

social, de manera que la academia forme parte activa del debate político y del accionar público en la sociedad ecuatoriana,

- Es recomendable que las principales instituciones gubernamentales de acción pública estructuren políticas encaminadas a mejorar la inversión productiva, y el crecimiento de las industrias del Ecuador, puesto que si bien es cierto el actual gobierno ha invertido considerablemente en el desarrollo social, es imperativo reforzar el ámbito productivo nacional con el objetivo de disminuir la dependencia extranjera en torno al consumo de productos que gozan de un mayor valor agregado.
- Desde el punto de vista técnico y político, los réditos de los procesos de auge deben ser destinados a la inversión pública y privada, tanto en el aspecto social como en el productivo puesto que, si dichos recursos se mantienen de forma prolongada como ahorro, parte de la economía generada por la población se vería destinada al depósito de valor improductivo, puesto que la inversión estatal dinamiza la producción y la economía nacional.

5 BIBLIOGRAFÍA

- ABC de la Economía. (2008). *Balanza de Pagos; Componentes*. México: ABC.
- AdcSalvuardias. (01 de Mayo de 2015). *AdcSalvuardiasEcuador*. Obtenido de <http://adcsalvuardias.blogspot.com/p/blog-page.html>
- AEADE. (2015). Salvuardias y el sector Automotriz. *Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador*, 64.
- Alert, G. T. (2015). *Medidas de Salvuardia*. Dakota del Norte: Global Trade Alert.

- Álvarez, A. (2015). *Porcentaje de afección de las Salvaguardias al Sector Automotriz*. Quito.
- ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DEL SALVADOR. (2005). *CLÁUSULA DE SALVAGUARDIA PROVISIONAL DE MODIFICACIÓN DEL ARANCEL CENTROAMERICANO DE IMPORTACIÓN*. San Salvador: ALRS.
- Asociación Nacional Automotriz de Chile. (2016).
- Banco Mundial. (2015). Balanza Comercial. *Banco Mundial*, 4.
- Borja, S. (2015). *Análisis del comportamiento del consumidor y de los factores que influyen en la decisión de compra de los automóviles en Quito*. Quito: Pontificia Universidad Católica del Ecuador.
- CEPAL. (2006). *Las políticas de comercio e industria en el Brasil: evolución y perspectivas*. Caracas: CEPAL.
- CINAE. (2013).
- COMEX. (2015). *Resolución de N°116*. Quito - Ecuador.
- Conceptodefinicionde. (19 de 3 de 2015). *Concepto Definición*. Obtenido de <http://conceptodefinicion.de/materia-prima/>
- Correos del Ecuador. (2014). *NUEVA TASA DEL 4X4 EN EL PAÍS*. Quito.
- Datosmacro.com. (2013). Salvaguardias y la Balanza Comercial. *DatosMacro*, 13.
- Datosmacro.com. (2015). Salvaguardias en el Mundo. *DatosMacro*, 11.
- De Gerencia - De Inversion-es. (2014). Comercio Exterior - Comercio y Aduanas. *De Gerencia*, 28-72.
- Díaz, A. (2001). *Política Económica*. McGraw-Hill Interamericana de España: Universidad de Sevilla.
- Diccionario Forex. (9 de Agosto de 2010). *Efxto Comunidad Forex*. Obtenido de <https://efxto.com/diccionario/importaciones>
- Economipedia. (2 de Octubre de 2014). *Economipedia*. Obtenido de <http://economipedia.com/definiciones/exportacion.html>
- Economipedia. (23 de Febrero de 2015). *Economipedia*. Obtenido de <http://economipedia.com/definiciones/importacion.html>
- Ecured. (09 de 08 de 2016). *Conocimiento para todos*. Obtenido de https://www.ecured.cu/Materia_prima

- El Economista. (4 de 12 de 2015). *ElEconomista*. Obtenido de <http://eleconomista.com.mx>:
<http://eleconomista.com.mx/industrias/2015/08/18/ultima-se-aprobacion-salvaguarda-acerera>
- Enciclopedia Financiera. (2013). *Teoría Económica*. Madrid: Enciclopedia financiera.
- Enciclopedia Financiera. (14 de Abril de 2016). *Enciclopedia Financiera*. Obtenido de <http://www.encyclopediainanciera.com/teoriaeconomica/macroeconomia.htm>
- Eurostat Statistics Explained. (12 de 8 de 2013). *Eurostat Statistics Explained*. Obtenido de Eurostat Statistics Explained: eurostatstatisticsexplained.org
- Guarderas & Erazo. (2015). Madrid.
- Herdoíza. (2015).
- Husillos, M. (2014). Economía Normativa. *Economipedia*, 1.
- INTA. (2011). *IMPORTACIONES*. Quito: CONDOR.
- Junco, V. L. (2015). *Aplicación de las Salvaguardias en la importación de Repuestos Automotrices*. Guayaquil: Universidad Politécnica del Litoral.
- Kamiya y Ramírez . (2004). *Las Barreras arancelarias y la economía*. Alicante: ABC.
- La Nación Argentina. (1999). *La industria del calzado y las salvaguardias*. Las Breñas: La Nación.
- Larraín, F., & Sachs, J. (2002). *Macroeconomía en la Economía Global*. Buenos Aires: Pearson Education.
- Luna Osorio. (2004). *Diccionario de Términos de Economía Universal*. Quito: Pudeleco.
- Mankiw, G. (2012). *Principios de Economía Sexta Edición*. Washington DC: Harward University.
- Marcet. (2008). *Análisis de la crisis financiera en Argentina 2008*. Buenos Aires: Brotsbut.
- Mendoza, E., & Santiago, N. (2009). *Industria Automotriz en el Ecuador, Simientos*. Quito: ABS.
- Mesias, P. (2014). *Industria automotriz pro y contras de los impuestos establecidos*. Riobamba: S/N.
- Ministerio del Comercio Exterior y Turismo Perú. (2003). *Comercio Exterior*. Lima.

- Montes, J. (2015). *Capacidad productiva y tecnificación de los automotores en el Ecuador 2015*. Guayaquil: S/N.
- Mosquera & Vintimilla. (2013). *Análisis de la aplicación de la salida de divisas en las importaciones del sector automotriz en Cuenca*. Cuenca.
- Nación Economía Costa Rica. (14 de 4 de 2015). *Nación Economía Costa Rica*. Obtenido de Nación Economía Costa Rica: http://www.nacion.com/economia/agro/Pais-reduce-arancel-Argentina-Uruguay_0_1481451872.html
- Organización Mundial de Comercio. (2009). Salvaguardias. *Salvaguardias como medida de protección* (págs. 21-51). Ginebra: Alicante.
- ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO. (1994). *Información técnica sobre salvaguardias*. Ginebra: OMC.
- Paguay B. D. (2016). *Impacto de las Salvaguardias a las Importaciones en Ecuador*. Guayaquil.
- Paguay B. D. (2016). *Impacto de las Salvaguardias en el Ecuador*. Guayaquil.
- Perez, R. (2015). *Las afecciones del sector automotriz debido al cambio de la matriz productiva*. Quito: Universidad San Francisco de Quito.
- Pérez, R. (2015). *Políticas económicas estatales del Ecuador*. Quito: S/N.
- Policonomics. (2017). Economía normativa. *Policonomics*, 2.
- PROECUADOR. (2011).
- PROECUADOR. (11 de Marzo de 2016). *PROECUADOR*. Obtenido de PROECUADOR: <http://www.proecuador.gob.ec/invierta-en-ecuador/entorno-de-negocios/comercio-exterior/>
- Punguil, A. (24 de 11 de 2015). *Todo comercio Exterior*. Obtenido de <http://comunidad.todocomercioexterior.com.ec/profiles/blogs/sistema-de-importacion-4x4>
- Restrepo . (2010). *Análisis Coyuntural de Barreras Arancelarias en la Egión*. Colombia: El Condor.
- SEMPLADES. (2015).
- SENPLADES. (2016). Santiago.
- Should Current Account Balances Be Reduced. (2008). *Cuenta Corriente*. Arizona: Should Current Account Balances .
- SICE. (2015). *Sistema de Información de Comercio Exterior*.

Travéz. (2013). *Salvaguardias y su historia*. México.

UNIVERSIDAD CENTROAMERICANA JOSE SIMEÓN CAÑAS. (s/a). *La Balanza de Pagos*. Salvador: UNIVERSIDAD CENTROAMERICANA JOSE SIMEÓN CAÑAS.

wto.org. (24 de 8 de 2013). *Organización Mundial de Comercio*. Obtenido de https://www.wto.org/spanish/tratop_s/safeg_s/safeg_s.htm