FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y EMPRESARIALES

"Las restricciones arancelarias y sus efectos sobre la importación de neumáticos entre el período 2011- 2015 en el Ecuador"

Estudio de caso que se presenta como opción al título de Ingeniería en Administración de Empresas con énfasis en Negocios Internacionales.

AUTOR:
Luis Francisco Cárdenas Salinas

TUTOR:
MCS. Eliot Jaime

Guayaquil - Ecuador

2016

DEDICATORIA

Este trabajo se lo dedico a mi familia, quienes son el pilar fundamental en mi vida. A mi madre Luisa Salinas, quién fue mi apoyo y mi mayor motivación para poder alcanzar esta meta en mi vida. A mis amigos, ya que gracias a sus consejos y palabras de aliento pude seguir siempre adelante y culminar este importante proceso. El camino es aun largo, pero con la ayuda siempre de Dios seguro seguiré cosechando nuevos éxitos.

CERTIFICACIÓN DE REVISIÓN FINAL

QUE EL PRESENTE ESTUDIO DE CASO TITULADO:

"Las restricciones arancelarias y sus efectos sobre la importación de neumáticos entre el período 2011- 2015 en el Ecuador".

FUE REVISADO, SIENDO SU CONTENIDO ORIGINAL EN SU TOTALIDAD, ASÍ COMO EL CUMPLIMIENTO DE LOS REQUERIMIENTOS QUE SE DICTAN EN EL INSTRUCTIVO, POR LO QUE SE AUTORIZA A: LUIS FRANCISCO CÁRDENAS SALINAS QUE PROCEDA A SU PRESENTACIÓN.

Guayaquil, 25 de Mayo del 2016

_____

MCS. Eliot Jaime

Tutor

RESUMEN

Durante los últimos años, la economía ecuatoriana ha atravesado diversos momentos de crisis y unos pocos de relativa estabilidad económica. La implementación de políticas económicas impulsadas por el actual gobierno, surge como respuesta al cambio de la matriz productiva.

La caída en el precio del petróleo y la apreciación del dólar son uno de los motivos por los cuales el gobierno ha tenido que implementar este tipo de medidas con la finalidad de poder nivelar la balanza de pagos. La orientación de las políticas económicas ejecutadas por los gobiernos en su momento, introdujeron políticas proteccionistas (barreras de comercio exterior) relacionadas con la competitividad y productividad de la producción nacional.

En el Ecuador, según cifras obtenidas del Banco Central, las importaciones superan en gran porcentaje a las exportaciones. Es necesario pagar las divisas a los proveedores para que a su vez puedan entregar sus bienes y servicios. No solo se importa bienes de consumo final sino también maquinaria, materia prima y tecnología. Este desbalance ha producido a lo largo de la historia un saldo negativo en la Balanza de Pagos.

El presente caso de investigación fue elaborado en base a la imposición de las nuevas restricciones aplicadas a la importación de neumáticos. Las partidas que se vieron afectadas por estas nuevas medidas son las 4011.20.10.00 (radiales) y 4011.20.90.00 (las demás).

ABSTRACT

In recent years, the Ecuadorian economy has gone through moments of crisis and a few of relative economic stability. The implementation of economic policies promoted by the current government, is a response to the change of the productive matrix.

The drop in oil prices and the appreciation of the dollar is one of the reasons why the government has had to implement such measures with the aim of leveling the balance of payments. The orientation of economic policies implemented by governments at the time, introduced protectionist policies (foreign trade barriers) related to the competitiveness and productivity of domestic production.

In Ecuador, according to figures obtained from the Central Bank, imports exceed exports large percentage. It is necessary to pay the foreign exchange providers to turn to deliver their goods and services. Not only consumer goods but also machinery, raw materials and imported technology. This imbalance has occurred throughout history a deficit in the balance of payments.

This case study was prepared based on the imposition of new restrictions on the import of tires. Items that were affected by these new measures are the 4011.20.10.00 (radial) and 4011.20.90.00 (other).

Contenido

DEDICATORIA 2
CERTIFICACIÓN DE REVISIÓN FINAL 3
RESUMEN 4
ABSTRACT 5
INTRODUCCIÓN 7
JUSTIFICACIÓN 8
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA: 9
OBJETIVO GENERAL: 9
OBJETIVOS ESPECÍFICOS: 9
MARCO TEÓRICO 10
Comex: 10
Ventaja Absoluta: 11
Ventaja Comparativa: 11
Comercio Internacional: 12
Modelo Heckscher-Ohlin: 12
Libre Comercio 13
Política Económica y Comercial: 13
Los instrumentos de la Política Comercial: 14
Las Medidas Arancelarias 14
Proteccionismo: 15
DIAGNÓSTICO 17
Barreras no Arancelarias: 17
RESULTADOS 27
TABULACIÓN DE ENCUESTAS 27
PROPUESTA 39
CONCLUSIONES 41
BIBLIOGRAFÍA 42
ANEXOS 44

INTRODUCCIÓN

Los requisitos para los importadores de neumáticos han aumentado significativamente desde el año 2011, pero además este importante sector del comercio ha tenido que soportar la implementación de sobre tasas como método para equilibrar la balanza de pagos actual.

El presente caso de investigación fue elaborado en base a las nuevas políticas arancelarias implementadas en la importación de neumáticos, aplicadas a las partidas 4011.20.10.00 (radiales) y 4011.20.90.00 (las demás). En el 2011, SENPLADES implementó el Plan Reúsa Llanta cuyo objetivo principal es potencializar la industria del reencauche en el Ecuador. Mediante la creación de políticas públicas se pretende dinamizar este sector, que hasta hace poco era totalmente desconocido. Con el fin de lograr una dinamización del sector, se creó un Decreto Ejecutivo a través del cual se insta al sector público a rencauchar todos los neumáticos de su flota de vehículos a nivel nacional. Con este nuevo programa se busca beneficiar al sector del transporte pesado de pasajeros y comercial, vulcanizadores y empresas rencauchadoras.

Como parte de la política de sustitución de importaciones mediante resolución 009-2014 del 21 de marzo del 2014 publicada en el Registro oficial del COMEX, fue la creación del Registro de Importadores de Neumáticos, en base al índice de cumplimiento de reencauche.

Mediante una nueva resolución, el Comité de Comercio Exterior anunció que se aplicaría a partir del 11 de Marzo del 2015 una sobre tasa (salvaguardia) a una lista de las 2.800 partidas de productos importados gravados que van del 5% al 45%. En el caso de los neumáticos, se determinó que pagará una salvaguardia del 25%. El gobierno manifestó que la medida es temporal, es decir que tendrá una duración de 15 meses, tiempo durante el cual se realizarán evaluaciones periódicas y luego de concluido el plazo se hará un cronograma de desgravación.

A menos de un mes de aplicada esta nueva tasa, el COMEX eliminó las salvaguardias a las llantas para vehículos livianos correspondiente al 25% y para

aquellas llantas que se importen acogiéndose a las resoluciones 62,74 y 88 del COMEX, en las cuales se establecen cupos de importación para diferentes gremios del país.

Entre los que se acogieron a esta nueva disposición constan la Federación Nacional de Cooperativas de Transporte Público de Pasajeros (Fenacotip), la Federación Nacional de Transporte Pesado del Ecuador (Fenatrape), Federación Nacional de Transporte Urbano y la Cámara Nacional de Transporte Pesado del Ecuador.

JUSTIFICACIÓN

El desarrollo del presente caso de investigación está enfocado en determinar cómo la implementación de las nuevas restricciones en la importación de neumáticos, incluyendo la aplicación del 25% de salvaguardias temporal, ha influido en el sector de los importadores de neumáticos en el Ecuador. Se pretende evaluar el impacto que ha ocasionado en este importante sector de la economía y para ello es necesario sistematizar los fundamentos teóricos de las políticas arancelarias, diagnosticar la situación de los importadores y una vez recolectada la información necesaria se podrá sugerir propuestas que beneficien y fomenten el desarrollo de este sector.

El gobierno actual hizo especial énfasis al manifestar que la implementación de las salvaguardias era imprescindible para mitigar el impacto de la caída del petróleo y la depreciación del dólar. La importación de neumáticos es un tema que preocupa no solo a las personas que tiene un vehículo, sino a todas aquellas que utilicen algún medio de transporte, ya sea público o privado.

Los nuevos costos que tengan que pagar los importadores de neumáticos serán trasladados al consumidor final.

El parque automotriz del Ecuador es muy extenso, pese a la disminución de cupos de importación para los vehículos nuevos, según la Asociación Ecuatoriana Automotriz (AEA), en el 2015 fueron 80.098 los carros que ingresaron al país. Muchos importadores han dejado de ver rentable el mercado de neumáticos debido a las restricciones del producto. El problema radica en que

lamentablemente la industria nacional no está aún preparada para poder satisfacer la demanda de neumáticos, por lo que se generaría un problema de abastecimiento de la demanda nacional. Muchos ecuatorianos lo que hacen es viajar ya sea a Perú o Colombia para cambiar las cuatro llantas de sus vehículos donde las encuentran en muchas ocasiones hasta en la mitad del valor que se las comercializa en nuestro país.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA:

¿Cómo la Política Arancelaria implementada entre el 2011-2015 incide en la importación de neumáticos en el sector del transporte en el Ecuador?

OBJETIVO GENERAL:

Valorar los factores que determinan la Política Arancelaria en la importación de neumáticos en el Ecuador entre el 2011-2015 que propicien el cambio de la Matriz Productiva.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

1. Sistematizar los aspectos teóricos relacionados con la Política Arancelaria.
2. Diagnosticar la situación de las políticas arancelarias aplicadas a los neumáticos en el sector del transporte en el Ecuador entre el 2011-2015.
3. Proponer políticas arancelarias que fomenten el desarrollo de la producción de neumáticos en el Ecuador con vista al cambio de la matriz productiva.

MARCO TEÓRICO

Desde el año 2011, el gobierno actual implementó una serie de requisitos para el sector de los importadores. La primera modificación que sufrió el sector importador de neumáticos fue mediante resolución No. 17, el Comex resolvió otorgar licencias de importación para ciertos sectores, dentro de los cuales constan los neumáticos. Las licencias deberán ser presentadas cada vez que se realice una importación. (Exterior, 2011)

Como complemento de la nueva política para la sustitución de importaciones mediante resolución # 009-2014 del 21 de marzo del 2014, publicada en el Registro Oficial 225 del 14 de abril del 2014, El Comex, resolvió la creación del Registro de Importadores de Neumáticos de las subpartidas 4011.20.10.00 y 4011.20.90.00, en base a un índice de cumplimiento de reencauche, y del plan de gestión de llantas usadas. (exterior, Comercio Exterior, 2014)

Comex:

El Comité de Comercio Exterior (COMEX) es el organismo que aprueba las políticas públicas nacionales en materia de política comercial, es un cuerpo colegiado de carácter intersectorial público, encargado de la regulación de todos los asuntos y procesos vinculados a esta materia. (EXTERIOR, 2010).

Entre las competencias que tiene el COMEX están: Regular, facilitar o restringir la exportación, importación, circulación y tránsito de mercancías no nacionales ni nacionalizadas, en los casos previstos en este Código y en los acuerdos internacionales debidamente ratificados por el Estado ecuatoriano. (EXTERIOR, 2010).

Mientras los aranceles son usados para proteger la industria nacional, los salvaguardias son medidas de excepción de carácter temporal, de acuerdo a la normativa de la Organización Mundial de Comercio. (OMC, 1995)

“CONSIDERANDO: Que, conforme lo dispuesto por los artículos 82 y 84 del Acuerdo de Cartagena, le corresponde a la Comisión de la Comunidad

Andina adoptar la política arancelaria de la Comunidad Andina y modificar los niveles arancelarios comunes en la medida y en la oportunidad que considere convenientes para adecuarlos a las necesidades de la Subregión". (Andina, 2007)

Mediante la resolución 011-2015 del Comex se resolvió la creación de una sobretasa arancelaria, de carácter temporal y no discriminatorio, con el propósito de regular el nivel general de importaciones, y de esta manera salvaguardar la balanza de pagos, la misma que entro en vigencia el 8 de marzo del 2015. (exterior, Comercio Exterior, 2015)

Ventaja Absoluta:

(Sanjines, Vargas Biesuz, & Herrera Dalence, 2002) Mencionan que Adam Smith fue uno de los primeros economistas en defender la reducción de las barreras arancelarias y las restricciones comerciales. En 1776 presentó las ventajas del librecambio en la riqueza de las naciones al definir su propio concepto de riqueza que no reside en la posesión de dinero, ni en la agricultura, sino en el trabajo individual y en los bienes de consumo producidos por éste. Hay que aumentar e intercambiar los bienes entre las naciones y regiones, con toda libertad, eliminando privilegios y aduanas. La legislación económica es un estorbo, la libertad de producción y de comercio crea la competencia, las relaciones económicas se equilibran por la ley de la oferta y la demanda al fijar un precio justo.

Ventaja Comparativa:

Varios años después, aparece David Ricardo quien logra demostrar que el comercio mutuamente beneficioso es posible aun cuando solo existan ventajas comparativas.

> (Berumen, 2006) afirma: "Que poco después Adam Smith dio a conocer su teoría de la ventaja absoluta, David Ricardo (1772-1823) desarrolló nuevas propuestas orientadas a demostrar que todas las naciones pueden beneficiarse con el comercio, incluso cuando una tuviera menor productividad en todas las ramas de la industria. Smith y Ricardo hicieron hincapié en el análisis por el lado de la oferta y ambos señalan que las bases primigenias del comercio son las diferencias en los costes, debido a ventajas naturales o aprendidas que afectan a la productividad industrial". (p. 66-67)

Comercio Internacional:

La Economía desde hace cientos de años ha intentado explicar los diversos factores de competitividad de los países y sus empresas. El concepto de libertad de comercio puede entenderse tanto hacia al comercio interno y externo de cada país.

> (KRUGMAN & OBSTFELD, 2006) afirman: “El comercio internacional puede afectar de forma negativa a los propietarios de los recursos que son específicos para las industrias que compiten con las importaciones si no pueden encontrar empleos alternativos en otras industrias. El comercio también puede alterar la distribución de la renta entre grandes grupos, como trabajadores y capitalistas”. (p.40)

Modelo Heckscher-Ohlin:

Fue formulado por el economista sueco Bertil Ohlin en 1933, modificando un teorema inicial de su maestro Eli Heckscher, formulado en 1919. Este modelo surge de la teoría de David Ricardo de la ventaja comparativa y afirma que, los países se especializan en la exportación de los bienes cuya producción es intensiva en el factor en el que el país es abundante, mientras que tienden a importar aquellos bienes que utilizan de forma intensiva el factor que es relativamente escaso en el país.

El teorema de Heckscher-Ohlin indica que un país exportaría el bien que utiliza con frecuencia y del cual tiene abundancia, e importaría el bien que no dispone dentro de la nación. La ventaja comparativa es generada entonces a partir de las diferencias de factores que posee un país frente a otro. (Bajo, 1991)

Libre Comercio

La libertad de comercio es un concepto económico que puede entenderse como la libertad que tienen las compañías nacionales y extranjeras en una economía de libre mercado, refiriéndose a la ausencia de obstáculos que impidan el acceso de los agentes económicos a la actividad comercial.

> Entre los conceptos que Adam Smith resaltaba, en que cada país tiene distintas calidades y cantidades de recursos. Incumbe a las naciones especializarse en lo que puedan producir más eficientemente y comprometerse en libre comercio. De este modo todos los países participan del libre comercio. (Spencer, 1993, p. 353)

Desde la creación la teoría mercantilista se buscaba darle poder al Estado como ente regulador y ejecutor sobre cualquier otra entidad existente.

"Domingo Bruzzone menciona que a finales del siglo XVII la idea de los mercantilistas era permitirle al estado controlar la política económica para obtener más riquezas y poder, dando origen al proteccionismo económico y la intervención del estado en la economía, con el fin de equilibrar la producción nacional y fortalecer al estado. No obstante, la preocupación de los mercantilistas era la acumulación de los metales preciosos principalmente el oro, para aumentar la riqueza y mejorar la balanza comercial de los países. Para evitar la fuga de oro tuvieron que promover la agricultura y aplicar medidas proteccionistas" (BRUZZONE, s.f)

Política Económica y Comercial:

La Política Económica se la puede definir mo la variación deliberada de cierto número de medios para alcanzar determinados objetivos, cuya meta principal va dirigida a la mejora del bienestar de la población. Es fundamental determinar desde la creación de dichas políticas que postura económica se va adoptar como gobierno al momento de implementar dichas medidas. (ROURA, 2005).

A corto plazo, los objetivos de la política económica se podrían resumir en:

- Crecimiento Económico
- La estabilidad de precios
- Pleno empleo
- Equilibrio externo

(ROURA, 2005)

Los instrumentos de la Política Comercial:

Las naciones tienen a su disposición una serie de instrumentos para controlar sus relaciones comerciales con el resto del mundo. De manera general, se clasifican en dos grupos:

1. Medidas Arancelarias (MA)
2. Medidas No Arancelarias (MNA)

Uno de los problemas que surge en estas situaciones, es la reducción de las importaciones por la vía legal. La demanda se puede ver afectada principalmente por la incapacidad de los consumidores a acceder a esos servicios de manera adecuada, puede darse paso al contrabando. (Gonzalez, 2012)

En la actualidad, los Estados optan por proteger las industrias nacionales mediante una variedad de barreras no arancelarias, tales como cuotas de importación (limitaciones a la cantidad de importaciones) y restricciones a la exportación (limitaciones sobre la cantidad de exportaciones, normalmente impuestas por el país exportador a solicitud del país importador). (KRUGMAN & OBSTFELD, 2006)

Las Medidas Arancelarias

Las *Medidas o Barreras Arancelarias* tienen como finalidad principal: proteger las industrias locales de la competencia extranjera e incrementar la contribución de los ingresos fiscales al país.

Los aranceles, son un ejemplo simple de las políticas comerciales. Es un impuesto aplicado al momento de importar productos. Los aranceles fijos son cantidades exigidas por cada unidad de bien importado (por ejemplo, 3 dólares por barril de petróleo). Los aranceles ad valorem son impuestos exigidos como porcentaje del valor de los bienes importados. Son considerados la forma más antigua de política comercial, y han sido utilizados como un método de ingresos para el Estado. (KRUGMAN & OBSTFELD, 2006)

A su vez, hay varias clasificaciones de los Aranceles en correspondencia con el método que se utilice para expresarlos. Estos pueden ser:

A. *Aranceles Específicos*
B. *Aranceles Ad Valorem*
C. *Aranceles Compuestos*
D. *Aranceles Mixtos*
E. *Aranceles Técnicos*

De esta manera, el gobierno se vio en la necesidad de adoptar una serie de medidas para mitigar los impactos ocasionados por factores externos, y decidieron sustituir la salvaguardia cambiaria por una medida de salvaguardia por balanza de pagos, la cual consiste básicamente en la aplicación de aranceles adicionales a los que normalmente pagaban a determinadas importaciones.

Proteccionismo:

En su Teoría general, Keynes defendió una modificación del concepto neoclásico de “equilibrio general”.

> Sólo habría equilibrio, cuando la oferta y demanda global, se igualaban en la “posición de pleno empleo”. Y como este pleno empleo no siempre se alcanzaba de modo automático, defendió que para lograrlo era necesaria la intervención del Estado, a través de la política fiscal y la política monetaria. (orduna diez, 2007)

Por su parte, (Ótalora, 2009) fundamenta que la protección que se concede a la industria nacional a través del arancel aduanero es protección ex ante para las industrias que no existen en el país y una protección ex post para aquella industria existente y en formación del mercado interno.

Con la llegada de la Primera Guerra Mundial, la política proteccionista vuelve a tomar gran auge tanto en Europa como en Estados Unidos. Dentro de las industrias que más se buscaba proteger eran las metalúrgicas, farmacéuticas, químicas y el sector agrícola. El comercio mundial a finales de 1930 representaba $60.1 millones mientras que a finales de esa década fue de tan solo $24.6 millones. (Sharan, 2012).

La política proteccionista está estrechamente ligada a los impuestos arancelarios y en general a cualquier medida impuesta por los gobiernos de turno para poner trabas al libre comercio.

> (SPENCER, 1993) afirma: “A pesar de los beneficios universalmente conocidos del comercio no restringido, es probable que las Naciones empleen siempre ciertas formas de protección. Esto se lo hace tanto por razones políticas como económicas” (p. 358).

Las políticas proteccionistas surgen como ayuda a los sectores de la población más vulnerables. (gaytan, 2015)

El proteccionismo se basa en 3 aspectos:

1. Protección de la industria nacional y frente al *dumping*
2. Seguridad nacional y especialización de la producción
3. Equilibrio de la balanza de pagos

(SPENCER, 1993)

DIAGNÓSTICO

A partir del 2011, los requisitos para las importaciones de neumáticos han sufrido diversas modificaciones.

Barreras no Arancelarias:

El Ministerio del Ambiente y la Semplades en conjunto con el plan Reúsa Llanta, establecieron lineamientos y procesos para poder fomentar la reducción de contaminación, el reciclaje, y la reutilización óptima de los neumáticos que son desechados. Las consecuencias que se generan al lanzar las llantas a los campos y terrenos vacíos se convierten en un foco de infección y el Estado debe incurrir en un gasto representativo para mitigar el daño producido por la contaminación. La finalidad con la que fue creada esta nueva disposición es reducir el impacto ambiental que se produce como consecuencia de un mal manejo de los desechos sólidos. El Ministerio del Ambiente será el ente encargado de vigilar que todos los procesos de reciclaje y reencauche sean realizados bajo normas estrictas que aseguren su calidad. El 21 de marzo del 2014, el Comex resolvió la creación del Registro de Importadores de Neumáticos en base al cumplimiento de un índice de reencauche.

PORCENTAJES DE REENCAUCHE						
SUBPARTIDA	DESCRIPCIÓN ARANCELARIA	PORCENTAJE				
		2014	2015	2016	2017	2018
4011.20.10.00	RADIALES	30%	45%	60%	70%	80%
4011.20.90.00	LAS DEMÁS	30%	45%	60%	70%	80%

Fuente: MIPRO

El MIPRO espera que para el año 2018 se pueda cumplir con el reencauche del 80% de los neumáticos que se importen en el Ecuador. En la actualidad, muy pocas personas conocen que para que una llanta pueda ser reencauchada debe cumplir con una serie de condiciones, lo que ha producido que este sector no pueda desarrollarse. La escasez de materia prima es originada en la mayoría de los casos por desconocimiento y un mal uso de las llantas por parte de la población. Generalmente son pocas las personas que realizan un mantenimiento a sus llantas de manera preventiva. La costumbre que se tiene es que los neumáticos deben usarse hasta que se visualicen los alambres y se encuentre

el neumático liso, pero lo que ocasiona es que no se puedan reencauchar y lo más importante es que se pone en riesgo la seguridad de los usuarios de los vehículos. Las empresas reencauchadoras legalmente constituidas en el país rechazan un 30% de las carcasas que ingresan a sus plantas por no contar con las condiciones óptimas para someterse al proceso del reencauche. En el período comprendido entre el 2011-2015 en el Ecuador se registran 19 empresas reencauchadoras, pero solo un 50% se encontraban operativas en su totalidad. De acuerdo a estadísticas presentadas por el gobierno, actualmente el 20% de las llantas que se comercializan en Ecuador son reencauchadas. En comparación con otros países de la región es un porcentaje relativamente bajo. En Brasil, por ejemplo, la cifra de neumáticos reencauchados alcanza un 120%. Un neumático reencauchado tiene la misma vida útil que uno nuevo, 100.000 kilómetros.

Dentro de los problemas más comunes a los que han tenido que enfrentarse estas empresas se encuentran:

- Inconvenientes mecánicos de los carros por falta de alineación, balanceo, suspensión entre otros, generando así que las llantas terminen con un mal acabado en el labrado lo que imposibilita que sea apta para el reencauche.
- Manejo inadecuado de la carcasa debido a la impericia de los conductores
- Carencia de cuidado estructurado de llantas ocasionados por el tránsito en caminos de con vías dañadas.
- Baja calidad de llantas chinas comercializadas en su gran mayoría a bajo costo y de acuerdo a estadísticas obtenidas por la SENAE y el Banco Central son las que más se importan en el país.
- No cambiar las llantas con el kilometraje recomendado y seguir rodándolas hasta que pierdan su labrado original.
- Falta de normativas y sanciones severas que obliguen a los usuarios a cumplir las disposiciones.

- Incumplimiento en leyes de tránsito y falta de control por parte de las instituciones encargadas de velar por que se apliquen las normas vigentes.
- Falta de confianza por parte de los usuarios en el proceso del reencauche, en la mayoría de los casos por desconocimiento y falta de información sobre el tema.

Al ser este un programa nuevo y desconocido por la población, el MIPRO y el Ministerio de Ambiente trabajaron en conjunto para crear y desarrollar las normas INEN 2581 y 2582 que aseguren el proceso y la calidad del reencauche. El gobierno además mediante decreto ejecutivo No. 1327 estipuló que el reencauche sea obligatorio en el sector público, generando de esta manera un ahorro considerable y disminuyendo el impacto ambiental generado por el desecho inadecuado de neumáticos. Se designó a la empresa Intertek como entre verificador de la calidad de las empresas reencauchadoras en Ecuador.

La SENAE otorga a las diferentes federaciones y cooperativas de transporte debidamente constituidas y registradas en el Ecuador cupos anuales de importación. La finalidad principal es que se elimine el pago de arancel en la importación a consumo de llantas clasificadas en la subpartida 4011201000. Esta medida en parte es implementada para que los costos en los pasajes no tengan incrementos en su precio. El Plan Reusa Llanta es independiente al cupo de importación que se otorga anualmente.

Las diferentes federaciones están dispuestas a participar del plan ya que consideran que representa para su sector un ahorro significativo y además se fomenta la producción nacional generando diversas plazas de trabajo.

Actualmente para que los importadores puedan nacionalizar su carga de neumáticos deben cumplir con las siguientes obligaciones tributarias:

1. Arancel advaloren del 1% sobre la Base Imponible.
2. Arancel especifico del 0.83% sobre el peso neto
3. Fodinfa del 0.5% sobre la Base Imponible.
4. Iva del 12% sobre la Base Imponible. Desde el 1 de junio del presente año se aplicará el 14%.

Las salvaguardias que entraron en vigencia en Marzo del 2015 generaron un impacto inmediato en el sector del transporte tanto público como privado. Las diferentes federaciones y cooperativas de transporte anunciaron que, debido a esta nueva medida como método para equilibrar la balanza de pagos, el precio de los pasajes interprovinciales, intercantonales iban a subir un alza en su precio. Casi de forma inmediata, el presidente de la república, el Ec. Rafael Correa dispuso que la medida sea derogada.

Muchos importadores vieron con agrado esta nueva disposición, pero desencadenó otro problema.

Aquellos neumáticos que ingresaron al país pagando la sobre tasa del 25% se comercializaron a un precio mucho más elevado. Otros, simplemente aprovecharon para subir los precios pese a no haber realizado ninguna importación durante este mes. Muchos usuarios se quejaron ya que, pese a que quedó anulada la sobretasa para los neumáticos, se seguían comercializando a un costo mucho más elevado. La intendencia de policía, en conjunto con la SENAE implementaron operativos para frenar la especulación de precios.

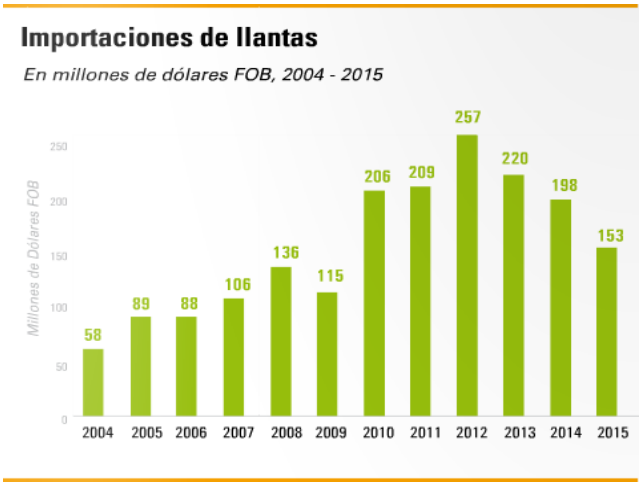
Para poder buscar una solución al problema planteado al inicio del presente caso, el tipo de investigación que se empleará será de tipo cuantitativa y exploratoria y se utilizará el método de encuestas para poder recolectar información referente al tema.

El objetivo de la encuesta es medir la percepción que tienen los importadores de neumáticos acerca de las políticas arancelarias aplicadas entre el 2011-2015.

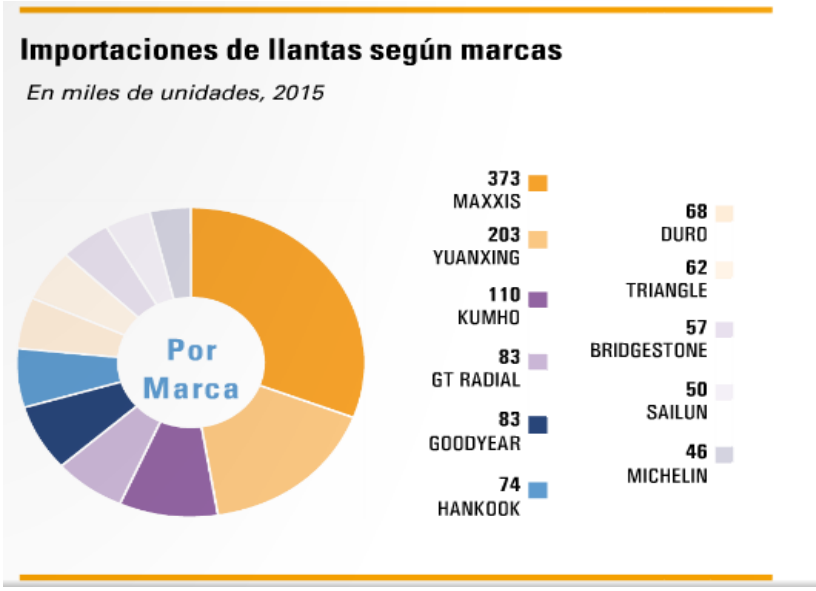
Para las encuestas se escogieron 10 preguntas las cuales son de tipo cerrada y de opción múltiple.

En diversas zonas de Guayaquil se pueden observar un sin número de locales que se dedican a la comercialización de neumáticos, pero no necesariamente significa que sean importadores debidamente registrados y con licencias vigentes. En mucho de los casos son solo distribuidores. De acuerdo a información obtenida de la página del MIPRO son solo 38 las empresas que cuentan con la licencia de importación de neumáticos.

En el siguiente cuadro, podemos observar la tendencia en la importación de neumáticos en el Ecuador. A partir del 2011, que fue el año en que entraron en vigencia las restricciones a la importación de llantas, podemos observar claramente una disminución considerable entre cada período.



Fuente: AEADE Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador

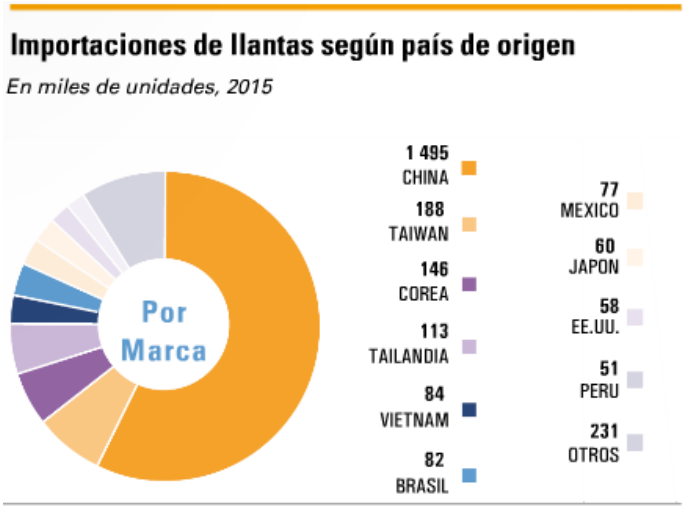


Fuente: AEADE Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador

Fuente: AEADE Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador

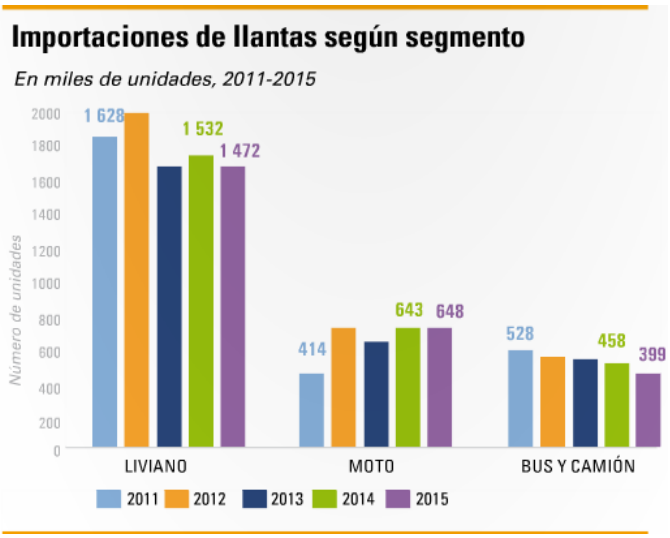
IMPORTACIONES POR MARCA 2011		
MARCA	FOB EN MILES USD	%
GOODYEAR	31.874,34	15,23
MAXXIS	15.474,76	7,39
BRIDGESTONE	10.348,40	4,94
MICHELIN	10.302,69	4,92
HANKOOK9	.462,96	4,52
KUMHO	8.340,21	3,98
MARCA CHINA	7.618,38	3,64
DOUBLE COIN	6.867,00	3,28
AEOLUS	6.407,04	3,06
LIMA CAUCHO	5.803,56	2,77
CONTINENTAL TIRE	5.484,15	2,62
YOKOHAMA	4.788,67	2,29
CHENG SHIN	4.271,63	2,04
TRIANGLE	3.701,16	1,77
SUMITOMO	3.663,38	1,75
LINGLONG	3.294,16	1,57
COOPER	3.282,14	1,57
DUNLOP	3.202,92	1,53
OTRAS	65.116,17	31,11
TOTAL	**209.303,71**	**100,00**

Fuente: AEADE Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador

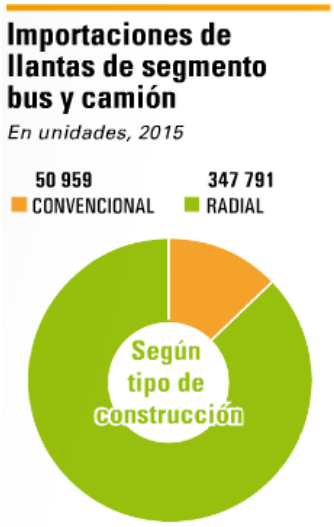


Fuente: AEADE Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador

Podemos observar que las importaciones de neumáticos provienen en su mayoría de países asiáticos, liderando las provenientes de China.



Fuente: AEADE Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador



Fuente: AEADE Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador

Claramente podemos observar que la mayoría de importaciones de neumáticos en Ecuador corresponde a vehículos livianos, y entre el periodo 2011-2015 se han disminuido alrededor 2000 llantas. Las importaciones de neumáticos para buses y camiones han sido constantes, sin embargo, en el 2015 se presentó una disminución considerable, siendo este último el correspondiente al sector de transporte pesado, tanto público y privado.

VARIABLES	DEFINICIÓN	INDICADORES	MÉTODOS O INSTRUMENTENTOS
Plan Rehúsa Llanta.	Objetivo principal es potencializar la industria del reencauche en el Ecuador.	-Documentación de control previo. -Revisión del cumplimiento del % de reencauche	-Informes del Banco Central, SENAE, MIPRO y Semplades.
Licencia de Importadores	-Documento que se debe solicitar una vez al año para realizar cada importación de neumáticos	-Documentación de control previo. -Revisión del cumplimiento del % de reencauche	-Informes del Banco Central, SENAE, MIPRO y Semplades.
Comportamiento económico	Surge como respuesta de un agente económico frente a un incentivo en determinado escenario. En la mayoría de los casos de lo observa empíricamente.	-Rentabilidad -Productividad - PIIB -Confianza del consumidor sobre un producto determinado.	- Reporte del departamento comercial - Informes de Banco Central, Senae. -Encuestas

Para poder determinar la muestra se utilizó la siguiente fórmula estadística, obteniendo como resultado la siguiente muestra:

$$n = \frac{Z^2\ pqN}{(N-1)e^2 + Z^2\ pq}$$

N: 38

k: 1.96

e: 5 %

p: 0.5

q: 0.5

Calcular muestra

n: 35 es el tamaño de la muestra

RESULTADOS

TABULACIÓN DE ENCUESTAS

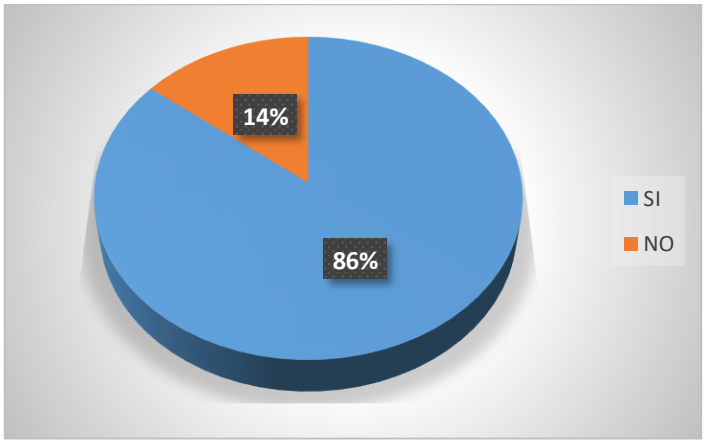
La información que se presenta corresponde a cada una de las 10 preguntas que se realizaron en la encuesta, con sus respectivos valores tabulados.

Pregunta No. 1

¿Considera usted que la política arancelaria aplicada durante el periodo 2011-2015 afectó las ventas de su empresa?	RESULTADOS	%
SI	30	85,71
NO	5	14,29
TOTAL	35	100

Elaborado por: Luis Cárdenas Salinas

Gráfico



Elaborado por: Luis Cárdenas Salinas

Análisis

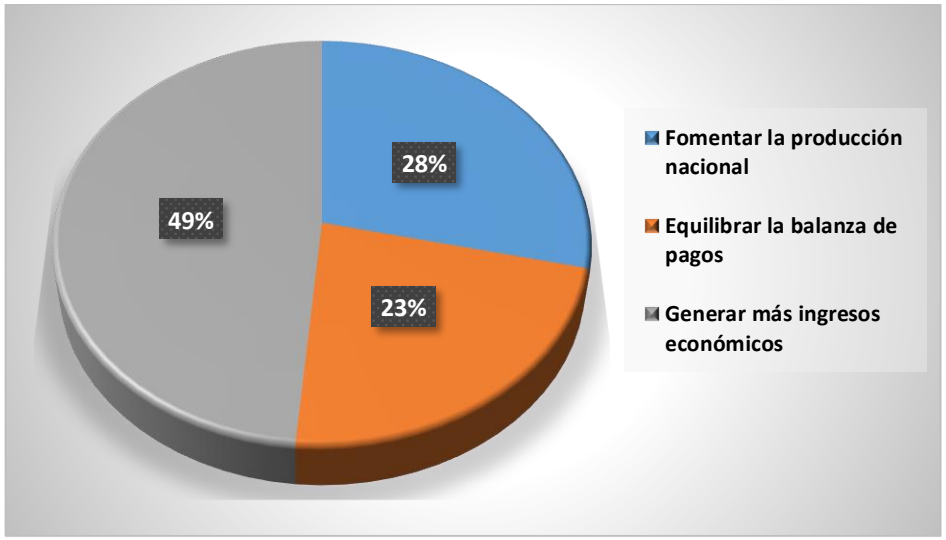
En el presente gráfico podemos observar que existe una mayoría de importadores que consideran que las ventas de su empresa se han visto afectadas por las políticas arancelarias aplicadas en el periodo 2011-2015 representando un 86% del total de la muestra.

Pregunta No. 2

¿Cuál considera usted fue el motivo que impulsó al Gobierno ecuatoriano para aplicar la actual política arancelaria en la importación de neumáticos?	RESULTADOS	%
Fomentar la producción nacional	10	28.57
Equilibrar la balanza de pagos	8	22.86
Generar más ingresos económicos	17	48.57
TOTAL	35	100

Elaborado por: Luis Cárdenas Salinas

Gráfico



Elaborado por: Luis Cárdenas Salinas

Análisis

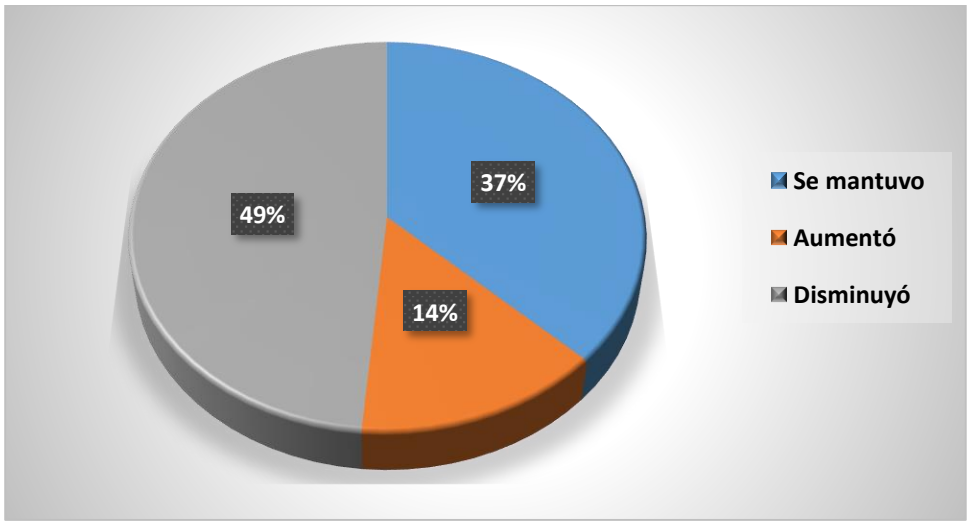
De acuerdo a la pregunta planteada a la muestra, en su mayoría estuvieron de acuerdo en un 49.00% al indicar que las medidas aplicadas fueron para generar más ingresos económicos por el tema de recaudación de impuestos, seguido por un 28% quienes creen que las políticas arancelarias aplicadas fueron para fomentar la producción nacional y solo el 23 % consideró que fue para equilibrar la balanza de pagos.

Pregunta No. 3

El comportamiento de las ventas frente a las políticas arancelarias	RESULTADOS	%
Se mantuvo	13	37.14
Aumentó	5	14.29
Disminuyó	17	48.57
TOTAL	35	100

Elaborado por: Luis Cárdenas Salinas

Gráfico



Elaborado por: Luis Cárdenas Salinas

Análisis

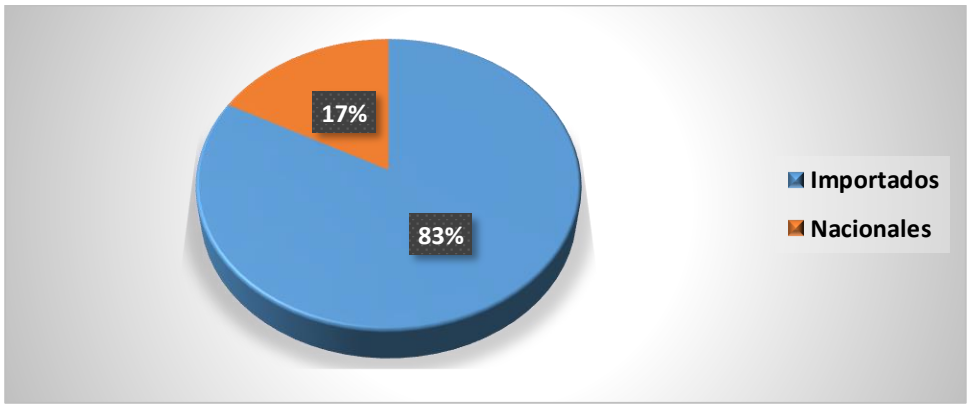
De los resultados obtenidos, podemos observar que el 49% de la muestra considera que las ventas de su empresa disminuyeron, mientras que el 37% considera que se mantuvieron. Pero solo un 14% indicaron que sus ventas aumentaron. En la mayoría de los casos, el importador traslada los nuevos costos de importación al consumidor final.

Pregunta No. 4

Considera usted que el consumidor prefiere comprar neumáticos	RESULTADOS	%
Importados	29	82.86
Nacionales	6	17.14
TOTAL	35	100

Elaborado por: Luis Cárdenas Salinas

Gráfico



Elaborado por: Luis Cárdenas Salinas

Análisis

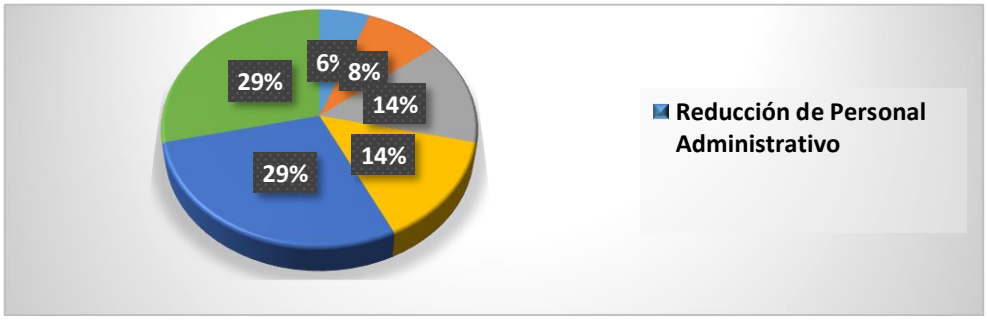
Se puede visualizar que el 83% de la muestra prefiere comprar neumáticos importados. En la mayoría de los casos se debe a que consideran que el producto nacional no cuenta con la calidad necesaria y prefieren consumir productos importados frente a uno fabricado en el país.

Pregunta No. 5

El costo de operación de su empresa a partir de las restricciones en la importación de neumáticos ha provocado	RESULTADOS	%
Reducción de Personal Administrativo	2	5.71
Reducción de Operarios	3	8.57
Reducción de costos de operación en la importación	5	14.29
Eliminación de beneficios adicionales como bonos, incentivos, transporte, alimentación	5	14.29
Reducción de porcentaje en comisión de ventas	10	28.57
Reducción en costos de promoción y publicidad	10	28.57
TOTAL	35	100

Elaborado por: Luis Cárdenas Salinas

Gráfico



Elaborado por: Luis Cárdenas Salinas

Análisis

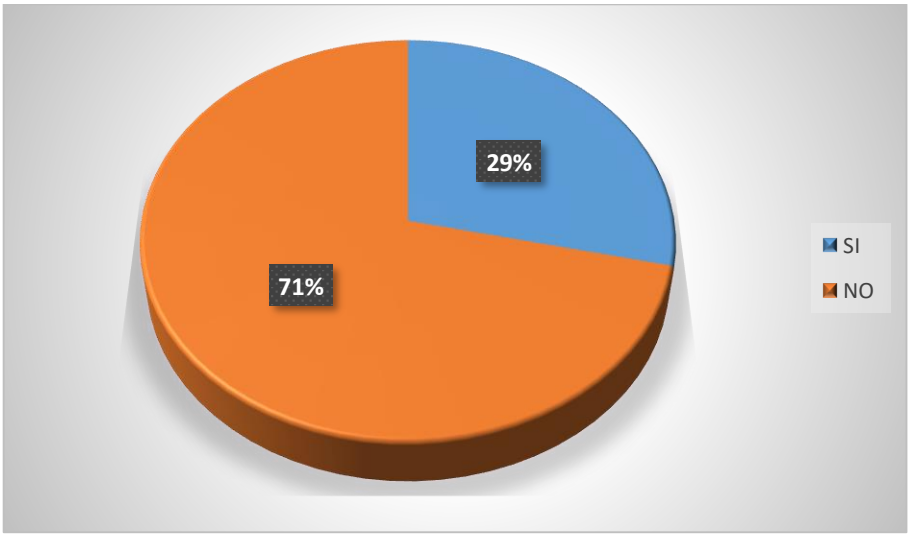
Como se puede observar, los importadores manifestaron que, debido a los nuevos costos de importación, tuvieron que restructurar sus costos, lo que significó una disminución en el porcentaje de comisión en ventas y los costos de promoción y publicidad en un 29%.

Pregunta No. 6

Considera usted que la industria ecuatoriana cuenta con tecnología de punta e infraestructura adecuada para producir neumáticos de calidad que puedan competir con uno importado	RESULTADOS	%
SI	25	28.57
NO	10	71.43
TOTAL	35	100

Elaborado por: Luis Cárdenas Salinas

Gráfico



Elaborado por: Luis Cárdenas Salinas

Análisis

En el presente gráfico, podemos apreciar que el 71% de la muestra encuestada considera que la industria ecuatoriana no cuenta con tecnología de punta para producir neumáticos de calidad. Se necesita dotar de tecnología, infraestructura y capacitación a los usuarios de los neumáticos para que conozcan los planes de rencauche y los beneficios que se obtiene como país y como usuario.

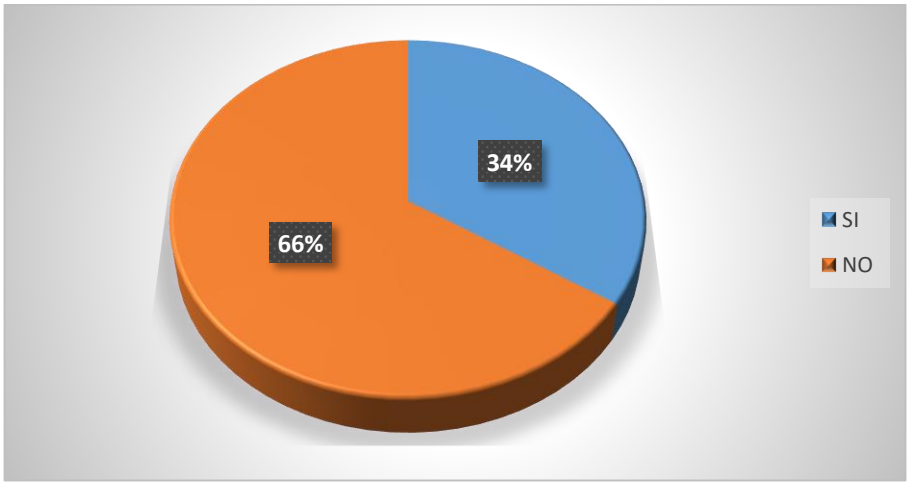
Pregunta No. 7

Considera usted que las medidas implementadas por el gobierno lograron cumplir con el objetivo de equilibrar la balanza de pagos	RESULTADOS	%
SI	12	34.29
NO	23	65.71

TOTAL	35	100

Elaborado por: Luis Cárdenas Salinas

Gráfico



Elaborado por: Luis Cárdenas Salinas

Análisis

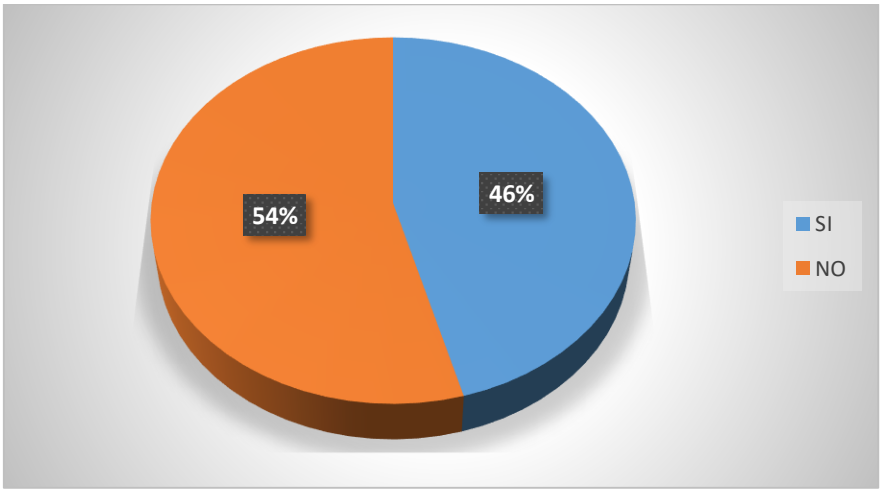
De los resultados obtenidos, se puede observar que el 66% de los encuestados consideran que el gobierno no logró conseguir su objetivo de conseguir equilibrar la balanza de pagos.

Pregunta No. 8

Considera usted que el plan Rehusa Llanta implementado por la Semplades tuvo éxito	RESULTADOS	%
SI	16	45.71
NO	19	54.29
TOTAL	35	100

Elaborado por: Luis Cárdenas Salinas

Gráfico



Elaborado por: Luis Cárdenas Salinas

Análisis

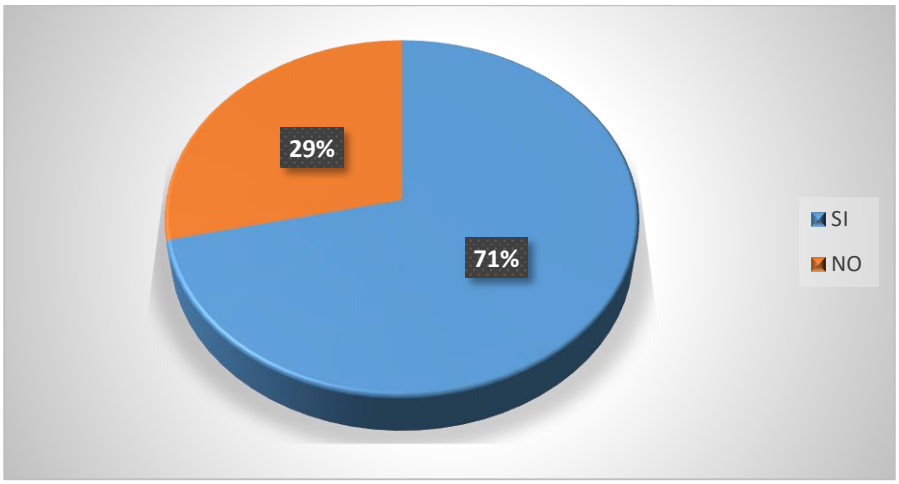
El 54% de los importadores que fueron encuestados, consideran que el Plan Rehusa llantas no alcanzó el éxito deseado. La falta de difusión del programa, y poca cultura de los consumidores acerca del reciclaje fueron uno de los motivos por los cuales el plan no alcanzó la meta planteada.

Pregunta No. 9

Considera usted que las nuevas políticas arancelarias representan un peligro para el sector importador al cual usted pertenece	RESULTADOS	%
SI	25	71.43
NO	10	28.57
TOTAL	35	100

Elaborado por: Luis Cárdenas Salinas

Gráfico



Elaborado por: Luis Cárdenas Salinas

Análisis

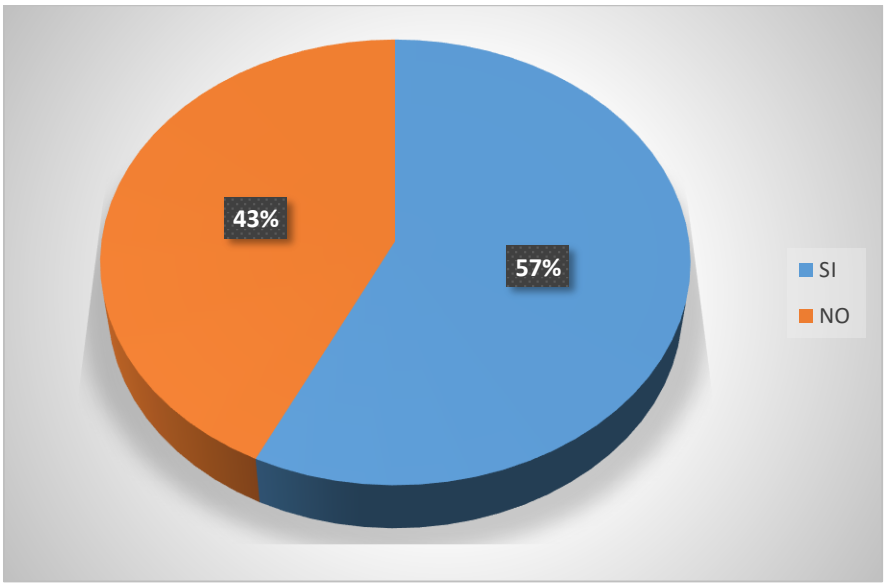
En el gráfico podemos observar que el 71% de los importadores perciben que las nuevas políticas arancelarias empleadas en la importación de neumáticos representan un peligro para su sector. Manifestaron además que no existe estabilidad ni garantías necesarias para el sector del cual forman parte.

Pregunta No. 10

Ha considerado la opción de cambiar de línea de negocio	RESULTADOS	%
SI	20	57.14
NO	15	42.86
TOTAL	35	100

Elaborado por: Luis Cárdenas Salinas

Gráfico



Elaborado por: Luis Cárdenas Salinas

Análisis

De acuerdo a los resultados obtenidos, podemos observar en el gráfico que el 57% de los importadores encuestados han pensado en cambiar su línea de negocio. Inestabilidad, falta de garantías y falta de incentivos que fomenten el desarrollo del sector, son motivos que conducen a los importadores a ver como opción dedicarse a otra línea de negocio.

Análisis General

Todas las medidas que adopten los gobiernos de turno para poder sobrellevar problemas que se presentan de forma inesperada como lo es la caída de forma drástica en el precio del petróleo y que son de factores externos van a generar siempre una división de opiniones. Habrá sectores comerciales que consideren que sus intereses se ponen en peligro y que el margen de utilidad se vuelve menos atractivo.

Si el gobierno actual decidió implementar el plan Reúsa Llanta con la finalidad de mitigar aparentemente el impacto ambiental producido por el escaso cuidado que se le da al momento de desechar los neumáticos, debería de acuerdo a los resultados obtenidos por la encuesta, invertir más recursos en la difusión de este

tipo de programas. El 48% de la muestra manifestó que las ventas dentro de su empresa disminuyeron significativamente. Esta tendencia en la caída de las ventas se la puede entender claramente. Si las llantas importadas son grabadas con más impuestos, es evidente que el importador va a trasladar esos costos al consumidor final. Los usuarios utilizarán al máximo las llantas para alargar el tiempo de compra de los mismo. Lastimosamente, gran parte de la población considera aun que son pocos los productos nacionales que son de calidad. Varios de los productos que se fabrican en el país tienen en la mayoría de las ocasiones un costo elevado.

El 83% de la población prefiere comprar neumáticos importados por el tema de la calidad. El 71% de los importadores consultados considera que las actuales políticas representan un peligro para su sector. El 57% ha pensado en la posibilidad de en algún momento poder cambiarse de línea de negocio. Uno de los principales motivos es la incertidumbre, ya que en cualquier momento se graba con algún nuevo impuesto y la importación de neumáticos se volvería a ver nuevamente afectada.

Reducción de bonos, incentivos a los colaboradores, reducción en costos de publicidad, son parte de las medidas que los importadores han tenido que tomar para mitigar en parte el impacto producido por la disminución de las ventas.

PROPUESTA

Una vez sistematizado los fundamentos teóricos, para que las medidas implementadas por el gobierno actual sean eficaces y puedan alcanzar el fin deseado, se debe complementarlas con otras medidas como, por ejemplo:

- Un mayor control fronterizo para evitar el ingreso de neumáticos contrabandeados. Actualmente muchos usuarios viajan hasta Ipiales o Huaquillas para cambiar las 4 llantas de sus vehículos, y se ahorran un promedio de $120, comparado con los precios que actualmente se comercializan las llantas en Ecuador. Distribuidores que se encuentran localizados en la provincia del Carchi e Imbabura han tenido que realizar reducción en su personal, ya que el volumen de sus ventas ha disminuido considerablemente.

- El gobierno debería incentivar la producción nacional de neumáticos y por consiguiente la generación de empleo. Dotar de tecnología de punta e infraestructura adecuada que permita la producción de llantas que sean de calidad y a un precio atractivo que le permita competir frente a un neumático importado.

- Destinar parte del presupuesto del Estado a la capacitación y desarrollo tanto de empresas como del personal que interviene en la fabricación de neumáticos. Si se adquiere maquinaria de punta, pero la población no cuenta con la información necesaria acerca de los beneficios y especificaciones técnicas que ofrece la dotación de tecnología será muy difícil que se pueda alcanzar el éxito deseado.

- Invertir más recursos económicos en la difusión del Plan Reusa llantas desarrollado por la Semplades. Muchos de los ecuatorianos desconocen acerca de este plan y de los múltiples beneficios que se obtienen al reencauchar los neumáticos.

- Por último, se debería revisar la aplicación de las medidas arancelarias y no arancelarias en la importación de ciertos productos, incluidas materias primas que afecten a la producción nacional. Si por un lado se intenta que la producción nacional aumente considerablemente, hasta el punto de poder equilibrar el déficit de la balanza de pagos, no se puede grabar con más impuestos a las materias primas que no se produce en el país y que debe obligatoriamente deben ser importadas, a la larga termina encareciendo el producto.

- Crear incentivos económicos tales como exoneración de Impuesto a la Renta o exoneración de IVA para aquellos empresarios que mediante el apoyo de capital privado y público generen nuevas fuentes de trabajo en el sector del reencauche.

CONCLUSIONES

De los resultados obtenidos acerca del presente caso de investigación y a través la información obtenida más relevante fue la siguiente:

- El compartimiento de las ventas para los importadores de neumáticos frente a las nuevas restricciones aplicadas entre el 2011- 2015, incluidas las salvaguardias, que aunque esta última fue retirada al mes de su publicación en el registro oficial, el 86% de los encuestados afirmaron que disminuyeron, de modo que para aquellos pequeños distribuidores que no tienen el suficiente capital como las grandes empresas para mitigar el impacto sufran en mayor proporción, lo que provoca en mucho de los casos, recorte de personal, disminución en las comisiones de venta, reducción de las utilidades, eliminación de incentivos y bonificaciones al personal.
- Si el gobierno implementa políticas arancelarias y hace que el producto importado aumente su precio, el empresario lo que hace es trasladarle ese nuevo costo al consumidor final. Evidentemente su volumen de ventas disminuirá.
- Es difícil poder afirmar quien fue el ganador con la implementación de estas nuevas políticas arancelarias, muchos indican y señalan al gobierno como el beneficiario, pero la balanza de pagos continua aun con saldo negativo.
- Aquellas empresas rencauchadoras legalmente establecidas en el país, continúan a la espera de poder recibir más apoyo e incentivos por parte del gobierno nacional. Es un sector muy importante, que si se logra potencializar al máximo su capacidad operativa se podrían alcanzar las metas deseadas.

BIBLIOGRAFÍA

Andina, P. A. (1 de Agosto de 2007). *Comunidad Andina.* Obtenido de http://www.comunidadandina.org/Seccion.aspx?id=137&tipo=TE&title=politica-arancelaria

Bajo, O. (1991). *Teorías del Comercio Internacional .* Barcelona: Antonie Bosch.

BERUMEN. (2009).

Berumen, S. (2006). *Intruccion a la Economia Internacional.* Madrid: Esic Editorial.

BRUZZONE. (s.f de s.f de s.f). *PONTIFICA UNIVERSIDAD CATOLICA DEL ECUADOR*. Obtenido de ECONOMIA Y FINANZAS INTERNACIONALES: http://www.puce.edu.ec/economia/efi/index.php/economia-internacional/12-teoria-clasica/60-ventaja-absoluta-y-ventaja-comparativa

EXTERIOR, M. D. (21 de diciembre de 2010). *comercioexterior.gob.ec*. Obtenido de http://www.comercioexterior.gob.ec/comex/#

Exterior, M. d. (2 de AGOSTO de 2011). *Comercio Exterior*. Obtenido de http://www.produccion.gob.ec/2011-resolucionescomex/

exterior, M. d. (21 de marzo de 2014). *Comercio Exterior*. Obtenido de http://www.comercioexterior.gob.ec/resoluciones-2014/

exterior, M. d. (6 de marzo de 2015). *Comercio Exterior*. Obtenido de http://www.comercioexterior.gob.ec/boletin-de-prensa-salvaguardia-por-balanza-de-pagos/

gaytan, r. t. (2015). *teoria del comercio internacional .* mexico: editores siglo 21.

Gonzalez, V. (15 de mayo de 2012). *www.puce.edu.ec*. Obtenido de http://www.puce.edu.ec/economia/efi/index.php/economia-internacional/14-competitividad/9-medidas-arancelarias-en-el-ecuador

KRUGMAN, P. R., & OBSTFELD, M. (2006). *ECONOMÍA INTERNACIONAL.* MADRID: PEARSON EDUCACION S.A. .

OMC. (1 de ENERO de 1995). *ORGANIZACION MUNDIAL DEL COMERCIO.* Obtenido de https://www.wto.org/spanish/tratop_s/safeg_s/safeg_info_s.htm

orduna diez, L. (2007). Las ideas de Keynes para el orden económico mundial. . *revista de economia mundial*, 195-223.

Ótalora, C. (2009). *Economia Fiscal.* La Paz: Plural editores.

ROURA, J. R. (2005). *POLITICA ECONOMICA 3RA. EDICION.* ESPAÑA: INTERAMERICANA DE ESPAÑA.

Sanjines, F. M., Vargas Biesuz, B., & Herrera Dalence, Z. (2002). *Ventajas comparativas y competitivas del comerio Orureño.* La Paz, Bolivia: Fundacion Pieb.

Sharan, v. (2012). *internacional financial managment.* new delphi: fourteenth printing.

SPENCER, M. H. (1993). *ECONOMIA CONTEMPORANEA.* BARCELONA: EDITORIAL REVERTE S.A. .

ANEXOS

Encuesta

Universidad Ecotec

El objetivo de esta encuesta es medir la percepción que tienen los importadores de neumáticos acerca de las políticas arancelarias aplicadas entre el 2011-2015.

Favor responder sinceramente todas las preguntas para obtener resultados confiables.

Se garantiza a usted, absoluta reserva sobre su identidad.

1. **¿Considera usted que la política arancelaria aplicada durante el periodo 2011-2015 afectó las ventas de su empresa?**

   Si ( )
   No ( )

2. **¿Cuál considera usted fue el motivo que impulsó al Gobierno ecuatoriano para aplicar la actual política arancelaria en la importación de neumáticos?**
   ( ) Fomentar la producción nacional
   ( ) Equilibrar la balanza de pagos
   ( ) Generar más ingresos económicos
   ( ) Otro

3. **El comportamiento de las ventas de su empresa ante las restricciones arancelarias:**

   ( ) Se mantuvo

   ( ) Aumentó

   ( ) Disminuyó

4. **¿Considera usted que el consumidor prefiere comprar neumáticos?**

   ( ) Importados

   ( ) Nacionales

5. **Los costos de operación de su empresa a partir de la implementación de las restricciones en la importación de neumáticos ha provocado:**

   ( ) Reducción del personal Administrativo

   ( ) Reducción de Operarios

   ( ) Reducción de costos de operación en la importación

   ( ) Eliminación de beneficios adicionales a su personal como bonos, incentivos, transporte, alimentación

   ( ) Reducción de porcentaje en comisión de ventas

   ( ) Reducción en costos de promoción y publicidad

6. **¿Considera usted que la industria ecuatoriana cuenta con tecnología de punta e infraestructura adecuada para producir neumáticos de calidad que puedan competir con uno importado?**

( ) SI

( ) NO

7. **¿Considera usted que las medidas implementadas por el gobierno lograron cumplir el objetivo de equilibrar la balanza de pagos?**

   ( ) SI

   ( ) NO

8. **¿Considera usted que el Plan Rehusa Llanta implementado por la Semplades ha tenido éxito?**

   ( ) SI

   ( ) NO

9. **¿Considera usted que las nuevas políticas arancelarias representan un peligro para el sector importador al cual usted pertenece?**

   ( ) SI

   ( ) NO

10. **¿Ha considerado la opción de cambiar de línea de negocio?**

    ( ) SI

    ( ) NO