

UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL CARCHI



**FACULTAD DE COMERCIO INTERNACIONAL, INTEGRACIÓN,
ADMINISTRACIÓN Y ECONOMÍA EMPRESARIAL**

**ESCUELA DE COMERCIO EXTERIOR Y NEGOCIACIÓN COMERCIAL
INTERNACIONAL**

“ La Transformación de la Matriz Productiva y el intercambio comercial de
vehículos automóviles Ecuador – Colombia ”

Trabajo de Titulación previo a la obtención del título
de Ingeniera en Comercio Exterior y Negociación
Comercial Internacional

AUTORA: Maritza Liliana Vallejo Yar

ASESOR: Ing. Edison Caza Guevara MSc.

TULCÁN - ECUADOR

AÑO: 2015

CERTIFICADO

Certifico que la estudiante Maritza Liliana Vallejo Yar con el número de cédula 0401641113 ha elaborado bajo mi dirección la sustentación de grado titulada: “La Transformación de la Matriz Productiva y el intercambio comercial de vehículos automóviles Ecuador - Colombia”.

Este trabajo se sujeta a las normas y metodología dispuesta en el reglamento de Grado del Título a Obtener, por lo tanto, autorizo la presentación de la sustentación para la calificación respectiva.

Ing. Edison Caza Guevara MSc.

Tulcán, 04 de agosto de 2015

AUTORÍA DE TRABAJO

La presente tesis constituye requisito previo para la obtención del título de Ingeniera en Comercio Exterior y Negociación Comercial Internacional de la Facultad de Comercio Internacional, Integración, Administración y Economía Empresarial

Yo, Maritza Liliana Vallejo Yar con cédula de identidad número 0401641113 declaro: que la investigación es absolutamente original, autentica, personal y los resultados y conclusiones a los que he llegado son de mi absoluta responsabilidad.

f.....
Maritza Liliana Vallejo Yar
Tulcán, 04 de agosto de 2015

ACTA DE CESIÓN DE DERECHOS DE TESIS DE GRADO

Yo Maritza Liliana Vallejo Yar, declaro ser autora del presente trabajo y eximo expresamente a la Universidad Politécnica Estatal del Carchi y a sus representantes legales de posibles reclamos o acciones legales.

Adicionalmente declaro conocer y aceptar la resolución del Consejo de Investigación de la Universidad Politécnica Estatal del Carchi de fecha 21 de junio del 2012 que en su parte pertinente textualmente dice: “Forman parte del patrimonio de la Universidad Politécnica Estatal del Carchi, la propiedad intelectual de investigaciones, trabajos científicos o técnicos y tesis de grado que se realicen a través o con el apoyo financiero, académico o institucional de la Universidad”.

Tulcán, 04 de agosto de 2015

Maritza Liliana Vallejo Yar
CI 0401641113

AGRADECIMIENTO

Agradezco a Dios por brindarme la sabiduría y el entendimiento en cada momento de mi vida estudiantil y personal, por permitirme estar con vida sobresaliendo ante cualquier adversidad, y sobre todo por concederme la felicidad de culminar una meta más en mi vida.

A mis padres; Esthela Yar y Carlos Vallejo, quienes con su apoyo y lucha constante han sabido sacarme adelante, inculcándome valores y buenos principios, para que sea una excelente profesional ante la sociedad.

A mis hermanos Karla, Brayan y Cristian Vallejo Yar, que estuvieron siempre a mi lado brindándome apoyo para continuar con mi vida estudiantil.

A mis maestros universitarios, en especial al MSc. Edison Caza Guevara, quienes han compartido sus sabios conocimientos y me han brindado su ayuda incondicional durante mi formación profesional.

A mis amigos y compañeros universitarios con quienes he compartido experiencias inolvidables.

DEDICATORIA

La culminación de este trabajo de tesis, va dedicado a mis padres, Carlos Vallejo y Esthela Yar, quienes con amor, me han brindado todo su apoyo y han depositado toda su confianza en mí.

A mis hermanos Karla, Brayan y Cristian Vallejo Yar, quienes han estado a mi lado para enfrentar cualquier adversidad y poder alcanzar este gran avance para mi vida profesional.

ÍNDICE

CERTIFICADO.....	i
AUTORÍA DE TRABAJO	ii
ACTA DE CESIÓN DE DERECHOS DE TESIS DE GRADO	iii
AGRADECIMIENTO	iv
DEDICATORIA	v
RESUMEN EJECUTIVO	xv
ABSTRACT	xvii
INTRODUCCIÓN	xix
CAPÍTULO I.....	- 1 -
1. EL PROBLEMA	- 1 -
1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	- 1 -
1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA.....	- 4 -
1.3. DELIMITACIÓN	- 4 -
1.4. JUSTIFICACIÓN.....	- 5 -
1.5. OBJETIVOS.....	- 7 -
1.5.1. Objetivo General	- 7 -
1.5.2. Objetivos Específicos.....	- 7 -
CAPÍTULO II	- 8 -
2. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA.....	- 8 -
2.1. ANTECEDENTES INVESTIGATIVOS	- 8 -
2.2. FUNDAMENTACIÓN LEGAL.....	- 17 -
2.3. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA	- 23 -
2.4. FUNDAMENTACIÓN CONCEPTUAL.....	- 25 -
2.4.1. Transformación de la Matriz Productiva.....	- 25 -

2.4.2. Intercambio Comercial de vehículos automóviles entre Ecuador – Colombia	- 26 -
2.4.3. VOCABULARIO TÉCNICO	- 28 -
2.5. IDEA A DEFENDER	- 29 -
2.6. IDENTIFICACIÓN DE VARIABLES	- 29 -
CAPÍTULO III	- 30 -
3. MARCO METODOLÓGICO	- 30 -
3.1. ENFOQUE DE LA INVESTIGACIÓN	- 30 -
3.1.1. Cualitativo	- 30 -
3.1.2. Cuantitativo	- 30 -
3.2. MODALIDAD DE LA INVESTIGACIÓN	- 31 -
3.2.1. Investigación Bibliográfica- Documental	- 31 -
3.2.2. Investigación de Campo.....	- 32 -
3.3. TIPO DE INVESTIGACIÓN.....	- 32 -
3.3.1. Exploratoria.....	- 32 -
3.3.2. Descriptiva	- 33 -
3.3.3. Explicativa.....	- 33 -
3.4. POBLACIÓN Y MUESTRA DE LA INVESTIGACIÓN	- 34 -
3.4.1. Población	- 34 -
3.4.2. Muestra	- 34 -
3.5. OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES.....	- 36 -
3.6. ANÁLISIS SITUACIONAL PAÍS	- 43 -
3.6.1. FACTORES SOCIO- ECONÓMICOS	- 43 -
3.6.2. FACTORES POLÍTICOS Y LEGALES.....	- 49 -
3.6.3. FACTORES GEOGRÁFICOS.....	- 54 -

3.6.4. ENTORNO TECNOLÓGICO.....	- 57 -
3.7. ANÁLISIS MERCADO - PRODUCTO	- 59 -
3.7.1. MERCADO DE ECUADOR.....	- 59 -
3.7.2. MERCADO DE COLOMBIA.....	- 63 -
3.7.3. PERFIL DEL CONSUMIDOR.....	- 66 -
3.7.4. PRODUCTO (S): Importaciones, Exportaciones, Producción Nacional y Competencia	- 67 -
3.7.5. BALANZA COMERCIAL	- 79 -
3.8. MATRIZ PRODUCTIVA.....	- 86 -
3.8.1. Matriz Productiva Ecuador	- 86 -
3.8.2. Matriz Productiva Colombia	- 88 -
3.9. PROYECCIONES/TENDENCIAS.....	- 89 -
3.9.1. INTERCAMBIO COMERCIAL.....	- 90 -
3.9.2. MATRIZ PRODUCTIVA	- 93 -
3.10. PLAN DE RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN.....	- 96 -
3.11. PROCESAMIENTO, ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS.....	- 97 -
3.11.1. Análisis e interpretación de resultados.....	- 97 -
3.11.2. Validación de la idea a defender	- 109 -
CAPÍTULO IV.....	- 111 -
4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	- 111 -
4.1. CONCLUSIONES	- 111 -
4.2. RECOMENDACIONES	- 113 -
CAPÍTULO V.....	- 115 -
5. PROPUESTA.....	- 115 -

5.1. TÍTULO.....	- 115 -
5.2. ANTECEDENTES DE LA PROPUESTA.....	- 115 -
5.3. JUSTIFICACIÓN.....	- 116 -
5.4. OBJETIVOS.....	- 117 -
5.4.1. OBJETIVO GENERAL	- 117 -
5.4.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	- 117 -
5.5. FUNDAMENTACIÓN CIENTÍFICO-TÉCNICA.....	- 118 -
5.6. MODELO OPERATIVO DE LA PROPUESTA	- 119 -
5.6.1. MÉTODO MICMAC.....	- 119 -
5.6.2. CONSTRUCCIÓN DE ESCENARIOS	- 128 -
5.6.3. PLANTEAMIENTO DE ESTRATEGIAS.....	- 132 -
5.7. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	- 134 -
5.7.1. Conclusiones	- 134 -
5.7.2. Recomendaciones	- 135 -
CAPÍTULO VI.....	- 136 -
6. BIBLIOGRAFÍA.....	- 136 -
ANEXOS.....	- 141 -
7.1. Precio referencial de vehículos en Ecuador.....	- 142 -
7.2. Precio referencial de vehículos en Colombia.....	- 143 -
7.3. Formato de entrevista aplicada a las empresas ensambladoras de vehículos automóviles en Ecuador	- 144 -
7.4. Formato de encuesta aplicada a expertos para Matriz MICMAC	- 147 -

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla N° 1: Delimitación.....	- 4 -
Tabla N° 2: Matriz de Fundamentación Legal	- 17 -
Tabla N° 3: Planificación Nacional	- 22 -
Tabla N° 4: Matriz de Fundamentación Teórica.....	- 23 -
Tabla N° 5 Empresas del Sector Automotriz.....	- 34 -
Tabla N° 6 Fabricación, Ensamblaje y Comercialización de vehículos.....	- 35 -
Tabla N° 7: MATRIZ DE OPERACIÓN DE VARIABLES	- 36 -
Tabla N° 8: Factores Socio- Económicos.....	- 43 -
Tabla N° 9 Tipo de Gobierno	- 49 -
Tabla N° 10: Acuerdos Comerciales de Ecuador y Colombia	- 50 -
Tabla N° 11: Inversión Extranjera Directa de Ecuador.....	- 52 -
Tabla N° 12: Inversión Extranjera Directa de Colombia.....	- 53 -
Tabla N° 13: Normas Técnicas de Calidad	- 53 -
Tabla N° 14: Principales Puertos Marítimos, Fluviales, Aeropuertos, Carreteras y Pasos de Frontera de Ecuador	- 55 -
Tabla N° 15: Principales Puertos Marítimos, Fluviales, Aeropuertos, Carreteras y Pasos de Frontera de Colombia.....	- 56 -
Tabla N° 16: Oferta de vehículos	- 60 -
Tabla N° 17: Ventas por Tipo de vehículo.....	- 61 -
Tabla N° 18: Composición de las ventas	- 62 -
Tabla N° 19: Oferta de vehículos	- 63 -
Tabla N° 20: Ventas por tipo de vehículo.....	- 65 -
Tabla N° 21: Perfil del Consumidor de Ecuador y Colombia.....	- 66 -
Tabla N° 22: Importaciones de vehículos.....	- 67 -
Tabla N° 23: Importaciones por país de origen (unidades).....	- 68 -
Tabla N° 24: Exportaciones de vehículos	- 69 -
Tabla N° 25: Exportaciones por país de destino	- 70 -
Tabla N° 26: Producción Nacional de vehículos por ensambladora	- 71 -
Tabla N° 27: Importaciones de vehículos.....	- 73 -
Tabla N° 28: Participación en importaciones por país de origen.....	- 74 -

Tabla N° 29: Exportaciones de vehículos Colombia (2009-2013).....	- 75 -
Tabla N° 30: Participación en exportaciones por país de destino	- 76 -
Tabla N° 31: Producción nacional de vehículos.....	- 77 -
Tabla N° 32: Ensambladoras Colombianas	- 78 -
Tabla N° 33: Balanza Comercial	- 79 -
Tabla N° 34: Balanza Comercial	- 81 -
Tabla N° 35: Balanza Comercial	- 82 -
Tabla N° 36: Balanza Comercial	- 84 -
Tabla N° 37: Balanza Comercial	- 85 -
Tabla N° 38: Producto Interno Bruto	- 90 -
Tabla N° 39: Producto Interno Bruto de Manufactura	- 90 -
Tabla N° 40: Inversión Extranjera Directa	- 91 -
Tabla N° 41: Inversión Extranjera Directa de Manufactura	- 91 -
Tabla N° 42: Tipo de Cambio.....	- 92 -
Tabla N° 43: Importaciones de Vehículos de Ecuador - Colombia	- 92 -
Tabla N° 44: Exportaciones de Vehículos de Ecuador - Colombia	- 93 -
Tabla N° 45: Producción Nacional de Vehículos.....	- 93 -
Tabla N° 46: Exportaciones con Valor Agregado del Sector Automotriz.....	- 94 -
Tabla N° 47: Crecimiento Industrial	- 94 -
Tabla N° 48: Sustitución de Importaciones del Sector Automotriz	- 95 -
Tabla N° 49: Diversificación Productiva	- 95 -
Tabla N° 50: Desarrollo Tecnológico e Innovación	- 96 -
Tabla N° 51: Cambio de la Matriz Productiva	- 97 -
Tabla N° 52: Diversificación Productiva en el Sector Automotriz	- 98 -
Tabla N° 53: Desarrollo de Industrias Estratégicas.....	- 99 -
Tabla N° 54: Desarrollo de nuevas actividades productivas	- 100 -
Tabla N° 55: Incorporación de Valor Agregado en el ensamblaje de vehículos.....	- 102 -
Tabla N° 56: Incremento de exportaciones de vehículos	- 103 -
Tabla N° 57: Diversificación y ampliación de Mercados Internacionales	- 104 -
Tabla N° 58: Incremento de la Producción o ensamblaje de vehículos	- 105 -

Tabla N° 59: Capacidad Instalada	- 106 -
Tabla N° 60: Oportunidades y Riesgos de la Transformación de la Matriz Productiva en el Intercambio Comercial	- 108 -
Tabla N° 61: Variables	- 119 -
Tabla N° 62: Descripción de las Variables	- 120 -
Tabla N° 63: Matriz de Influencias y Dependencias.....	- 121 -
Tabla N° 64: Matriz de Influencias Directas (MID)	- 122 -
Tabla N° 65: Matriz de Influencias Directas Potenciales (MIDP)	- 122 -
Tabla N° 66: Variables Clave	- 128 -
Tabla N° 67: Escenarios	- 128 -
Tabla N° 68: ESCENARIO PESIMISTA.....	- 129 -
Tabla N° 69: ESCENARIO MODERADO	- 130 -
Tabla N° 70: ESCENARIO OPTIMISTA.....	- 131 -
Tabla N° 71: Matriz de Planteamiento de Estrategias.....	- 132 -
Tabla N° 72: Precios promedio de venta.....	- 142 -

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico N° 1: Publicaciones e Investigaciones.....	- 8 -
Gráfico N° 2 Matriz Productiva.....	- 25 -
Gráfico N° 3 Intercambio Comercial.....	- 27 -
Gráfico N° 4: Población (millones de habitantes).....	- 44 -
Gráfico N° 5: Tasa de Desempleo	- 45 -
Gráfico N° 6: PIB (millones de dólares).....	- 45 -
Gráfico N° 7 PIB per cápita (millones de dólares).....	- 46 -
Gráfico N° 8: Inflación, Índice de Precios al Consumidor.....	- 47 -
Gráfico N° 9 Riesgo País	- 48 -
Gráfico N° 10 Tipo de Cambio (pesos colombianos)	- 49 -
Gráfico N° 11: Oferta de vehículos	- 60 -
Gráfico N° 12: Ventas de vehículos	- 61 -
Gráfico N° 13: Participación de las ventas por tipo de vehículo.....	- 62 -

Gráfico N° 14: Composición de las ventas.....	- 63 -
Gráfico N° 15: Oferta de vehículos	- 64 -
Gráfico N° 16: Ventas de vehículos	- 65 -
Gráfico N° 17: Participación de las ventas por tipo de vehículo.....	- 65 -
Gráfico N° 18: Importaciones de vehículos	- 67 -
Gráfico N° 19: Participación en importaciones por país de origen.....	- 68 -
Gráfico N° 20: Exportaciones de vehículos.....	- 69 -
Gráfico N° 21: Exportaciones pos país de destino (unidades)	- 70 -
Gráfico N° 22: Producción Nacional de vehículos.....	- 71 -
Gráfico N° 23: Producción nacional de vehículos por ensambladora	- 72 -
Gráfico N° 24: Importaciones de vehículos	- 73 -
Gráfico N° 25: Participación en importaciones por país de origen.....	- 74 -
Gráfico N° 26: Exportaciones de vehículos.....	- 76 -
Gráfico N° 27: Participación en Exportaciones por país de destino	- 77 -
Gráfico N° 28: Producción Nacional de vehículos.....	- 78 -
Gráfico N° 29: Balanza Comercial	- 80 -
Gráfico N° 30: Balanza Comercial	- 81 -
Gráfico N° 31: Balanza Comercial	- 83 -
Gráfico N° 32: Balanza Comercial	- 84 -
Gráfico N° 33: Balanza Comercial	- 85 -
Gráfico N° 34 Cambio de la Matriz Productiva.....	- 97 -
Gráfico N° 35: Diversificación Productiva en el Sector Automotriz	- 98 -
Gráfico N° 36: Desarrollo de Industrias Estratégicas	- 99 -
Gráfico N° 37: Desarrollo de nuevas actividades productivas.....	- 101 -
Gráfico N° 38: Incorporación de valor agregado en el ensamblaje de vehículos.....	- 102 -
Gráfico N° 39: Incremento de exportaciones de vehículos	- 103 -
Gráfico N° 40: Diversificación y ampliación de Mercados Internacional	- 104 -
Gráfico N° 41: Incremento de la Producción o ensamblaje de vehículos....	- 105 -
Gráfico N° 42: Capacidad Instalada	- 107 -
Gráfico N° 43: Oportunidades y Riesgos de la Transformación	

de la Matriz productiva en el Intercambio Comercial	- 108 -
Gráfico N° 44: Plano de influencias / dependencias directas.....	- 123 -
Gráfico N° 45: Influencias directas	- 125 -
Gráfico N° 46: Influencias indirectas	- 126 -
Gráfico N° 47: Influencias directas potenciales.....	- 127 -
Gráfico N° 48: Precios promedio de venta.....	- 142 -
Gráfico N° 49: Precio promedio de venta vehículos.....	- 143 -

RESUMEN EJECUTIVO

Ecuador es un país primario exportador por excelencia que ha venido atravesando varias crisis económicas que no le han permitido un desarrollo sustentable, puesto que al exportar materias primas e importar bienes terminados, le han provocado un déficit en su Balanza Comercial, siendo necesario cambiar la forma de producción dejando a un lado el actual patrón de especialización y pasar a una economía basada en el conocimiento, tecnología e innovación, por lo que el presente tema de investigación busca identificar las acciones planteadas para la transformación de la matriz productiva, encaminándose a establecer la contribución que esta genera sobre el intercambio comercial de vehículos automóviles entre Ecuador y Colombia.

Según datos estadísticos del Banco Central del Ecuador en los últimos cinco años, en el intercambio comercial entre Ecuador y Colombia se ha incrementado el déficit comercial, éste en el 2014 ascendió a 1.186,91 millones de dólares FOB, sin embargo Colombia se convierte en uno de los principales destinos para las exportaciones de los vehículos automóviles de las partidas arancelarias 8704 (vehículos automóviles para el transporte de mercancías), 8703 (Coches de turismo) y 8702 (vehículos automóviles para el transporte de diez o más personas), sin embargo de contener un bajo valor agregado, la industria automotriz genera un gran aporte para el desarrollo tecnológico y económico del país.

Cabe mencionar que las exportaciones al igual que las importaciones de vehículos automóviles en el periodo 2010-2014 han enfrentado una serie de incrementos y disminuciones porcentuales que de acuerdo a los datos estadísticos del Trade Map (2015), las exportaciones de vehículos sufrieron una disminución promedio del 10%, registrando una mayor caída en el año 2013, debido a que la economía colombiana materializó “un proceso de apertura comercial a través de la suscripción de Tratados de Libre Comercio con México

y Corea, influyendo negativamente en la demanda de vehículos ecuatorianos” (AEADE, 2013), así mismo las importaciones de vehículos evidenciaron una caída promedio del 1%.

Por tal motivo, uno de los ejes de la transformación de la matriz productiva busca proteger a la industria automotriz mejorando sus niveles de productividad y competitividad de tal forma que se incrementen las exportaciones de vehículos automóviles con valor agregado y componente nacional hacia Colombia.

Con las proyecciones y tendencias se establecieron las variables clave para la realización del análisis estructural a través método Micmac “Matriz de Impacto Cruzados Multiplicación Aplicada”, herramienta que permitió relacionar las variables y establecer escenarios, en el escenario óptimo el sector automotriz debería incorporar mayor componente nacional en el ensamblaje de vehículos automóviles a través del desarrollo tecnológico, innovación y formación de encadenamientos productivos, mismos que permitirían aumentar y diversificar la producción nacional para incrementar la oferta exportable de vehículos automóviles a Colombia o hacia nuevos mercados internacionales.

ABSTRACT

Ecuador is a primary exporting country per excellence that has been passing through several economic crises that have not allowed to have sustainable development, since exporting raw materials and importing finished goods, would have caused a deficit in its trade balance, being necessary to change the way of production leaving aside the current pattern of specialization and move to a knowledge-based, technology and innovation economy, so this research subject seeks to identify the actions proposed for the transformation of the productive matrix, heading to set the contribution that it generates on trade of motor vehicles between Ecuador and Colombia.

According to statistics of the Central Bank of Ecuador in the last five years, the commercial exchange between Ecuador and Colombia has been increased the trade deficit, in 2014 it reached 1186.91 million dollars FOB, however Colombia has become one of the main destinations for exports of motor vehicles of tariff headings 8704 (motor vehicles for the transportation of goods), 8703 (automobiles) and 8702 (motor vehicles for the transport of ten or more people), however to contain a low added value, the automotive industry generates a significant contribution to technological and economic development.

It should be mentioned that exports as well as imports of motor vehicles during the period 2010-2014 have faced a series of percentage increases and decreases that according to the statistics of the Trade Map (2015), exports of vehicles suffered an average decline 10%, registering a further decline in 2013, because the Colombian economy materialized "a process of trade openness through the signing of free trade agreements with Mexico and Korea, negatively affecting Ecuadorians demand for vehicles" (AEADE, 2013), likewise vehicle imports evidenced an average drop of 1%.

Therefore, one of the axes of the transformation of the productive matrix seeks to protect the automobile industry by improving their levels of productivity and

competitiveness so that will increase exports of motor vehicles and national value-added component to Colombia.

With the assumptions and trends the key variables were established to carry out the structural analysis method through Micmac "Matrix of Impact Applied Cross Multiplication", tool that allowed establishing relationships between variables and settings. In the optimal scenario the automotive sector should incorporate more national component in the assembly of motor vehicles through technological development, innovation and training of productive chains, which allow to increase and diversify the national production to increase the exportable supply of motor vehicles to Colombia or to new international markets.

INTRODUCCIÓN

La Transformación de la Matriz Productiva conlleva la realización de varios procesos e interacciones que deben implementarse para llevar adelante las actividades productivas que busca desarrollar el Ecuador, con el fin de convertirse en una economía incluyente, fundamentada en el conocimiento e innovación, que contribuya a equilibrar el intercambio comercial con Colombia, partiendo de este análisis, la presente investigación está enfocada a determinar cómo contribuye la transformación de la matriz productiva en el intercambio comercial de vehículos automóviles entre Ecuador y Colombia, para lo cual se desarrollaron cinco capítulos que se describen a continuación.

El Capítulo I denominado el Problema, abarca el planteamiento y formulación del problema, la delimitación, justificación y los objetivos de la investigación.

En Capítulo II denominado Fundamentación Teórica, se desarrolló los antecedentes investigativos, la fundamentación legal, teórica y conceptual, así como también la idea a defender e identificación de variables, la información fue obtenida mediante una investigación documental utilizando fuentes primarias y secundarias como, documentos, libros, páginas web, entre otros.

En el Capítulo III, Marco Metodológico, se estableció: el enfoque, la modalidad, los tipos de investigación, empleados para desarrollar el presente trabajo de investigación, también se presenta la población y muestra que fue requerida para el levantamiento de información y la operacionalización de variables, herramienta indispensable para la recolección de información, además se realizó un diagnóstico situacional de Ecuador y Colombia en lo referente al intercambio comercial y al cambio de la matriz productiva.

El Capítulo IV contiene las conclusiones y recomendaciones realizadas en base al diagnóstico y a los resultados de la investigación.

Finalmente en Capítulo V se desarrolla la propuesta, encaminada a la realización de un estudio prospectivo que establece el escenario más óptimo para que la transformación de la matriz productiva, proteja a la industria de vehículos automóviles e incremente las exportaciones manteniendo un flujo constante en el intercambio comercial Ecuador – Colombia.

CAPÍTULO I

1. EL PROBLEMA

1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

La revolución industrial originada a finales del siglo XVIII y principios del XIX, generó un gran impacto en la economía, pasando de una economía agraria y artesanal a otra establecida por la industria y la mecanización, generándose una aceleración en la producción. Posteriormente a esto se dio origen a la segunda revolución industrial desarrollándose a finales del siglo XIX donde se destacan la aparición de dos nuevas fuentes de energía como son el petróleo y la electricidad, que trajeron consigo el uso de nuevas tecnologías e innovación, todo esto ha generado que el comercio a nivel mundial vaya creciendo aceleradamente siendo necesario y prescindible la interrelación entre países, para intercambiar sus productos con otros países, lo que ha originado que entre Ecuador y Colombia se desarrolle un intercambio comercial desde muchos años atrás, existiendo una estrecha relación comercial con el objetivo de establecer una mercado común que genere un desarrollo integral, a través de la participación en organismos regionales e internacionales como es la Comunidad Andina - CAN y la Asociación Latinoamericana de Integración - ALADI, de los cuales son miembros.

Sin embargo, Acosta, A. (2009), menciona que Ecuador ha venido atravesando una serie de periodos de auge y crisis, debido a su modelo de acumulación de riqueza primario exportador, basado en una economía extractivista con dependencia total en la explotación de recursos naturales, si bien se pensaba que la riqueza en recursos naturales permitiría obtener un desarrollo sustentable y lograr el bienestar de la sociedad, esto no se ha concretado en nuestro país, porque países como el nuestro que cuentan con gran riqueza natural se han quedado rezagados en el subdesarrollo atravesando graves problemas de pobreza y malestar social, dado que solo han venido exportado

materias primas sin generar ningún valor agregado, aunque se dice que las exportaciones son la puerta del desarrollo de un país, por el contrario para el Ecuador ha sido un problema, puesto que su fuente de ingreso primordial, el petróleo, es un recurso natural no renovable que cada vez es más difícil de explotar, y es muy vulnerable a fluctuaciones en los precios internacionales.

A parte de exportar materias primas a bajos costos, nuestro país ha venido importando una serie de bienes y servicios con alto valor agregado y mayor nivel tecnológico a mayores costos, generándole un déficit comercial. Al analizar la balanza comercial de Ecuador con Colombia se puede encontrar que, según datos del Banco Central del Ecuador (2014) está presentó un resultado deficitario para Ecuador, durante todo el período 2009 – 2014. En el año 2012 las exportaciones ecuatorianas hacia Colombia fueron de 1.055,94 millones de dólares FOB, mientras que las importaciones ecuatorianas provenientes de Colombia alcanzaron los 2.121,75 millones de dólares FOB, lo cual género que el déficit comercial ascendiera a 1.065,81 millones de dólares FOB, sufriendo así una gran baja en la economía del país. Además en 2013 las exportaciones ecuatorianas se redujeron a 906,63 millones de dólares FOB, entretanto las importaciones se incrementaron a 2.219,29 millones de dólares FOB, pese a que la balanza comercial entre Ecuador es deficitaria y Colombia es una economía complementaria, se ha mantenido el intercambio comercial entre estos dos país.

De este modo el Gobierno Ecuatoriano busca disminuir las importaciones e incentivar las exportaciones de productos con valor agregado y pasar de ser un país exportador de materias primas a un país que comercializa productos industrializados, siguiendo un proceso de cambio donde se busca la especialización productiva de la economía ecuatoriana para contribuir a la generación de una sociedad de conocimiento, con implementación tecnológica e innovación constante, a través de la Transformación de la Matriz Productiva que es el primordial objetivo del Plan Nacional del Buen Vivir (2013), donde se menciona que

En 2012, el 44% de la producción nacional se compone de bienes primarios, industriales, y servicios de reducido valor agregado, mientras el otro 56% está compuesto por servicios de alto valor agregado. Por otro lado, el 72% de las exportaciones está constituido por bienes primarios, seguido por los bienes industrializados con el 21% y tan solo el 7% en servicios. (p. 73)

Lo cual a generando que el país no sea competitivo en los mercados internacionales y por ende tenga una gran desequilibrio comercial.

Aunque el porcentaje en bienes industrializados es bajo, la industria automotriz en nuestro país, según Pro Ecuador (2014), “ha generado gran desarrollo tecnológico en los últimos 30 años, contribuyendo al desarrollo nacional con inversiones, capacitación, tecnología y generación de divisas”. Cabe recalcar que las ensambladoras existentes en el país son reconocidas en el mercado nacional e internacional, por la fabricación de productos con alto nivel de tecnología y sobre todo de excelente calidad.

Además, dentro de los principales destinos de las exportaciones del Sector Automotriz de Ecuador, Colombia, con una participación del 100%, es el principal destino de estas exportaciones. (AEADE, 2014). Entre los principales productos exportados desde Ecuador hacia Colombia tenemos los vehículos para el transporte de mercancías, automóviles de turismo y vehículos para transporte de diez o más personas. Datos de Trade Map (2014), establecen que en 2014, Ecuador exportó hacia Colombia; 53,05 millones de dólares FOB correspondientes a la partida 8704.- Vehículos automóviles para el transporte de mercancías; 58,96 millones de dólares FOB de la partida 8703.- Automóviles de turismo y demás vehículos automóviles concebidos principalmente para el transporte de personas, incluidos los del tipo familiar y 4,39 millones de dólares FOB de la partida 8702.- Vehículos automóviles para transporte de diez o más personas, incluido el conductor. Pese a que Ecuador y Colombia tienen similares productos la oferta exportable entre los dos siempre se complementa.

Por lo tanto, en Ecuador como en Colombia existe similar producción, lo que nos conlleva a preguntarnos: ¿Qué estrategias se deben implementar para

incrementar la exportación de vehículos hacia Colombia?, ¿Los vehículos que se ensamblan en Ecuador son de mejor calidad que los de Colombia?, ¿Quiénes son los principales exportadores e importadores de vehículos automóviles en Ecuador? ¿Qué país es más competitivo en el intercambio comercial de vehículos? ¿Qué es la transformación de la matriz productiva? ¿Qué impacto genera la transformación de la matriz productiva en el intercambio comercial de vehículos entre Ecuador y Colombia?, ¿Es factible la aplicación de la transformación de la matriz productiva para incentivar las exportaciones de vehículos automóviles en Ecuador? ¿Qué es el intercambio comercial?, ¿Cuál es la dinámica comercial de importaciones y exportaciones de vehículos entre Ecuador y Colombia?, ¿Qué partida o partidas arancelarias han generado mayor flujo comercial entre Ecuador y Colombia?, ¿Qué país posee una balanza comercial positiva o superavitaria con el intercambio comercial de vehículos?, ¿Existen acuerdos comerciales y buenas relaciones entre Ecuador y Colombia que facilite el intercambio comercial de vehículos?

1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA.

¿Cómo contribuye la transformación de la matriz productiva en el intercambio comercial de vehículos automóviles entre Ecuador - Colombia?

1.3. DELIMITACIÓN

Tabla N° 1: Delimitación

Objeto de estudio	Transformación de la Matriz Productiva
Sujeto de estudio	Intercambio Comercial de vehículos automóviles
Área geográfica	Frontera Terrestre Ecuador (Tulcán) – Colombia (Ipiales)
Tiempo estimado	2010 – 2014
Grupo social	Sector Automotriz (ensambladoras)

Fuente: Perfil del proyecto

Elaborado por: Maritza Vallejo

1.4. JUSTIFICACIÓN

El presente trabajo de investigación es desarrollado con el fin de determinar el impacto que generará la transformación de la matriz productiva en el intercambio comercial de vehículos automóviles entre Ecuador y Colombia, siendo este de gran interés social, dado que, actualmente el Ecuador pretende cambiar su patrón de especialización dejando a un lado su antiguo modelo generador de riquezas primario- exportador. Así mismo se busca contribuir en la construcción de una sociedad basada en el conocimiento, tecnología e innovación, porque se aplicarán los conocimientos adquiridos a lo largo de la carrera de Comercio Exterior y Negociación Comercial Internacional, puesto que, al analizar las relaciones comerciales existentes entre Ecuador y Colombia se puede identificar las oportunidades que podrían tener algunos de los productos ecuatorianos, que ya se exportan a Colombia, como es el caso de los vehículos, los cuales se encuentran como los principales productos de intercambio comercial entre estos dos países que podrían incrementar sus ventas. Pese a tener similares productos, la oferta exportable de Ecuador y Colombia se complementa, lo que incentiva al crecimiento de las exportaciones las cuales dependerán de la dinámica que exista entre la demanda adquirida por Colombia y la capacidad de producción en Ecuador, la cual debe aumentar con la aplicación del cambio de la matriz productiva que formará encadenamientos productivos para obtener productos de calidad con alto grado de tecnificación.

Cabe recalcar que, el principal medio para el incentivo de las exportaciones está inmerso en la transformación de la matriz productiva, que se establece en el Plan Nacional del Buen Vivir (2013), enunciando que:

Para reducir la vulnerabilidad estructural de términos de intercambio que Ecuador comparte con América Latina, la inversión pública está dirigida a sembrar el petróleo y cosechar una matriz productiva para la sociedad del conocimiento (...) Puesto que, En la matriz productiva se asienta la esencia de la realidad económica y social de los países. Para el Ecuador, su transformación se vuelve la acción primordial que permitirá resolver el desempleo, la pobreza y la inequidad (p.17, 73).

Contribuyendo a mejorar el estilo de vida de los habitantes, a través de la ciencia, conocimiento y tecnología. De igual forma el Código Orgánico de Producción Comercio e Inversiones (2010), en su Art. 4 literal a) tiene como fin “transformar la matriz productiva, para que esta sea de mayor valor agregado, potenciadora de servicios, basada en el conocimiento y la innovación (...) ambientalmente sostenible y eco-eficiente”. Buscando brindar mayor atención a los sectores priorizados, donde el sector automotriz juega un papel muy importante para impulsar el desarrollo de la transformación de la matriz productiva, debido a que se encuentra entre las 14 industrias priorizadas, según la SENPLADES (2012) “los sectores priorizados así como las industrias estratégicas serán los que faciliten la articulación efectiva de la política pública y la materialización de esta transformación”. (p. 15)

Además esta investigación será de gran ayuda para las empresas afines al sector automotriz, las actuales y futuras generaciones que estudian en la Universidad Politécnica Estatal del Carchi, que buscan oportunidades de mejoramiento para contribuir con el desarrollo del país, puesto que contará con datos muy relevantes sobre el intercambio comercial de vehículos entre Ecuador- Colombia, sobre todo los impactos y oportunidades que generará la transformación de la matriz productiva en este intercambio comercial.

Por lo tanto este proyecto permitirá identificar el flujo comercial existente entre Ecuador y Colombia para fomentar las exportaciones y sustituir selectivamente las importaciones desde Colombia hacia Ecuador a través de esta transformación, que de una u otra forma se convertirá en una estrategia comercial que permitirá mejorar el comercio internacional en Ecuador y sobre todo contribuirá a mejorar notablemente su economía, logrando así, el desarrollo integral de la sociedad.

1.5. OBJETIVOS

1.5.1. Objetivo General

Determinar cómo contribuye la transformación de la matriz productiva en el intercambio comercial de vehículos automóviles entre Ecuador – Colombia

1.5.2. Objetivos Específicos

1.5.2.1. Fundamentar documentalmente la Transformación de la Matriz Productiva y el Intercambio Comercial.

1.5.2.2. Diagnosticar la situación actual del intercambio comercial de vehículos automóviles entre Ecuador - Colombia y la transformación de la matriz productiva.

1.5.2.3. Desarrollar un estudio prospectivo de la transformación de la matriz productiva y su contribución en el intercambio comercial de vehículos automóviles entre Ecuador – Colombia

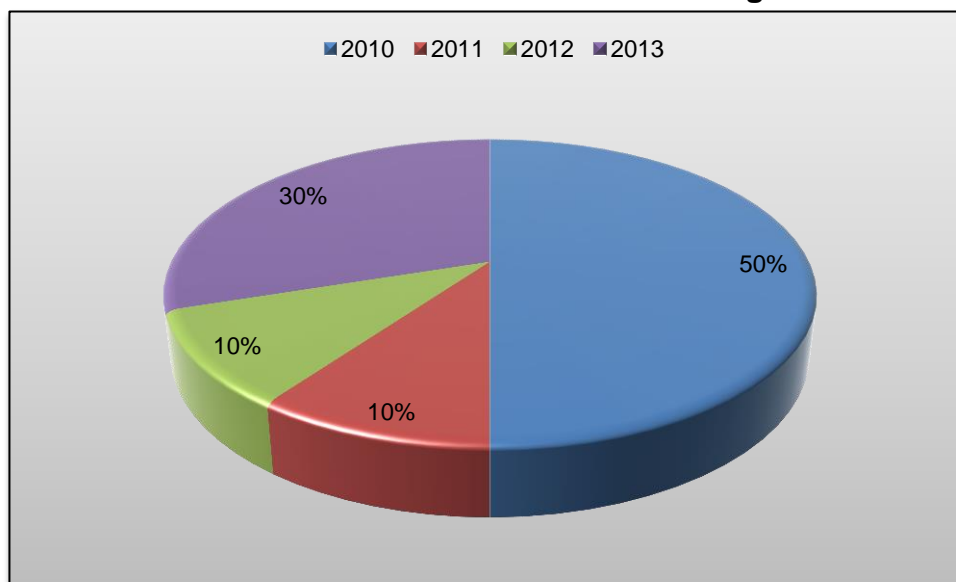
CAPÍTULO II

2. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA

2.1. ANTECEDENTES INVESTIGATIVOS

Luego de haber realizado una investigación documental en fuentes secundarias, se identifican varias publicaciones referentes a la transformación de la matriz productiva y al intercambio comercial de vehículos automóviles entre Ecuador y Colombia.

Gráfico N° 1: Publicaciones e Investigaciones



Fuente: Análisis Bibliográfico
Elaborado por: Maritza Vallejo

El 2010 es el inicio del cambio de la estructura productiva para Ecuador, porque dentro de la *Agenda para la Transformación Productiva (2010-2013)*, se establecen los objetivos y estrategias para fomentar la transformación de la matriz productiva. Ecuador necesariamente debe cambiar su patrón de especialización, para ello se busca mejorar la productividad, calidad y seguridad en la producción, potencializando su acceso a tecnología, innovación, capacitación y asistencia técnica con bases sólidas para insertarse en una economía globalizada. Para ello se debe diversificar y potenciar la producción

existente en el país, misma que cuenta con grandes capacidades y recursos naturales que contribuirán para lograr dicha transformación, dejando a un lado esa heterogeneidad estructural interna que ha centrado el trabajo en ciertos niveles de productividad generando una gran desigualdad social, donde se han formado brechas de productividad internas sectoriales y entre los agentes productivos, que han mantenido rezagado al país en la pobreza con un bajo crecimiento, sin sobrepasar esa frontera tecnológica que permita mejorar notablemente la calidad de vida de los habitantes y sobre todo sea una clave estructural para un desarrollo dinámico e inclusivo que involucre a cada uno de los sectores productivos que permitirán fortalecer la estructura productiva del país.

Siendo una base importante para esta investigación porque cuenta con la realidad social, política y económica que ha venido atravesando el Ecuador al poseer una matriz productiva primaria exportadora extractiva, misma que debe ser transformada, para mejorar la estructura productiva del país, a través de la implementación de políticas y programas que permitan generar competitividad y productividad, que facilite un mayor desarrollo tecnológico mismo que contribuya a potencializar la diversificación productiva, enfocada a maximizar el valor agregado e incrementar la capacidad exportadora del país obteniendo una diferenciación en términos de productos, mercados y actores que permitan reducir esa heterogeneidad estructural.

De igual forma se identifica una investigación sobre el *Análisis del desarrollo productivo en Chile: Tendencias y Determinantes* (Marshall & Rodríguez, 2010), el cual muestra una serie de tendencias de la economía chilena “integración con el exterior, especialización de la estructura productiva, ritmo decreciente en productividad y dependencia de la economía regional hacia un sector líder”; que permitieron un desarrollo sostenible. Chile al igual que los países de América Latina han mantenido una serie de problemas que por mucho tiempo no permitieron su desarrollo, aparte de mantener una economía proteccionista, la inflación era persistente y cada vez se generaban crisis periódicas en la balanza

de pagos, debido al bajo nivel de innovación, a la poca aplicación de nuevas tecnologías y a una limitada diversificación productiva, convirtiéndose en el principal inconveniente para generar un cambio acelerado dentro de la productividad y competitividad. Ahora bien, gracias a la recuperación de la democracia, la estabilidad política de Chile se integró favorablemente a la economía mundial, sin embargo es necesario plantear nuevas iniciativas que permitan canalizar los actuales instrumentos de fomento, tal iniciativa son los llamados clúster que “reducen los costos de transacción de las políticas tradicionales, y además son espacios de innovación que se nutren de las interacciones y de la confianza recíproca”, los cuales también se encuentran dentro de la planificación nacional del Ecuador .

En consecuencia, es un aporte para los antecedentes de esta investigación porque así como en Chile se buscó un cambio estructural en la producción, actualmente en Ecuador se quiere realizar dicho proceso para lograr un desarrollo integral y sostenible que permita cambiar su actual modelo de generación de riquezas basado en la explotación de recursos naturales a uno que sea inclusivo e involucre a todos los actores sociales, donde se generen encadenamientos productivos que fortalezcan y potencialicen los sistemas productivos del país, acompañados de innovación, tecnología y conocimiento, mismos que son la base para lograr toda esta transformación.

Además, la Agenda de Innovación y competitividad (2010-2020), identifica los ejes de acción estratégicos que deben desarrollarse en los próximos años y plantea orientaciones para el mejoramiento continuo del sistema de innovación de Chile. Para ello, se partirá del fortalecimiento de la innovación empresarial, donde se busca el acercamiento de las empresas chilenas a la frontera tecnológica, desarrollando un ecosistema que fortalezca la innovación permitiendo con ello establecer verdaderos clúster de innovación con el fin de lograr mayor diversificación y sofisticación productiva. También se busca generar capacidades de ciencia con orientación estratégica enfocadas en las capacidades del capital humano, las mismas que permiten que las economías

avanzadas y las emergentes como Ecuador, sean quienes busquen formas de mejoramiento para mantener un crecimiento sostenible a mediano y largo plazo, basándose en la generación, aplicación y difusión del conocimiento e innovación, siempre encaminados en la formación del capital humano, arrojando un gran aporte para la realización de la prospectiva, dado que aborda una serie de estrategias que deben realizarse para continuar con la transformación productiva, además brinda una visión clara de los factores fundamentales como la ciencia, la tecnología y el capital humano que deben aplicarse para lograr un cambio en la estructura productiva del país, mismos que deben ser potencializados y orientados a un mejoramiento continuo que aseguren el crecimiento sostenido del país, si bien, Ecuador está alineado a estos parámetros, varios son los obstáculos que deberá enfrentar para convertirse en una economía competitiva.

Por otra parte, una publicación de FOCO ALADI (2010 - 2011), *Oportunidades Comerciales Ecuador – Colombia*, permite identificar las relaciones comerciales existentes entre Ecuador y Colombia las mismas que facilitan el intercambio comercial entre estos dos países. Porque aparte de pertenecer a dos organismos regionales como es ALADI y CAN, da a conocer las oportunidades que tiene Ecuador con Colombia en la exportación de sus principales productos como es el caso de los vehículos. Estas condiciones de integración regional permiten que los productos ecuatorianos puedan ingresar al mercado colombiano en situación preferencial.

Siendo un aporte importante al momento de la recolección e interpretación de datos, porque cuenta con cifras de importaciones y exportaciones que se han realizado entre estos dos países, mismas que enfatizan que los vehículos son el principal producto de intercambio entre estos dos países, beneficiando a Ecuador por mantener mayor cantidad de exportaciones a Colombia, además presenta las oportunidades que tiene Ecuador.

Posteriormente la revista de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE), en su Anuario (2010), establece que el mercado automotor

ecuatoriano en el año 2010 evidencio notablemente su recuperación luego del descenso experimentado en el 2009, donde las ventas se redujeron un 18% debido a factores como la crisis financiera internacional, aplicación de salvaguardias cambiarias y por una balanza de pagos impuesta por el gobierno. Convirtiéndose en un aporte muy importante al momento de realizar el trabajo de campo, porque muestra el crecimiento del sector automotor, mismo que se realizó en condiciones normales evidenciándose un incremento del 37% con relación al año 2009 y un 7% en comparación con el 2008. Además señala las principales ensambladoras como OMNIBUS BB, AYMESA y MARESA, que han contribuido a la producción de vehículos en el país, mismas que representan el 42% de las ventas totales del mercado ecuatoriano, por otra parte el sector automotriz en nuestro país juega un papel muy importante por mantener un alto grado de tecnificación y calidad en su producción, lo que permitirá un fácil fomento de las exportaciones hacia nuevos mercados internacionales.

Dentro del 2011, la AEADE hace un nuevo aporte para la variable Intercambio Comercial de vehículos automóviles entre Ecuador – Colombia en su *Anuario (2011)*, en el cual se muestra que en el 2011 el mercado automotor de Ecuador creció un 18, 5% con relación al año anterior, aunque su crecimiento fue menor al que tuvieron otros países latinoamericanos. Pese a la presentación de varios inconvenientes dentro del país, por la aplicación de medidas restrictivas como las licencias de importación que provocaron variaciones en las condiciones del mercado automotor causando incrementos de precios, el crecimiento del mercado automotor tuvo un gran desempeño. Cabe recalcar que los principales destinos de automotores ecuatorianos para el 2011 fueron Colombia, Venezuela y República Dominicana, mismas que presentaron un crecimiento del 3% respecto al 2010, siendo Omnibus BB, Aymesa y Maresa las ensambladoras con mayor participación en estas exportaciones. Además más del 50% de los vehículos que se comercializaron en el 2011 fueron importados de países como Corea, Colombia, China, México y Japón. Concluyendo que Colombia es uno de los principales mercados con el cual Ecuador tiene un gran

dinamismo comercial, así mismo el sector automotriz es muy importante dentro de la economía nacional porque aporta en la generación de empleo, pago de impuestos, aranceles y tasas.

En efecto es un importante aporte para la esta investigación puesto que cuenta con cifras y datos estadísticos de las importaciones, exportaciones, producción, y ventas de vehículos automóviles, además permite identificar los principales mercados de los cuales importa y exporta el Ecuador, evidenciando que Colombia desde años anteriores es uno de los principales mercados para las exportaciones de vehículos ecuatorianos que pese a que Colombia mantiene firmado, Tratados de libre comercio con varios países entre ellos México, quien es el principal ofertante de vehículos para el mercado Colombiano, Ecuador sigue participando en las importaciones de este país.

En el 2012 se evidencia un documento sobre los *Impactos macroeconómicos de la salida del Ecuador de la Comunidad Andina (CAN) en la economía ecuatoriana*, (Sáenz, M y Muñoz, D, 2012), estableciendo que el Ecuador históricamente ha sido un país primario exportador debido a que sus exportaciones se concentraron en el sector primario y tradicional, permitiendo que tenga una alta dependencia de este sector, llevándolo a crear productos de escaso valor agregado y vulnerables a las constantes variaciones en los precios internacionales, provocando que nuestro país importe bienes de alto nivel en capital y tecnología, por lo que se busca insertar estratégica y activamente a la economía ecuatoriana en el orden económico y político internacional procurado intensificar y profundizar la integración suramericana a través de la de varios organismos económicos como la CAN del cual es miembro. En este sentido se identifica la estructura de las importaciones y exportaciones de los principales productos de intercambio comercial con Colombia con quien mantiene un constante déficit comercial, analizando a nivel de exportaciones se muestra que el sector de vehículos, partes y piezas es el que abarca el mayor porcentaje de participación, seguido por el sector pescado, otros alimentos, maquinaria y textiles.

Sin embargo establece un importante aporte para la variable dependiente porque menciona que el sector de vehículos, partes y piezas abarca el mayor porcentaje de participación en las exportaciones de Ecuador a Colombia. Convirtiéndose en uno de los sectores priorizados que contribuirán a lograr la transformación de la matriz productiva, permitiéndonos analizar la gran relación que existe entre las variables en esta investigación, dado que si el sector automotriz busca establecer encadenamientos productivos con las diferentes industrias estratégicas se logrará potencializar la industria en Ecuador para conseguir mayor transferencia tecnológica, con ello dejar de ser dependientes de los recursos naturales, dejando a un lado el antiguo modelo de acumulación de riqueza, primario exportador y pasar a ser una economía basada en el conocimiento.

Para el 2013, se generan mayores aportes referentes al tema, donde se establece un documento sobre la *Identificación de lineamientos de la educación superior para la transformación productiva con equidad en el Ecuador*. (Galárraga, A, 2013), El cambio de la matriz productiva para el Ecuador se ha convertido en un eje muy importante porque se quiere dejar a un lado el antiguo modelo de producción basado en la explotación de los recursos naturales, que siempre generó una pérdida económica conocida como “deterioro de términos de intercambio”, debido a que se producen bienes con bajo valor agregado y se importan bienes tecnológicos de países desarrollados, y pasar a una economía generada por conocimiento con alto nivel tecnológico e innovación, involucrando en este proceso de transformación productiva del país a una educación superior productiva y competitiva, un claro ejemplo de este proceso son los países de Corea del Sur, Irlanda y Finlandia que se han enfocado en este elemento como el principal pilar de su modelo de cambio que les ha generado grandes beneficios.

Siendo un aporte para la elaboración de los antecedentes porque hace referencia a la importancia que tienen los diferentes sectores sociales, puesto que el proceso de transformación de la matriz productiva debe involucrar a

todos los actores sociales, productivos y académicos. Además para potencializar esta transformación, el Estado debe trabajar conjuntamente con la Universidad, los sectores priorizados y el sector privado, para alcanzar este gran cambio del modelo productivo, buscando siempre una visión innovadora y emprendedora dirigida hacia el desarrollo de la ciencia y el talento humano, así mismo se resalta la importancia de cambiar esa cultura en toda la sociedad de manera que se genere esa capacidad de aprender, asimilar, crear, emprender e innovar de tal forma que se cohesione, organizarse y asuma posiciones proactivas, mismas que deben aplicarse en el país con el fin de incrementar el grado de tecnificación y agregación de valor en la producción nacional buscando siempre el bienestar de la sociedad.

De igual manera, una investigación hace el *Análisis de la heterogeneidad productiva y del empleo en el Aparato Productivo del Ecuador, período 2000-2010* (Laso, J, 2013). El crecimiento sostenido de la economía del Ecuador siempre se caracterizó por su dependencia económica en la exportación de productos primarios, los mismos que no permitieron cambiar esa heterogeneidad estructural formando brechas externas e internas que limitan el acceso a tecnológica y generan diferencias de productividad entre los sectores productivos y dentro de los mismos. Sin embargo, dicha heterogeneidad productiva se convierte en la clave para entender el bajo desarrollo del aparato productivo existente en Ecuador, porque este cambio de estructura tecnológica solo se centró en los países considerados “Centro”, dado que cuentan con los recursos y tecnologías necesarias para la generación de valor agregado a partir de la materia prima.

Siendo un gran aporte para el desarrollo de la fundamentación teórica porque dentro de este documento se busca fortalecer el aparato productivo del Ecuador, donde se hace necesario involucrar a varios sectores productivos para dejar a un lado ese desarrollo periférico y centralizado, reestructurando y diversificando los diferentes sistemas productivos del país, logrando mejorar

notablemente la economía del Ecuador, para generar un desarrollo sustentable que permita mejorar la calidad de vida de los habitantes.

Asimismo, se presenta una investigación referente a los *Sectores productivos priorizados y su relación con el sector externo de la economía del Ecuador en el periodo 2000 – 2011*. (Bravo, D, 2013). Para lograr la reconstrucción del poder ciudadano y fomentar el incremento del protagonismo social, se busca realizar una modificación profunda en la matriz productiva del Ecuador, la cual busca generar un cambio estructural en la economía del país, pasando de una economía primario exportadora a una economía productora de bienes industriales de alto valor agregado y una economía pos petrolera. Además uno de los principales sectores que necesitan ser desarrollado es la tecnología, misma que permitirá mejorar e incrementar la producción nacional para sustituir las importaciones. De este modo, se busca incentivar la generación endógena de mejores tecnologías que dinamizan la sinergia económica.

Por consiguiente en esta investigación se resalta la importancia de que la economía ecuatoriana se desconcentre hacia un patrón de especialización en que la industria y la manufactura tengan mayor participación, porque solo pasando a ser una economía industrializada logrará mantenerse en un mundo globalizado, por ello los sectores estratégicos son un eje fundamental que permitirán alcanzar este cambio, siendo indispensable fortalecer y mejorar sus sistemas productivos.

2.2. FUNDAMENTACIÓN LEGAL

Tabla Nº 2: Matriz de Fundamentación Legal

NORMATIVA	DESCRIPCIÓN
<p style="text-align: center;">CONSTITUCIÓN (2008)</p>	<p>Art 35: El Estado regulará, controlará e intervendrá, cuando sea necesario, en los intercambios y transacciones económicas; y sancionará la explotación, usura, acaparamiento, simulación, intermediación especulativa de los bienes y servicios, así como toda forma de perjuicio a los derechos económicos y a los bienes públicos y colectivos.</p> <p>Art 36: El Estado impulsará y velará por el comercio justo como medio de acceso a bienes y servicios de calidad, que minimice las distorsiones de la intermediación y promueva la sustentabilidad. Además asegurará la transparencia y eficiencia en los mercados y fomentará la competencia en igualdad de condiciones y oportunidades.</p> <p>Art 37: El Estado promoverá el desarrollo de infraestructura para el acopio, transformación, transporte y comercialización de productos para la satisfacción de las necesidades básicas internas, así como para asegurar la participación de la economía ecuatoriana en el contexto regional y mundial a partir de una visión estratégica.</p> <p>Art. 284: La política económica tendrá los siguientes objetivos: Asegurar una adecuada distribución del ingreso y de la riqueza nacional. Incentivar la producción nacional, la productividad y competitividad sistémica, la acumulación del conocimiento científico y tecnológico, la inserción estratégica en la economía mundial y las actividades productivas complementarias en la integración regional.</p> <p>Art. 306: El Estado promoverá las exportaciones ambientalmente responsables, con preferencia de aquellas que generen mayor empleo y valor agregado, y en particular las exportaciones de los pequeños y medianos productores y del sector artesanal.</p> <p>Art. 319: El Estado promoverá las formas de producción que aseguren el buen vivir de la población y desincentivará aquellas que atenten contra sus derechos o los de la naturaleza; alentaré la producción que satisfaga la demanda interna y garantice una activa participación del Ecuador en el contexto internacional.</p> <p>Art. 320: La producción, en cualquiera de sus formas, se sujetará a principios y normas de calidad, sostenibilidad, productividad sistémica, valoración del trabajo y eficiencia económica y social.</p> <p>Art. 335: El Estado regulará, controlará e intervendrá, cuando sea necesario, en los intercambios y transacciones económicas; y sancionará la explotación, usura, acaparamiento, simulación, intermediación especulativa de los bienes y servicios, así como toda forma de perjuicio a los derechos económicos y a los bienes públicos y colectivos.</p>

NORMATIVA	DESCRIPCIÓN	
	<p>Art. 336: El Estado impulsará y velará por el comercio justo como medio de acceso a bienes y servicios de calidad, que minimice las distorsiones de la intermediación y promueva la sustentabilidad.</p>	
<p>ACUERDOS CONVENIOS INTERNACIONALES</p>	<p>ALADI</p>	<p>Acuerdo de Alcance Regional (AR.PAR Nº 4)</p> <p>ACUERDO REGIONAL RELATIVO A LA PREFERENCIA ARANCELARIA REGIONAL</p> <p>Art. 1: Los países miembros de la Asociación se otorgan sobre sus importaciones recíprocas una preferencia arancelaria que consiste en una reducción porcentual de los gravámenes aplicables a las importaciones desde terceros países.</p> <p>Art. 3: La preferencia arancelaria regional se aplica a la importación de toda clase de productos originarios del territorio de los países miembros.</p> <p>Acuerdo de Alcance Parcial para la Promoción del Comercio (AR.OTC Nº 8)</p> <p>ACUERDO MARCO PARA LA PROMOCIÓN DEL COMERCIO MEDIANTE LA SUPERACIÓN DE LOS OBSTÁCULOS TÉCNICOS AL COMERCIO</p> <p>Art.1: El presente Acuerdo tiene por objeto evitar que la elaboración, adopción y aplicación de los Reglamentos Técnicos, las Normas Técnicas y la Evaluación de la Conformidad se constituyan en obstáculos técnicos innecesarios al comercio intrarregional.</p> <p>Acuerdos de Alcance Parcial - Complementación Económica (AAP.CE Nº 59)</p> <p>ANEXO IV. RÉGIMEN DE ORIGEN</p> <p>El presente régimen establece las normas para la calificación, declaración, certificación, control y verificación del origen de las mercancías aplicables al comercio en el mercado ampliado, así como para la expedición directa, sanciones y responsabilidades.</p> <p>APÉNDICE 2 – ARTÍCULO 5. REQUISITOS ESPECÍFICOS DE ORIGEN PARA PRODUCTOS DEL SECTOR AUTOMOTOR</p> <p>Art. 1: Los requisitos que se establecen en el presente Anexo se aplicarán a los productos que a continuación se señalan, conforme su clasificación establecida en los Apéndices I, II y III:</p> <p>1. Vehículos y sus carrocerías, remolques y semirremolques, y tractores agrícolas, cosechadoras, maquinaria agrícola y maquinaria vial autopropulsadas (comprendidos en las posiciones NALADISA, con sus respectivas descripciones, que figuran en el</p>

NORMATIVA	DESCRIPCIÓN	
		Apéndice I)
	CAN	<p>DECISIÓN 271: Sistema Andino de Carreteras (1990)</p> <p>Art. 1.- Establece, con carácter multinacional que compromete la acción conjunta de los Países Miembros, un Sistema Andino de Carreteras, para el transporte internacional por carretera cuyos principales objetivos son:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Vincular a los Países Miembros lo más directamente posible, por medio de una red de carreteras continuas (...) b) Atender el intercambio comercial andino de forma tal que los costos de transporte permitan incentivar la producción subregional (...) c) Permitir el transporte turístico y regular de pasajeros entre y a través de los Países Miembros (...) d) Vincular la Subregión Andina con los demás países de América Latina (...) <p>Art. 2.- El Sistema Andino de Carreteras queda conformado por tres tipos de ejes viales, clasificados de la siguiente manera de acuerdo a las zonas que conectan:</p> <ul style="list-style-type: none"> I) Ejes Troncales II) Ejes Interregionales III) Ejes Complementarios <p>DECISIÓN 399: Transporte Internacional de Mercancías por Carretera (1997)</p> <p>Art. 2.- La presente Decisión establece las condiciones para la prestación del servicio de transporte internacional de mercancías por carretera entre los Países Miembros del Acuerdo de Cartagena, con el objeto de liberalizar su oferta.</p> <p>Art. 5.- El transporte internacional de mercancías por carretera que se efectúe entre Países Miembros del Acuerdo de Cartagena, o en tránsito por sus territorios, se regirá por la presente Decisión y sus normas complementarias.</p> <p>Art. 18.- Solamente el transportista que cuenta con las autorizaciones establecidas en la presente Decisión, podrá efectuar transporte internacional de mercancías por carretera.</p> <p>DECISIÓN 416: Normas Especiales para la Calificación y Certificación del Origen de las Mercancías (1997)</p> <p>Art. 1: (...) Originario u originaria: Todo producto, material o mercancía que cumpla con los criterios para la calificación del origen, establecidos en el Capítulo II de la presente Decisión</p> <p>Art. 2: Para los efectos del Programa de Liberación previsto en el Acuerdo de Cartagena y conforme a lo dispuesto en la presente Decisión, serán consideradas originarias del territorio de cualquier País Miembro, las mercancías:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Íntegramente producidas de acuerdo con lo establecido en el artículo 1º de la presente Decisión. b) Elaboradas en su totalidad con materiales originarios del

NORMATIVA	DESCRIPCIÓN
	<p>territorio de los Países Miembros.</p> <p>c) Que cumplan con los requisitos específicos de origen fijados de conformidad con lo establecido en el Artículo 113 del Acuerdo de Cartagena, los que prevalecerán sobre los demás criterios de la presente Decisión.</p> <p>DECISIÓN 617: Tránsito Aduanero Comunitario (2005)</p> <p>Unidad de Carga: El continente utilizado para el acondicionamiento de mercancías con el objeto de posibilitar o facilitar su transporte, susceptible de ser remolcado, pero que no tenga tracción propia. Estas unidades de carga son las que se detallan a continuación: Barcazas o planchones, Contenedores, Furgones, Paletas, Remolques y semi-remolques, Tanques, Vagones o plataformas de ferrocarril, Otros elementos similares</p> <p>Art. 9: Los medios de transporte, unidades de carga y las mercancías transportadas, deberán circular por el territorio aduanero nacional de los Países Miembros utilizando las vías y cruces o pasos de frontera habilitados por los Países Miembros de conformidad con la normativa comunitaria y subsidiariamente por las que determinen autoridades nacionales competentes</p> <p>DECISIÓN 671: Armonización de Regímenes Aduaneros (2007)</p> <p>Art. 1: Ámbito de aplicación: La presente Decisión regula las relaciones jurídicas que se establecen entre las administraciones aduaneras y las personas naturales o jurídicas que intervienen en el ingreso, permanencia, traslado y salida de las mercancías al y desde el territorio aduanero comunitario.</p> <p>Art. 36: Importación para el consumo</p> <p>Art. 42: Exportación definitiva</p> <p>Art.45: Tránsito aduanero</p>
<p>COPCI (2010)</p>	<p>Art. 4: Fines: La presente legislación tiene, como principales, los siguientes fines:</p> <p>a. Transformar la Matriz Productiva, para que esta sea de mayor valor agregado, potenciadora de servicios, basada en el conocimiento y la innovación; así como ambientalmente sostenible y eco-eficiente;</p> <p>c. Fomentar la producción nacional, comercio y consumo sustentable de bienes y servicios, con responsabilidad social y ambiental, así como su comercialización y uso de tecnologías ambientalmente limpias y de energías alternativas;</p> <p>e. Generar un sistema integral para la innovación y el emprendimiento, para que la ciencia y tecnología potencien el cambio de la matriz productiva; y para contribuir a la construcción de una sociedad de propietarios, productores y emprendedores</p>

NORMATIVA	DESCRIPCIÓN
	<p>Art. 11: Sistema de Innovación, Capacitación y Emprendimiento: El Consejo Sectorial de la Producción, anualmente, diseñará un plan de capacitación técnica, que servirá como insumo vinculante para la planificación y priorización del sistema de innovación, capacitación y emprendimiento, en función de la Agenda de Transformación Productiva y del Plan Nacional de Desarrollo.</p> <p>Art. 20: Régimen Tributario: En materia impositiva, las inversiones nacionales y extranjeras estarán sujetas al mismo Régimen Tributario, con las excepciones previstas en este Código.</p> <p>Art. 88: Defensa comercial: El Estado impulsará la transparencia y eficiencia en los mercados internacionales y fomentará la igualdad de condiciones y oportunidades, para lo cual, de conformidad con lo establecido en esta normativa, así como en los instrumentos internacionales respectivos, adoptará medidas comerciales apropiadas para:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Prevenir o remediar el daño o amenaza de daño a la producción nacional, derivado de prácticas desleales de dumping y subvenciones. d. Restringir las importaciones o exportaciones de productos por necesidades económicas sociales de abastecimiento local, estabilidad de precios internos, o de protección a la producción nacional y a los consumidores nacionales; e. Restringir las importaciones de productos para proteger la balanza de pagos. <p>Art. 93: Fomento a la exportación: El Estado fomentará la producción orientada a las exportaciones y las promoverá mediante los siguientes mecanismos de orden general y de aplicación directa, sin perjuicio de los contemplados en otras normas legales o programas del Gobierno.</p> <p>Art. 144: Control Aduanero: El control aduanero se aplicará al ingreso, permanencia, traslado, circulación, almacenamiento y salida de mercancías, unidades de carga y medios de transporte hacia y desde el territorio nacional (...). Asimismo, se ejercerá el control aduanero sobre las personas que intervienen en las operaciones de comercio exterior y sobre las que entren y salgan del territorio aduanero. Se realizará en las siguientes fases de conformidad con la normativa internacional: control anterior, control concurrente y control posterior.</p>

NORMATIVA	DESCRIPCIÓN
<p>LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL (2008)</p>	<p>Art. 1: Tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, y a las personas y lugares expuestos a las contingencias de dicho desplazamiento, contribuyendo al desarrollo socio-económico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos.</p> <p>Art. 2: Esta fundamenta en los siguientes principios generales: el derecho a la vida, al libre tránsito y la movilidad, la formalización del sector, lucha contra la corrupción, mejorar la calidad de vida del ciudadano, preservación del ambiente, desconcentración y descentralización.</p>

Elaborado por: Maritza Vallejo

Tabla Nº 3: Planificación Nacional

NORMATIVA	DESCRIPCIÓN
<p>PLAN NACIONAL DE BUEN VIVIR (2013 - 2017)</p>	<p>OBJETIVO 10- Impulsar la Transformación de la Matriz Productiva: Los desafíos actuales deben orientar la conformación de nuevas industrias y la promoción de nuevos sectores con alta productividad, competitivos, sostenibles, sustentables y diversos, con visión territorial y de inclusión económica en los encadenamientos que generen. Se debe impulsar la gestión de recursos financieros y no financieros, profundizar la inversión pública como generadora de condiciones para la competitividad sistémica, impulsar la contratación pública y promover la inversión privada.</p>
<p>AGENDA ZONAL</p>	<p>Con el propósito de fortalecer y mejorar la articulación entre niveles de gobiernos, el Ejecutivo en el año 2008 inició los procesos de desconcentración y descentralización. Para este cometido, se construye las Agendas Zonales como instrumentos de coordinación y articulación entre el nivel nacional y el nivel local. Estos instrumentos inciden en el desarrollo integral del territorio y se vuelven un referente de planificación y ordenamiento territorial para los gobiernos autónomos descentralizados, y propician la cohesión e integración territorial.</p> <p>Zona 4: Se encuentra ubicada al oeste de Ecuador, con una superficie de 22 717,82 km², que corresponde al 8,73% de la superficie total del país. Comprende las provincias de Manabí y Santo Domingo de los Tsáchilas, que agrupan 24 cantones y 63 parroquias rurales.</p> <p>Principales líneas de acción para la Transformación de la Matriz Productiva</p> <p>Agregar valor en la producción existente, fomentar la exportación de productos nuevos y sustituir las importaciones relacionadas a los sectores priorizados a nivel de país: alimentos frescos y procesados, energías</p>

NORMATIVA	DESCRIPCIÓN
	<p>renovables, biotecnología, farmacéutica, servicios (turismo), vehículos, construcción, transporte y logística.</p> <p>Zona 6: Posee una extensión de 35 023,28 km² (13% de la superficie nacional). Está integrada por las provincias de Azuay, Cañar y Morona Santiago, que a su vez se dividen en 34 cantones y 133 parroquias rurales.</p> <p>Principales líneas de acción para la Transformación de la Matriz Productiva</p> <p>Promover los procesos de planificación especial y de formación de talento humano para impulsar el desarrollo de la industria metalúrgica en la Zona 6.</p> <p>Desarrollar un plan de fomento de las industrias culturales que contemple el impulso de medidas legales, fiscales, incentivos económicos y tributarios, acceso a crédito, coordinación interinstitucional entre lo público y lo privado, desarrollo de encadenamientos productivos o clústers y fomento a la gestión e innovación de las industrias creativas.</p>

Elaborado por: Maritza Vallejo

2.3. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA

Tabla Nº 4: Matriz de Fundamentación Teórica

TEORÍA	RESUMEN	ANÁLISIS
<p>TEORÍA DE LA VENTAJA COMPARATIVA DE DAVID RICARDO</p>	<p>Menciona que aun cuando un país tuviera ventaja absoluta en la elaboración de dos productos, podría ser relativamente más eficiente que el otro en un producto determinado. Puesto que un país puede ser mejor que otro país en producir varios artículos pero solo debe desarrollar aquel que produce mejor. Además la diferencia de productividad del trabajo lleva a costos relativos diferentes de éstos, a precios relativos distintos. Por tanto el intercambio comercial internacional es beneficioso porque aumenta la producción y el consumo de cada país.</p>	<p>Esta teoría busca que cada país se especialice en lo que mejor sabe hacer, es decir es eficiente y eficaz porque produce productos de calidad a bajos costos, por ende el Ecuador busca especializarse en sectores estratégicos y diversificar su producción, lo que le permitirán un desarrollo económico dependiente de la innovación tecnológica y de la generación del conocimiento, dejando a un lado el antiguo patrón de especialización.</p>
<p>TEORÍA DE LA VENTAJA COMPETITIVA DE MICHAEL PORTER</p>	<p>Examina la competitividad de las industrias sobre una base global en lugar de considerar factores específicos de los países para determinar su competitividad, donde señala que el factor esencial del</p>	<p>Con esta teoría se busca realizar un análisis interno de las empresas que desean salir a competir en el mercado, las cuales deben considerar diferentes factores o variables que les permita</p>

TEORÍA	RESUMEN	ANÁLISIS
	<p>éxito de la empresa reside en su posicionamiento estratégico. La empresa internacional debe analizar las fuerzas en los países donde opera y considerar que variables como la amenaza de nuevos competidores, de productos sustitutos y el poder de negociación de los proveedores y de los consumidores.</p>	<p>establecer estudios minucioso en referencia de su productividad y por ende de su competitividad dentro del mercado internacional. Ahora bien Ecuador busca ser un país competitivo para ello está rediseñando su modelo productivo, el mismo que le permitirá mejorar los niveles de productividad a través de encadenamientos productivos, con el fin de producir bienes o servicio de calidad, con mayor agregación de valor y alto grado de tecnificación e innovación logrando así diversificar y ampliar nuevos mercados internacionales.</p>
<p>NUEVA TEORÍA DE COMERCIO DE PAUL KRUGMAN</p>	<p>La “Nueva teoría del comercio” formulada en 1979, parte del concepto de las “economías de escala o rendimientos de escala crecientes” mediante el cual a mayores volúmenes de producción, menores costos, que a su vez facilitan la oferta de productos, beneficiando a los consumidores. La integración de los citados planteamientos concluyó en la formulación de la especialización y la producción a gran escala con bajos costos y oferta diversificada, denominándose la teoría de la “nueva geografía” económica.</p>	<p>La teoría mencionada hace referencia a las economías de escala debido a que a mayor número de unidades producidas, menores son los costos y la productividad de una empresa o país incrementa, por tal motivo Ecuador debe buscar incrementar sus niveles de producción a gran escala, diversificado y ampliando su oferta exportable de tal forma que pueda ser competitivo dentro mercados internacionales, no solo por la disponibilidad de los factores de producción básicos, sino por la adaptación y asimilación de nuevos elementos constitutivos de los factores de producción, para poder especializarse y mantener economías competitivas a nivel internacional, a través de la innovación y aplicación de tecnología.</p>

Elaborado por : Maritza Vallejo

2.4. FUNDAMENTACIÓN CONCEPTUAL

2.4.1. Transformación de la Matriz Productiva

La Matriz Productiva es la forma cómo se organiza la sociedad para producir determinados bienes y servicios a través de un conjunto de interacciones entre los distintos actores sociales que utilizan los recursos que tienen a su disposición para llevar adelante las actividades productivas, donde se incluye los productos, los procesos productivos y las relaciones sociales, en la cual se asienta la esencia de la realidad económica y social de los países. (SENPLADES, 2012)

Gráfico Nº 2 Matriz Productiva

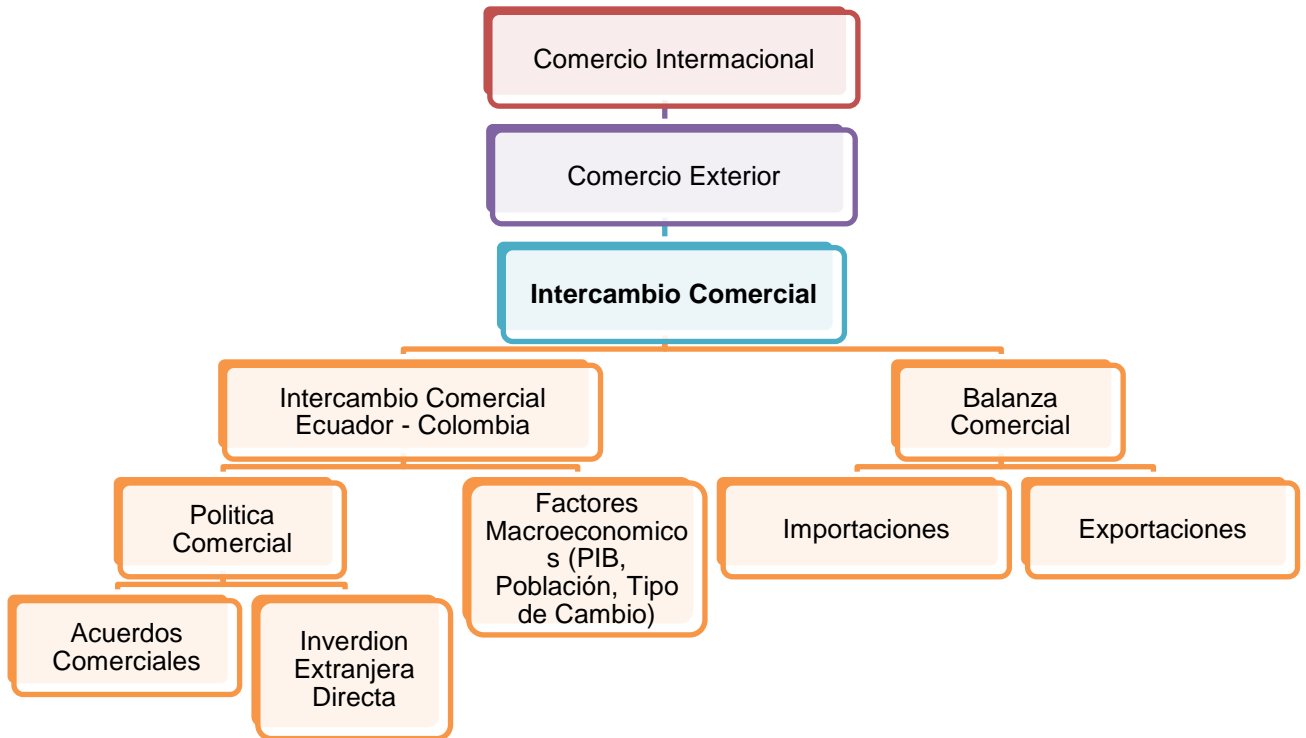


Para conseguir un cambio en la matriz productiva del país y dejar un lado el antiguo patrón de especialización primario exportador, se busca diversificar la producción desarrollando nuevas industrias que amplíen su oferta actual, para ello se requiere la agregación de valor a la producción nacional, es decir darle un valor adicional a los bienes y servicios incorporando tecnología, innovación y conocimiento desde sus procesos productivos, al lograr incrementar la producción del país se sustituirá selectivamente las importaciones permitiendo así mejorar la calidad de bienes y servicios nacionales que permitan alcanzar altos niveles de productividad mismos que contribuirán al fomento de las exportaciones de productos nuevos con valor agregado, hacia nuevos mercados internacionales.

2.4.2. Intercambio Comercial de vehículos automóviles entre Ecuador – Colombia

El Intercambio Comercial es la compra- venta de mercancías entre dos partes que permite dotar al mercado de bienes y servicios para satisfacer las necesidades básicas de una sociedad de acuerdo a las ventajas competitivas y comparativas, por lo que el intercambio da origen al comercio como actividad especializada y sobre el cual se edifica toda la estructura de la economía. (Economía Fronteriza, 2010)

Gráfico Nº 3 Intercambio Comercial



El Intercambio Comercial se deriva del Comercio Internacional puesto que desde allí parte el intercambio de bienes y servicios entre países o regiones económicas, los mismos que a través de acuerdos comerciales buscan mantener un flujo constante en dicho intercambio. Sin embargo entre Ecuador y Colombia, a pesar de mantener un flujo constante de mercancías, existe una diferencia en el saldo de su Balanza Comercial debido al incremento de las importaciones de bienes y servicios que Ecuador mantiene con Colombia, lo cual ha generado un déficit comercial para Ecuador, por el contrario la comercialización de vehículos automóviles ha sido favorable para Ecuador porque es uno de los principales productos que se exporta hacia Colombia, convirtiéndose en una gran oportunidad comercial para Ecuador, misma que puede incrementar y contribuir a establecer una Balanza Comercial superavitaria.

2.4.3. VOCABULARIO TÉCNICO

ENCADENAMIENTOS PRODUCTIVOS

Consiste en la articulación de las empresas o industrias, las cuales interactúan entre sí con el fin de integrarse a la economía global y mejorar sus procesos productivos tales como diseño, producción y marketing del producto a través de tecnología, calidad y know-how gerencial, logrando aumentar sus niveles de productividad y competitividad. (González, A, 2013)

CKD

Siglas en inglés de “Completly Knock Down” (Kit de montaje) es el conjunto de partes y piezas necesarias para armar un automóvil, mismas que son enviadas según los programas de fabricación, a industrias en otros lugares del mundo donde se ensamblan en la cadena de montaje. (Geocoinsa, 2014)

CLÚSTER

Es un grupo de empresas interrelacionadas que actúan en una actividad productiva determinada, buscando mediante la asociación incrementar sus niveles de competitividad. Los clústers permiten a las empresas fortalecerse y consolidarse de manera colectiva para innovar y acceder a nuevos mercados internacionales. (Jaramillo, C, 2012)

ESTUDIO PROSPECTIVO

Es el estudio donde el registro de los datos está orientado al futuro con la finalidad de detectar hechos que aún no ocurren al momento del inicio de la investigación. Establece relación causa-efecto. Cabe recalcar que los estudios prospectivos son una herramienta muy útil que permiten establecer un visión a futuro que aporte con mecanismos para construir el futuro deseado (Solano y Serón, p. 2)

2.5. IDEA A DEFENDER

La transformación de la Matriz Productiva, protege la industria de vehículos automóviles e incrementa las exportaciones en el intercambio comercial Ecuador – Colombia.

2.6. IDENTIFICACIÓN DE VARIABLES

Variable dependiente: Intercambio Comercial de vehículos automóviles entre Ecuador - Colombia

Variable independiente: Transformación de la Matriz Productiva

CAPÍTULO III

3. MARCO METODOLÓGICO

3.1. ENFOQUE DE LA INVESTIGACIÓN

La presente investigación cuenta con un enfoque mixto es decir se realizó una investigación cualitativa y cuantitativa

3.1.1. Cualitativo

El enfoque cualitativo se guía por áreas o temas significativos de investigación. Sin embargo, en lugar de que la claridad sobre las preguntas de investigación e hipótesis preceda a la recolección y el análisis de los datos (como en la mayoría de los estudios cuantitativos), los estudios cualitativos pueden desarrollar preguntas e hipótesis antes, durante o después de la recolección y el análisis de los datos. Con frecuencia, estas actividades sirven, primero, para descubrir cuáles son las preguntas de investigación más importantes, y después, para refinarlas y responderlas. La acción indagatoria se mueve de manera dinámica en ambos sentidos: entre los hechos y su interpretación, y resulta un proceso más bien “circular” y no siempre la secuencia es la misma, varía de acuerdo con cada estudio en particular. (Hernández, R, et al, 2010. p.4)

Se aplicó este enfoque porque se realizó un análisis de la situación actual que atraviesa Ecuador al cambiar su matriz productiva, es decir se buscó establecer las ventajas y desventajas que genera este cambio dentro del sector automotriz y en el intercambio comercial de vehículos con Colombia.

De igual forma se buscó realizar un estudio prospectivo donde se establezcan estrategias y acciones que deberán efectuarse dentro de esta transformación productiva para lograr un incremento en las exportaciones de vehículos hacia Colombia, es decir se establecen escenarios con alternativas a futuro.

3.1.2. Cuantitativo

El enfoque cuantitativo representa un conjunto de procesos, es secuencial y probatorio. Cada etapa precede a la siguiente y no se puede “brincar o eludir” pasos, el orden es riguroso, aunque podemos redefinir alguna fase. Parte de una idea, que va acotándose y, una vez delimitada, se derivan objetivos y preguntas de investigación, se revisa la literatura y se construye un marco o una perspectiva teórica. De las preguntas se establecen hipótesis y determinan variables; se desarrolla un plan para probarlas (diseño); se miden las variables en un determinado contexto; se analizan las mediciones obtenidas (con frecuencia

utilizando métodos estadísticos), y se establece una serie de conclusiones respecto de la(s) hipótesis. (Hernández, R, et al, 2010. p.7)

Se realizó un enfoque cuantitativo porque se recopilan datos, se elaboran cuadros y gráficos estadísticos para su interpretación y análisis comparativo, con el fin de establecer las causas y efectos que ocasiona el cambio de la matriz productiva de Ecuador en el intercambio de vehículos con Colombia. Además se buscó realizar supuestos y proyecciones que permitieron establecer diferentes análisis y correlaciones entre las variables utilizando Microsoft Excel, mismo que facilita la interpretación de resultados para posteriormente realizar el estudio prospectivo, en donde se busca establecer tendencias para construir posibles escenarios.

3.2. MODALIDAD DE LA INVESTIGACIÓN

3.2.1. Investigación Bibliográfica- Documental

“Tiene el propósito de detectar, ampliar y profundizar diferentes enfoques, teorías, conceptualizaciones y criterios de diversos autores sobre una cuestión determinada, basándose en documentos (fuentes primarias), o en libros, revistas, periódicos y otras publicaciones (fuentes secundarias)” (Herrera, L, et al, 2014. p. 95)

Se utiliza esta modalidad de investigación debido a su aplicación dentro del desarrollo de los objetivos planteados en el presente proyecto, permitiendo descubrir varias investigaciones referentes al tema, mismas que sirvieron de aporte para esta investigación, además ayuda a ampliar y profundizar el presente estudio a través de diferentes criterios y enfoques mismos que facilitan el desarrollo de la investigación. De igual forma la recolección de información mediante la utilización de fuentes primarias y secundarias ya sean, documentos, libros, páginas web, es de gran utilidad porque se efectuó un diagnóstico claro y preciso de la transformación de la matriz productiva y su

influencia en el intercambio comercial de vehículos automóviles entre Ecuador y Colombia.

3.2.2. Investigación de Campo

“También llamada in situ, es el estudio sistemático de los hechos en el lugar en que se producen. En esta modalidad el investigador toma contacto en forma directa con la realidad, para obtener información de acuerdo con los objetivos.” (Herrera, L, et al, 2014. p. 95)

La aplicación de la investigación de Campo es necesaria para la recolección de información puesto que se interpretaron y analizaron datos reales y cuantificables, mismos que contribuyen a la validación de la presente investigación, permitiendo comprobar si la transformación de la matriz productiva, protege la industria de vehículos automóviles e incrementa las exportaciones en el intercambio comercial entre Ecuador y Colombia, para lo cual se utilizó como técnica de recolección de información, la entrevista, misma que se fue aplicada a las principales empresas ensambladoras y comercializadoras de vehículos en Ecuador.

3.3. TIPO DE INVESTIGACIÓN

Para el desarrollo de los objetivos propuestos en el presente proyecto se aplicó tres tipos de investigación como son la exploratoria, descriptiva y la explicativa.

3.3.1. Exploratoria

Los estudios exploratorios sirven para preparar el terreno, generan un sentido de entendimiento y son altamente estructurados. Se realizan cuando el objetivo es examinar un tema o problema de investigación poco estudiado, del cual se tienen muchas dudas o no se ha abordado antes. Es decir, cuando la revisión de la literatura reveló que tan sólo hay guías no investigadas e ideas vagamente relacionadas con el problema de estudio, o bien, si deseamos indagar sobre temas y áreas desde nuevas perspectivas. (Hernández, R, et al, 2010. p.78.79)

Se aplica esta investigación debido a que el fenómeno a estudiar es nuevo y poco conocido dentro del país como es la transformación de la matriz

productiva y el intercambio comercial de vehículos automóviles entre Ecuador – Colombia, además esta investigación es la base para la realización del proyecto, porque se indagó y revisó información relacionada al tema de estudio, proporcionando una visión clara, que facilita el desarrollo y realización de esta investigación.

3.3.2. Descriptiva

Los estudios descriptivos buscan especificar las propiedades, las características y los perfiles de personas, grupos, comunidades, procesos, objetos o cualquier otro fenómeno que se someta a un análisis. Es decir, únicamente pretenden medir o recoger información de manera independiente o conjunta sobre los conceptos o las variables a las que se refieren, esto es, su objetivo no es indicar cómo se relacionan éstas. (Hernández, R, et al, 2010. p. 80)

La investigación descriptiva es utilizada para el desarrollo del presente proyecto porque describe todos los procesos que comprenden cada una de las variables, para su posterior análisis, determinando la situación actual en el intercambio comercial de vehículos automóviles entre Ecuador – Colombia y la estructura que se establece dentro de la transformación de la matriz productiva en el Ecuador, es decir permite observar, describir y analizar en un orden cronológico y coherente los diferentes comportamientos que se producen dentro del cambio de la matriz productiva y en la comercialización de vehículos automóviles de Ecuador hacia Colombia.

3.3.3. Explicativa

Los estudios explicativos van más allá de la descripción de conceptos o fenómenos o del establecimiento de relaciones entre conceptos; es decir, están dirigidos a responder por las causas de los eventos y fenómenos físicos o sociales. Como su nombre lo indica, su interés se centra en explicar por qué ocurre un fenómeno y en qué condiciones se manifiesta, o por qué se relacionan dos o más variables. (Hernández, R, et al, 2010. p. 83,84)

Se aplica la investigación explicativa puesto que se establece una relación causal, que contribuye a identificar las causas que tiene la transformación de la matriz productiva en el Ecuador y con ello realizar un estudio prospectivo que aporte estableciendo los efectos que se generan en el intercambio comercial de vehículos automóviles entre Ecuador y Colombia, dicho en otras palabras, se

describe el comportamiento de las variables, a través de un análisis correlacional utilizando varias herramientas que facilitan el establecimiento de tendencias proporcionan diferentes escenarios mismos que presentan la solución del problema planteado.

3.4. POBLACIÓN Y MUESTRA DE LA INVESTIGACIÓN

3.4.1. Población

“La población es la totalidad de elementos a investigar respecto a ciertas características”. (Herrera, L, et al, 2014. p. 98)

Para este estudio se toma como población a las empresas ensambladoras y comercializadoras de vehículos automóviles del Ecuador.

Tabla Nº 5 Empresas del Sector Automotriz

FABRICACIÓN Y ENSAMBLAJE DE VEHÍCULOS	VENTA AL POR MAYOR Y MENOR DE VEHÍCULOS
ÓMNIBUS BB TRANSPORTES S.A.	GENERAL MOTORS DEL ECUADOR S.A.
MANUFACTURAS ARMADURÍAS Y REPUESTOS ECUATORIANOS S.A. MARESA	AUTOMOTORES Y ANEXOS S.A. AYASA
AYMESA S.A.	QUITO MOTORS S.A. COMERCIAL E INDUSTRIAL

Fuente: Cobus Group

Elaborado por: Maritza Vallejo

3.4.2. Muestra

“La muestra consiste en seleccionar una parte de los elementos de un conjunto, de manera que sea lo más representativo del colectivo en las características sometidas a ese estudio”. (Herrera, L, et al, 2014. p. 98)

Para el presente estudio se tomó como muestra a las empresas ensambladoras que realizan operaciones de importación y exportaciones hacia Colombia por la frontera norte Tulcan – Ipiales, tales como:

Tabla Nº 6 Fabricación, Ensamblaje y Comercialización de vehículos

EMPRESA ENSAMBLADORA	TIPO Y MARCA DE VEHÍCULOS
OMNIBUS TRANSPORTES S.A Y GENERAL MOTORS GM OBB	Vehículos livianos de las marcas Chevrolet Luv D-Max, Chevrolet Aveo, Chevrolet Sail y Vitara
MANUFACTURAS ARMADURÍAS Y REPUESTOS ECUATORIANOS S.A. MARESA	Camiones, pick-ups y autos de pasajeros de las marcas, Mack, Fiat, Mitsubishi, Ford, Toyota y Mazda
AYMESA S.A.	Automóviles, furgonetas, vehículos para carga de las marcas KIA y HYUNDAI

Fuente: Cobus Group

Elaborado por: Maritza Vallejo

3.5. OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES

Tabla Nº 7: MATRIZ DE OPERACIÓN DE VARIABLES

Variable independiente: La Transformación de la Matriz Productiva

La transformación de la Matriz Productiva, protege la industria de vehículos automóviles e incrementa las exportaciones en el intercambio comercial Ecuador – Colombia.

DEFINICIÓN	DIMENSIONES	INDICADORES	ÍTEMS	FUENTES	INSTRUMENTOS
<p>Es la forma cómo se organiza la sociedad para producir determinados bienes y servicios a través de un conjunto de interacciones entre los distintos actores sociales que utilizan los recursos que tienen a su disposición para llevar adelante las actividades productivas, donde se incluye los productos, los procesos productivos y las relaciones sociales, en la cual se asienta la esencia de la realidad económica y social de los países. (SENPLADES, 2012, pág.7)</p>	<p>Patrón de Especialización</p>	<p>Modelo de la Matriz Productiva del Ecuador</p>	<p>¿Cuál es la estructura productiva actual del Ecuador?</p>	<p>Libros de Economía del Ecuador</p>	<p>Fichas Bibliográficas</p>
			<p>¿Qué normativa vigente regula la transformación de la matriz productiva?</p>	<p>COPCI Plan Nacional del Buen Vivir 2013 – 2014</p>	<p>Fichas Bibliográficas</p>
			<p>¿Cuáles son las principales metas del cambio de la matriz productiva?</p>	<p>Plan Nacional del Buen Vivir 2013 – 2014</p>	<p>Fichas Bibliográficas</p>
			<p>¿Cómo se desarrollará un nuevo patrón de especialización productiva dentro de la economía ecuatoriana?</p>	<p>Plan Nacional del Buen Vivir 2013 – 2014</p>	<p>Fichas Bibliográficas</p>
			<p>¿Cómo se aplicara la teoría de la ventaja comparativa/ competitiva y la nueva teoría del comercio en el nuevo modelo de producción del país?</p>	<p>Teoría de la ventaja comparativa de David Ricardo, Teoría de la ventaja competitiva de Michael Porter, Nueva teoría del comercio de Paul Krugman.</p>	<p>Observación / Fichas Bibliográficas</p>
			<p>¿El cambio de la matriz</p>	<p>Empresas</p>	<p>Entrevista</p>

DEFINICIÓN	DIMENSIONES	INDICADORES	ÍTEMS	FUENTES	INSTRUMENTOS
			productiva es una ventaja o desventaja para el sector automotriz (vehículos)?	ensambladoras y comercializadoras de vehículos	(cuestionario)
	Diversificación productiva	Desarrollo de industrias estratégicas que permitan incrementar la participación de exportaciones de productos con intensidad tecnológica alta (PNBV, 2013 – 2017, Objetivo 10)	¿La diversificación productiva permite que el país sea atractivo a la Inversión extranjera?	Fuentes Secundarias	Observación/ Fichas Bibliográficas
¿Cómo se impulsaría la diversificación productiva en el sector automotriz?			Empresas ensambladoras y comercializadoras de vehículos	Entrevista (cuestionario)	
¿El desarrollo de industrias estratégicas permitirá la formación de encadenamientos productivos para incrementar las exportaciones de vehículos?			Empresas ensambladoras y comercializadoras de vehículos	Entrevista (cuestionario)	
¿El incremento de las exportaciones de vehículos permitirá mejorar la economía y reducir la dependencia del país?			Fuentes Secundarias	Observación	
		Establecimiento de nuevas actividades productivas	¿Cómo se desarrollaran nuevas actividades productivas dentro del sector automotriz?	Fuentes Primarias/ Secundarias	Observación
¿Cuáles son las nuevas actividades productivas que se desarrollarán dentro del sector automotriz?			Empresas ensambladoras y comercializadoras de vehículos	Entrevista (cuestionario)	
¿La conformación de nuevas actividades productivas			Fuentes Primarias / Secundarias	Observación/ Fichas Bibliográficas	

DEFINICIÓN	DIMENSIONES	INDICADORES	ÍTEMS	FUENTES	INSTRUMENTOS
			dentro del sector automotriz permitirá la creación nuevas de plazas de trabajo?		
	Agregación de valor	Incorporación de tecnología, innovación y conocimiento	¿Cómo se incorporará valor agregado para maximizar el componente nacional en el ensamblaje de vehículos?	Empresas ensambladoras y comercializadoras de vehículos	Entrevista (cuestionario)
¿Cuáles son los incentivos que brinda el gobierno para la incorporación de tecnología dentro sector automotriz?			Fuentes Primarias / Secundarias	Fichas Bibliográficas	
¿Cuál es la inversión en conocimiento que el gobierno está realizando dentro del sector automotriz para dinamizar e innovar sus procesos productivos?			Fuentes Primarias / Secundarias	Fichas Bibliográficas	
		Procesos productivos	¿Qué parámetros miden el incremento de valor agregado nacional en el proceso productivo de vehículos automóviles en el país?	Fuentes Primarias/ Secundarias	Fichas Bibliográficas
¿Cuáles son las empresas nacionales que producen partes y piezas para la articulación de encadenamientos productivos?			Fuentes Primarias / Secundarias	Fichas Bibliográficas	
¿Cuáles son los actuales procesos productivos en el sector automotriz?			Empresas ensambladoras y comercializadoras de	Entrevista (cuestionario)	

DEFINICIÓN	DIMENSIONES	INDICADORES	ÍTEMS	FUENTES	INSTRUMENTOS
				vehículos	
	Fomento a las exportaciones	Diversificar y ampliar los destinos internacionales para mejorar la economía del país.	¿La transformación de la matriz productiva permitirá incrementar las exportaciones de vehículos?	Empresas ensambladoras y comercializadoras de vehículos	Entrevista (cuestionario)
¿Qué estrategias se están aplicando dentro del sector automotriz para diversificar y ampliar los destinos internacionales?			Empresas ensambladoras y comercializadoras de vehículos	Entrevista (cuestionario)	
¿Cuáles son las empresas nacionales del sector automotriz que pueden incursionar en mercados internacionales?			Fuentes Primarias / Secundarias	Fichas Bibliográficas	
	Sustitución Selectiva de Importaciones	Industrialización para Sustituir importaciones en corto plazo	¿El desarrollo industrias estratégicas permitirá sustituir la importación de sus derivados a corto plazo?	Fuentes Primarias / Secundarias	Fichas Bibliográficas
			¿Qué acciones se establecerán para disminuir la importación de bienes o servicios que actualmente se producen en el país?	Fuentes Primarias / Secundarias	Fichas Bibliográficas

DEFINICIÓN	DIMENSIONES	INDICADORES	ÍTEMS	FUENTES	INSTRUMENTOS
			¿La producción nacional de vehículos permitirá sustituir a corto plazo las importaciones de los mismos?	Fuentes Primarias / Secundarias	Fichas Bibliográficas

Elaborado por: Maritza Vallejo

<p align="center">MATRIZ DE OPERACIÓN DE VARIABLES</p> <p align="center">Variable dependiente: Intercambio Comercial de vehículos automóviles entre Ecuador – Colombia</p> <p align="center">La transformación de la Matriz Productiva, protege la industria de vehículos automóviles e incrementa las exportaciones en el intercambio comercial Ecuador – Colombia.</p>					
DEFINICIÓN	DIMENSIONES	INDICADORES	ÍTEMS	FUENTES	INSTRUMENTOS
Es la compra- venta de mercancías entre dos partes que permite dotar al mercado de bienes y servicios para satisfacer las necesidades básicas de una la sociedad de acuerdo a las ventajas competitivas y comparativas, por lo que el intercambio da origen al comercio como actividad especializada y sobre el cual se edifica toda la estructura de la economía. (Economía Fronteriza Colombo-	Factores Macroeconómicos	PIB	¿Cuál es el aporte al PIB del sector automotriz?	Revistas AEADE, Banco Central de Ecuador, INEC	Fichas Bibliográficas
		Población	¿Cuál es la población de Ecuador y Colombia?	INEC, DANE	Fichas Bibliográficas
		Tipo de Cambio	¿Cuál es el tipo de cambio de Ecuador y Colombia?	Banco Central de Ecuador, INEC, DANE	Fichas Bibliográficas
		Inversión Extranjera Directa	¿Cuál es la Inversión Extranjera Directa de Ecuador y Colombia?	Banco Mundial, Cepal	Fichas Bibliográficas
	Producto	Identificación del producto	¿Qué partidas arancelarias de vehículos automóviles se comercializan con mayor frecuencia entre Ecuador y Colombia?	Revistas AEADE, Banco Central de Ecuador	Fichas Bibliográficas

DEFINICIÓN	DIMENSIONES	INDICADORES	ÍTEMS	FUENTES	INSTRUMENTOS
Venezolana, 2010)		Especificaciones Técnicas	¿Cuáles son las características y atributos de los vehículos automóviles?	Fuentes secundarias	Fichas Bibliográficas
	Oferta	Exportaciones Oferentes en Ecuador	¿Cuáles son las principales empresas exportadoras de vehículos automóviles en Ecuador?	Revistas AEADE, Banco Central de Ecuador, Cobus Group	Fichas Bibliográficas
			¿Cuál es la producción anual de vehículos en Ecuador?	Revistas AEADE, Banco Central de Ecuador, Cobus Group	Fichas Bibliográficas
			¿El cambio de la matriz productiva en Ecuador permitirá incrementar la producción o ensamble de vehículos?	Empresas ensambladoras y comercializadoras de vehículos	Entrevista
			¿Con el cambio de la matriz productiva en Ecuador se protegerá la industria automotriz y se mantendrá un flujo constate en el intercambio de vehículos con Colombia?	Revistas AEADE, Banco Central de Ecuador, otras fuentes secundarias	Fichas Bibliográficas
			¿Existe producción suficiente para fomentar el incremento de exportaciones ecuatorianas hacia Colombia?	Empresas ensambladoras y comercializadoras de vehículos	Entrevista
	Demanda	Importaciones Demandantes en Colombia	¿Cuáles son las principales empresas importadoras de vehículos automóviles en Colombia?	Revistas AEADE, Banco Central de Ecuador, otras fuentes secundarias	Fichas Bibliográficas
			¿La producción nacional de Colombia cubre totalmente el	Revistas AEADE, Banco Central de	Fichas Bibliográficas

DEFINICIÓN	DIMENSIONES	INDICADORES	ÍTEMS	FUENTES	INSTRUMENTOS
	Negociación		consumo o requerimiento de vehículos?	Ecuador, otras fuentes secundarias	
		Acuerdos Comerciales	¿Cuáles son los Acuerdos comerciales entre Ecuador y Colombia que facilitan el intercambio comercial de vehículos?	Fuentes Primarias / Secundarias	Fichas Bibliográficas
			¿Cuáles son las preferencias arancelarias para el intercambio comercial de vehículos entre Ecuador y Colombia?	Fuentes Primarias / Secundarias	Fichas Bibliográficas
		Balanza Comercial	¿Cuál es la situación actual de la Balanza Comercial total de Ecuador con Colombia?	Banco Central de Ecuador, Cobus Group	Fichas Bibliográficas / Observación
			¿Cómo influye la transformación de la matriz productiva en la Balanza Comercial de vehículos entre Ecuador y Colombia?	Revista AEADE, Banco Central del Ecuador, Cobus Group	Observación / Fichas Bibliográficas

Elaborado por: Maritza Vallejo

3.6. ANÁLISIS SITUACIONAL PAÍS

3.6.1. FACTORES SOCIO- ECONÓMICOS

Dentro de los factores socioeconómicos se han analizado varios indicadores económicos que permiten establecer la situación actual de Ecuador y Colombia.

Tabla N° 8: Factores Socio- Económicos

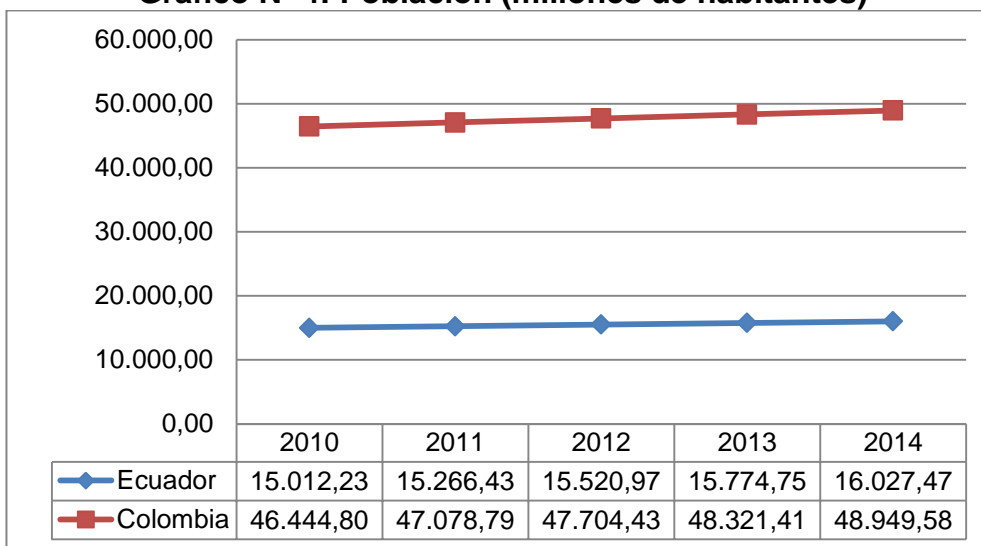
INDICADOR	ECUADOR					COLOMBIA					
	2010	2011	2012	2013	2014	2010	2011	2012	2013	2014	
Población (millones de habitantes)	15.012,23	15.266,43	15.520,97	15.774,75	16.027,47	46.444,80	47.078,79	47.704,43	48.321,41	48.949,58	
Tasa de Desempleo	7,6%	6,0%	4,9%	4,7%	5,3%	12,4%	11,5%	11,2%	10,6%	10,1%	
PIB (millones de dólares)	69.555,37	79.276,66	87.623,41	94.472,68	100.543,173	287.018,18	335.415,16	370.328,08	378.415,33	396.200,85	
PIB Per Cápita (millones de dólares)	4.636,70	5.199,70	5.655,90	6.002,90	6.273,18	6.179,80	7.124,50	7.763,00	7.831,20	8.094,06	
Tasa de Inflación (anual)	3,56%	4,47%	5,11%	2,73%	3,59%	2,62%	2,91%	2,83%	2,29%	2,80%	
Inflación, Índice de Precios al Consumidor (anual)	3,6%	4,5%	5,1%	2,7%	3,6%	2,3%	3,4%	3,2%	2,0%	2,9%	
Riesgo País	954	819	827	626	384	194	166	150	167	147	
Tipo de Cambio	Dólar estadounidense					Pesos colombianos (promedio anual)					
	1	1	1	1	1	1.898,72	1.847,24	1.796,29	1.867,98	2.005,05	
Tasa de interés	Activa	4,28%	4,53%	4,53%	2,70%	5,07%	3,7%	4,3%	5,4%	4,2%	4,1%
	Pasiva	8,68%	8,17%	8,17%	8,17%	8,13%	9,4%	11,2%	12,6%	11%	10,9%

Fuente: Banco Mundial, CEPAL, Banco Central del Ecuador, Banco de la República de Colombia

Elaborado por: Maritza Vallejo

La tabla anterior muestra los indicadores económicos de Ecuador y Colombia, puesto que son valores estadísticos que muestran el comportamiento de las dos economías, mismos que facilitan el análisis del crecimiento de cada país.

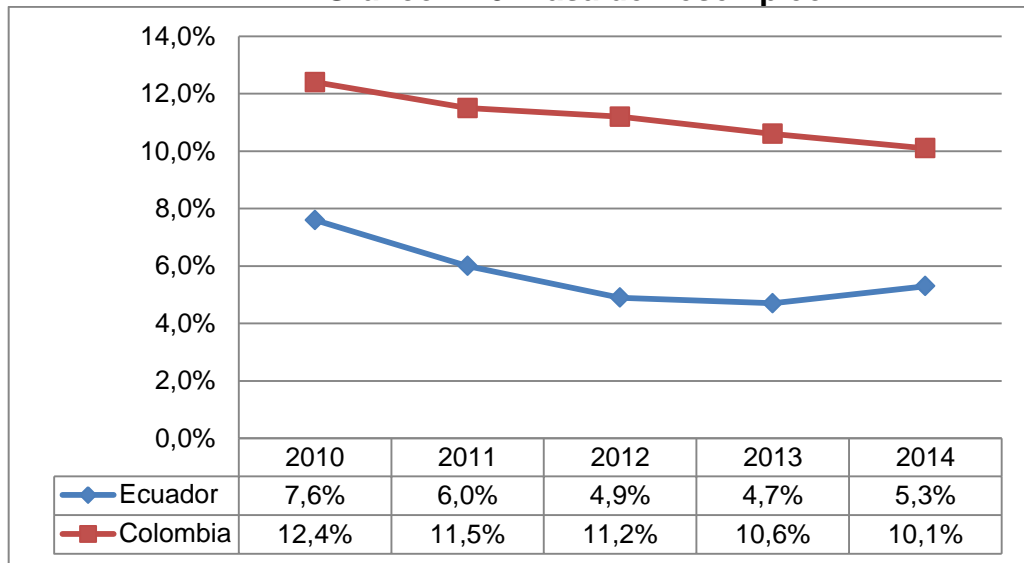
Gráfico N° 4: Población (millones de habitantes)



Fuente: Banco Mundial
Elaborado por: Maritza Vallejo

La Población de Ecuador al igual que la de Colombia ha ido creciendo en 1,6 % para Ecuador y 1,3% para Colombia en los últimos 5 años, sin embargo Colombia cuenta con 3 veces mayor número de habitantes, en comparación con Ecuador, esto se debe a que Colombia tiene mayor extensión de superficie geográfica, convirtiéndose en una gran ventaja que le permite aumentar sus niveles de productividad, puesto que al incrementar la tasa poblacional aumenta la demanda de bienes y servicios.

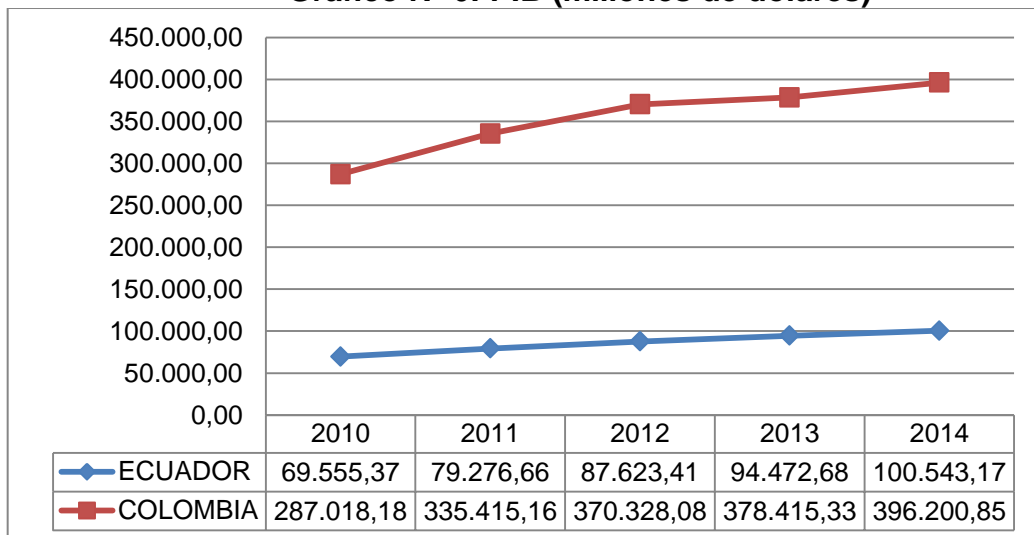
Gráfico N° 5: Tasa de Desempleo



Fuente: CEPAL
Elaborado por: Maritza Vallejo

La Tasa de Desempleo de Ecuador es más baja que de Colombia, a pesar de haber mantenido un incremento en el 2014, tanto el desempleo en Ecuador y Colombia mantiene una tendencia decreciente, sin embargo las expectativas de disminución va en base al incremento de la demanda existente en el país, es decir a mayor número de demandantes de un bien o servicio, las empresas contratan mayor número de empleados, disminuyendo así el desempleo.

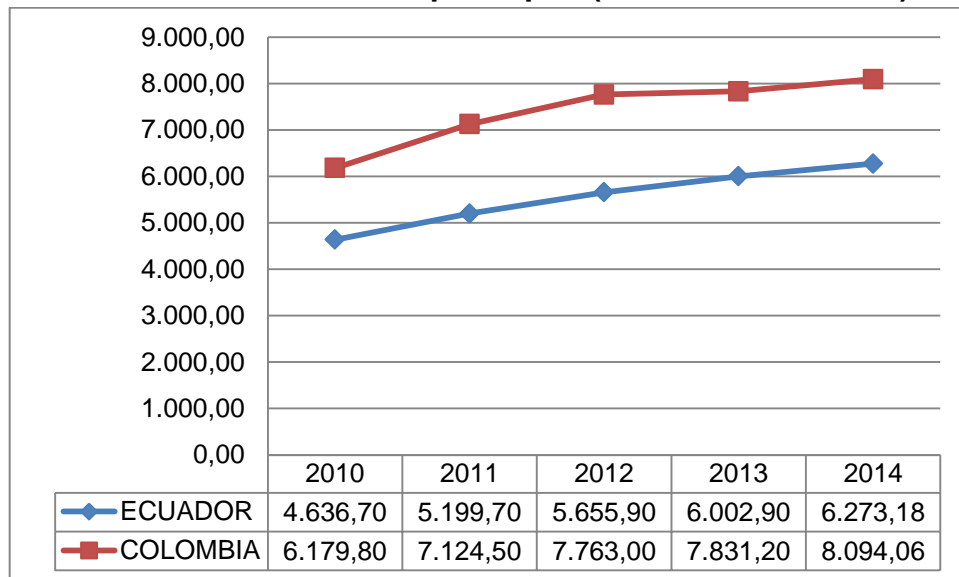
Gráfico N° 6: PIB (millones de dólares)



Fuente: Banco Mundial, Banco Central del Ecuador
Elaborado por: Maritza Vallejo

El Producto Interno Bruto PIB establece la totalidad de la actividad económica que tiene Ecuador y Colombia durante los últimos cinco años, mismo que ha ido creciendo constantemente, sin embargo el PIB de Colombia es mucho más alto que de Ecuador, esto se debe a que Colombia tiene mayor crecimiento en sus actividades económicas como la construcción, comercio y servicios, además Colombia por contar con mayor población ha desarrollado altos niveles de producción y por ende el consumo por habitante es superior, lo que genera un gran aporte al Producto Interno Bruto de este país, si bien el PIB de Ecuador crece constantemente pero sus niveles de productividad y competitividad son muy bajos en comparación a los de Colombia, quien cuenta con una economía competitiva que se mantiene abierta a la inversión extranjera misma que contribuye al desarrollo de nuevas industrias.

Gráfico N° 7 PIB per cápita (millones de dólares)



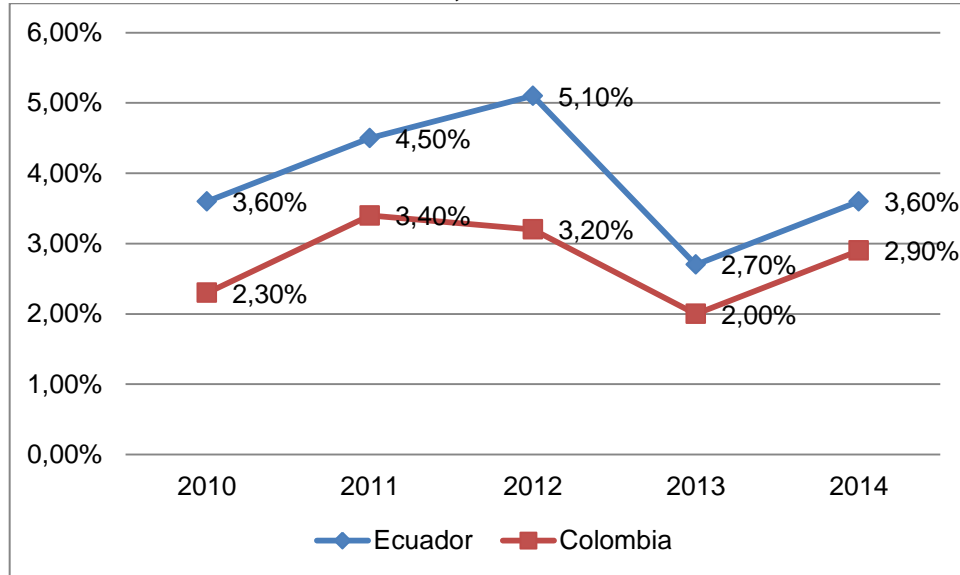
Fuente: Banco Mundial, Banco Central del Ecuador

Elaborado por: Maritza Vallejo

El PIB per cápita va en relación al crecimiento del PIB y de la población, si bien las dos variables han ido incrementándose constantemente en estos últimos cinco años el valor del PIB per cápita para Ecuador y Colombia también ha crecido constantemente, sin embargo al medir el bienestar económico de la población de Ecuador y Colombia, se puede establecer que los habitantes de

Colombia tienen mejores niveles de vida contando así con mayor poder adquisitivo que los ecuatorianos.

Gráfico N° 8: Inflación, Índice de Precios al Consumidor

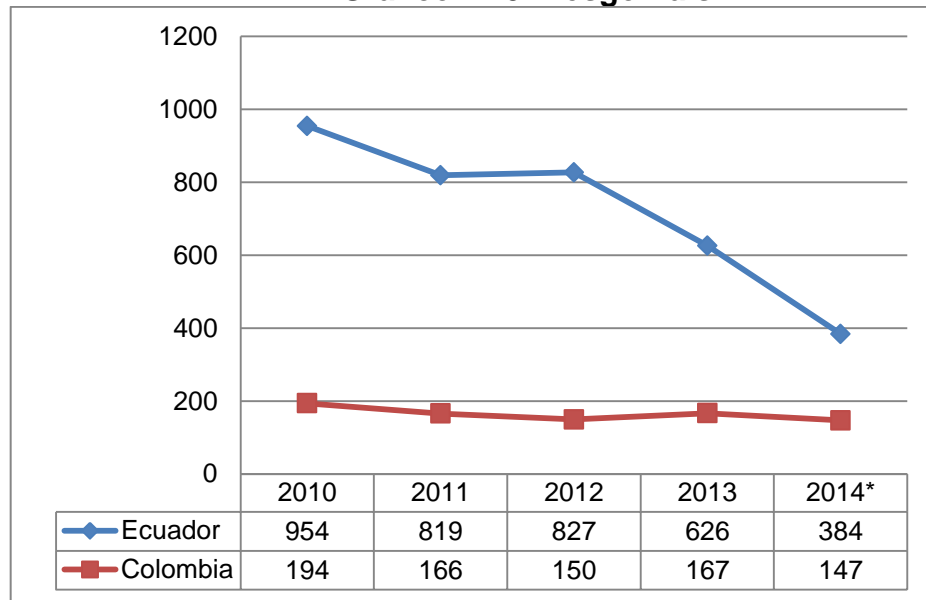


Fuente: Banco Mundial

Elaborado por: Maritza Vallejo

La Tasa de Inflación es medida en base al índice de precios al consumidor puesto que refleja la variación porcentual anual a partir de una canasta de bienes y servicios demandados por los consumidores de estratos medios y bajo, ahora bien el índice inflacionario de Ecuador y Colombia en el 2014 se ha incrementado porcentualmente en comparación al 2013, a pesar de ello Ecuador mantiene un tasa de inflación más elevada que Colombia, esto se debe a la existencia de mayor demanda agregada lo cual genera un incremento en la oferta, forzando así el aumento de los precios de los productos y salarios.

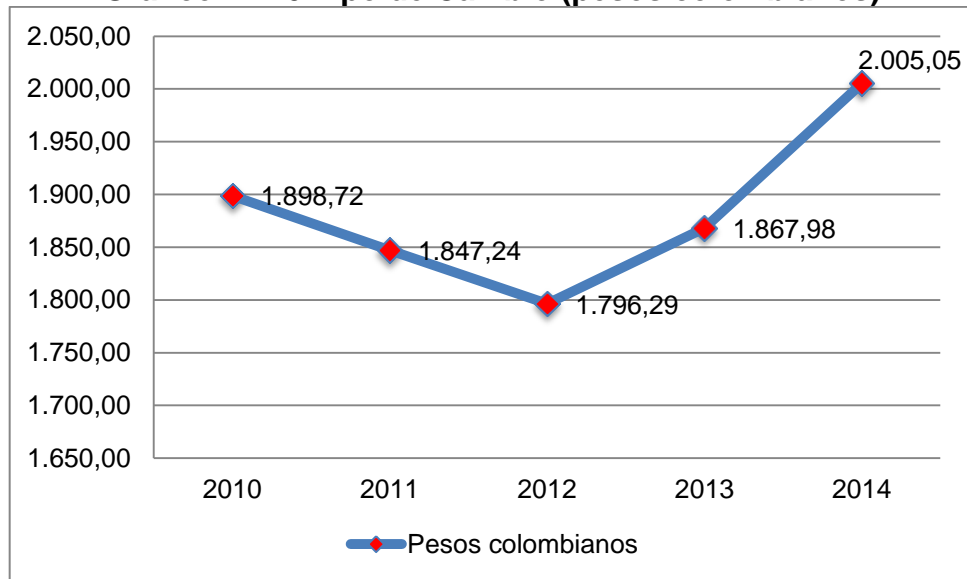
Gráfico N° 9 Riesgo País



Fuente: Banco Mundial
Elaborado por: Maritza Vallejo

El Riesgo País es un indicador que mide el nivel de riesgo del país para atraer la inversión extranjera directa, dado que se toma en cuenta las posibilidades que tiene un país emergente de no cumplir en los términos acordados con el pago de su deuda externa, como se puede observar en estos últimos 5 años Ecuador mantiene un calificación más alta de riesgo país en comparación a Colombia, lo que hace que Ecuador sea un país poco atractivo para los inversionistas extranjeros, quienes buscan una economía estable que les brinde grandes oportunidades para poder maximizar sus ganancias, por el contrario Colombia mantiene puntuación baja, siendo una economía atractiva a la inversión extranjera directa que mantiene un bajo costo de endeudamiento con una gran posibilidad de pago.

Gráfico N° 10 Tipo de Cambio (pesos colombianos)



Fuente: Banco Central del Ecuador
Elaborado por: Maritza Vallejo

El tipo de cambio está dado en relación a la cantidad de pesos colombianos percibidos por un dólar de los Estados Unidos, como podemos observar en el 2014 el tipo de cambio llegó a 2.005 pesos colombianos por un dólar, lo cual hace que la demanda de divisas se incremente, generando una reducción en la oferta de divisas, dentro del mercado cambiario para incrementar el gasto público interno, dicho en otras palabras las importaciones ecuatorianas desde Colombia tienen a incrementar y las exportaciones ecuatorianas disminuyen.

3.6.2. FACTORES POLÍTICOS Y LEGALES

3.6.2.1. TIPO DE GOBIERNO

Tabla N° 9 Tipo de Gobierno

ECUADOR	COLOMBIA
De acuerdo a la Constitución de la República del Ecuador (2008), en el Art 1, se establece que el Ecuador es un Estado constitucional de derechos y justicia, social, democrático, soberano, independiente, unitario, intercultural, plurinacional y laico. Se organiza en forma de república y se gobierna de manera descentralizada. La soberanía radica en el pueblo, cuya voluntad es el fundamento de la autoridad, y se ejerce a través de los órganos del poder público y de las	La constitución de la República de Colombia señala en su Art 1, que Colombia es un Estado social de derecho, organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática, participativa y pluralista, fundada en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés

ECUADOR	COLOMBIA
<p>formas de participación directa previstas en la Constitución.</p> <p>Los recursos naturales no renovables del territorio del Estado pertenecen a su patrimonio inalienable, irrenunciable e imprescriptible.</p>	<p>general.</p>

Fuente: Constitución de la República de Ecuador, Constitución de la República de Colombia

Elaborado por: Maritza Vallejo

3.6.2.2. ACUERDOS COMERCIALES

Tabla Nº 10: Acuerdos Comerciales de Ecuador y Colombia

ECUADOR	COLOMBIA
<p>Ecuador mantiene una política comercial limitada, debido a que procura una inserción inteligente en la economía mundial.</p> <p>Sin embargo, mantiene varios acuerdos en organismos regionales como:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), en este marco normativo se han suscrito varios acuerdos tales como: <ul style="list-style-type: none"> ○ El Acuerdo de Alcance Parcial de Renegociación entre Ecuador – México, suscrito el 31 de mayo de 1993. ○ El Acuerdo de Alcance Parcial de Complementación Económica ACE entre Ecuador – Cuba, suscrito el 10 de mayo de 2000, para fortalecer el intercambio comercial recíproco mediante el otorgamiento de preferencias arancelarias y no arancelarias. ○ El Acuerdo de Alcance Parcial de Complementación Económica ACE entre CAN – MERCOSUR, suscrito el 18 de octubre del 2004 por Argentina, Brasil, Colombia, Ecuador, Paraguay, Uruguay y Venezuela, para establecer la cooperación e integración económica entre sus países miembros. ○ El Acuerdo de Alcance Parcial de Complementación Económica ACE entre Ecuador y Chile, firmado el 10 de marzo del 2008 ○ Acuerdo de Alcance Parcial de Complementación Económica entre Ecuador - Guatemala suscrito el 15 de abril de 2011, para establecer 	<p>La Política Exterior de Colombia busca mayor apertura comercial para obtener mejores oportunidades de comercio, inversión e intercambio tecnológico; con el fin de lograr un crecimiento sostenible en el país se ha venido estructurando una política de integración económica abierta, misma que le ha permitido acercarse a nuevos mercados extranjeros y con ello ser más competitivo a nivel internacional.</p> <p>Además se han firmado varios acuerdos de alcance parcial, regional y complementación económica, que fueron suscritos para mantener una integración y apertura comercial con los demás países.</p> <p>Es así que Colombia pertenece a:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) que busca la creación de un área de preferencias económicas en la región, logrando formar un mercado común latinoamericano con la aplicación de preferencias arancelarias regionales, acuerdos de alcance regional y acuerdos de alcance parcial. • Comunidad Andina (CAN) una forma de integración que ha facilitado la conformación de una zona de libre comercio entre sus países miembros. • Tratado de Libre Comercio con México, manteniendo preferencias arancelarias con el 92% del universo arancelario. • Acuerdo de Complementación Económica CAN – Mercosur, que fue suscrito el 18 de octubre del 2004 por Argentina, Brasil, Paraguay, Uruguay, Colombia, Ecuador, Perú y Bolivia, que toma en cuenta los diferentes niveles de desarrollo económico, fijándose desgravación inmediata y plazos de desgravación entre 6 y 15 años para productos sensibles como vehículos, autopartes y electrodomésticos. • Acuerdo de Complementación Económica Colombia-

ECUADOR	COLOMBIA
<p>preferencias arancelarias recíprocas a un número limitado de productos.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Comunidad Andina (CAN), donde se mantiene una zona de libre comercio, puesto que se existen preferencias arancelarias con los países miembros. • Alianza Bolivariana para las Américas (ALBA) • Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR) • MERCOSUR. 	<p>Chile, que establece una liberación de más del 90% del comercio.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tratado de Libre Comercio Colombia - EFTA (Islandia, Liechtenstein, Noruega y Suiza), mantienen un arancel del 0% todos los productos industriales originarios de Colombia que se exporten a algún país del EFTA. • Tratado de Libre Comercio entre Colombia, Venezuela y México (TLC-G3). Incluye un programa de eliminación arancelaria para el universo de productos industriales actualmente el 92% se encuentra desgravado. El sector automotor cuenta con trato especial donde el programa de desgravación esta dividido en dos grupos: Camiones y tracto camiones de más de 15 ton. de peso bruto vehicular y autobuses integrales se encuentra en un nivel del 1.2% y los demás bienes del ámbito automotor, para los cuales se deben definir las condiciones de acceso (desgravación y origen). • Tratado de Libre Comercio Colombia – Canadá, establece que el 84.3% del comercio en bienes industriales originarios de Canadá y el 99.6% de los productos industriales originarios de Colombia se encuentran con arancel cero. • Tratado de Libre Comercio Colombia - Triángulo del Norte, se encuentra libre de aranceles el 55% de los bienes industriales originarios de Colombia que se exportan a Guatemala, Honduras y Salvador • Acuerdo de Complementación Económica Colombia - Venezuela, suscrito bajo el marco de la ALADI. • Comunidad del Caribe (CARICOM), entro en vigencia el 1 de enero de 1995, estableciendo un programa de liberalización del comercio. • Tratado de Libre Comercio Colombia - Estados Unidos de América, en marco del TLC, más del 80% de las exportaciones estadounidenses de productos de consumo e industriales están libres de aranceles asimismo, el 99% de la oferta exportable colombiana esta con cero arancel. • Tratado de Libre Comercio Colombia - Unión Europea, presenta una gran oportunidad para los sectores vulnerables como el sector del banano, azúcar, carnes de bovino entre otros. • Alianza del Pacífico, busca la integración económica y comercial entre sus países miembros (Colombia, Chile, México y Perú).

Fuente: PRO ECUADOR (2013), ALADI (2015), CAN (2015), Business Col (2015)

Elaborado por: Maritza Vallejo

3.6.2.3. APERTURA DE INVERSIÓN EXTRANJERA

3.6.2.3.1. EN ECUADOR

Ecuador de acuerdo al Doing Bussines (2014), no ha adaptado nuevas reformas que le permitan aumentar el ranking manteniéndose en el puesto 26 entre los 29 países de América Latina y el Caribe; y en el puesto 139 de las 185 economías a nivel mundial, lo que refleja las puntuaciones más bajas, para los indicadores, tales como: Apertura de un negocio que es de 176 teniendo una disminución de 2 puntos en relación al año anterior que fue de 174; Manejo de permisos de construcción en donde paso de 64 a 67 identificándose un incremento de 3 puntos; Obtención de electricidad donde se genera un gran incremento de 10 puntos, pasando de 138 a 148; Protección de los inversores que se pasó de 137 a 138 disminuyendo 1 punto relación al año anterior; Cumplimiento de contratos donde se observa una disminución de 1 punto pasando de 98 a 99 y la Resolución de la insolvencia donde se registra una disminución de 4 puntos pasado de 139 a 143 en relación al año anterior, por lo que Ecuador ha permanecido en la misma situación que los últimos años, pese a que ha logrado incrementar la Inversión Extranjera Directa, no se ha disminuido el largo proceso que conlleva la realización de trámites constitutivos de una empresa, presentándose otros obstáculos para la ejecución de un negocio en el país como la inestabilidad política, acceso a la financiación y las prácticas del sector informal.

Tabla N° 11: Inversión Extranjera Directa de Ecuador
(millones de dólares)

2010	2011	2012	2013	2014
165.382,32	643.721,36	584.551,30	731.675,21	766.452,95

Fuente: Banco Central del Ecuador

Elaborado por: Maritza Vallejo

3.6.2.3.2. EN COLOMBIA

De acuerdo al Doing Business (2014), la economía de Colombia ha ido incrementándose desde 2011, porque ha desarrollado nuevas reformas para

facilitar los negocios, dando como resultado que Colombia se encuentre entre las 12 mejores economías a nivel mundial, gracias a la implementación de reformas similares o en la misma dirección que Corea, el Ranking de Colombia se establece en el puesto 43 de las 185 economías, disminuyendo 1 punto en relación al año anterior donde se mantuvo en el puesto 42. Pese a esto, Colombia está en el puesto 8 de los 29 países de América Latina y el Caribe. Dentro de los indicadores tenemos: Apertura de un negocio que es de 79 teniendo una disminución de 5 puntos en relación al año anterior que fue de 74; Manejo de permisos de construcción en donde pasó de 24 a 27 identificándose un incremento de 3 puntos; Obtención de electricidad donde se genera un gran incremento de 29 puntos, pasando de 101 a 130; Protección de los inversores que se mantiene en el puesto 6; Cumplimiento de contratos que pasó de 157 a 155 incrementado en 2 puntos y la Resolución de la insolvencia de 25 que ha disminuido 1 en relación al año anterior que fue de 24. Sin embargo en Colombia existen obstáculos a la gestión de una empresa como es el acceso al crédito, prácticas del sector informal, y las tasas de impuestos.

Tabla N° 12: Inversión Extranjera Directa de Colombia
(millones de dólares)

2010	2011	2012	2013	2014
6.429.943,09	14.647.755,35	15.039.372,27	16.198.401,72	16.054.000,00

Fuente: Banco Mundial , CEPAL (2015)

Elaborado por: Maritza Vallejo

3.6.2.4. NORMAS TÉCNICAS DE CALIDAD

Tabla N° 13: Normas Técnicas de Calidad

ECUADOR	COLOMBIA
El organismo que funciona como eje principal del Sistema Ecuatoriano de la Calidad en el país es el INEN, competente en Normalización, Reglamentación Técnica y Metrología, está encargado de garantizar el la seguridad; la protección de la vida y la salud humana, animal y vegetal; la preservación del medio ambiente; la protección del consumidor y la promoción de la cultura de la calidad y el mejoramiento de la productividad y competitividad en la sociedad	El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo (MCIT), a través de la Dirección de Regulación, es el organismo que define las políticas y prácticas de normalización, calidad, certificación y acreditación y metrología. El MCIT coordina el Sistema Nacional de la Calidad (SNC), el cual tiene como objetivos fundamentales promover en los mercados la seguridad, la calidad y la competitividad del sector productivo o importador

ECUADOR	COLOMBIA
<p>ecuatoriana. Conjuntamente con el apoyo del OAE (Organismo Ecuatoriano de Acreditación). Por lo que todos los productos sujetos a normas técnicas deben obtener el certificado INEN, dicho documento será exigido al momento de la nacionalización. Ahora bien los vehículos están sujetos a normas técnicas por lo que deberán obtener el certificado INEN</p>	<p>de bienes y servicios y proteger los intereses de los consumidores. La actividad de Normalización en Colombia es realizada por el ICONTEC, que es el organismo nacional de normalización y el único ente autorizado para emitir normas técnicas colombianas (NTC). El ICONTEC es una empresa multinacional colombiana conformada por la vinculación voluntaria de representantes del Gobierno Nacional, de los sectores privados de la producción, distribución y consumo, y del sector tecnológico en sus diferentes ramas. El ICONTEC realiza también labores de evaluación de la conformidad (certificación) de alcance mundial a través de su vinculación a la Red Internacional de Certificación, IQNet, y de gestión de la calidad en Colombia, Centroamérica y Sudamérica</p>

Fuente: INEN, PRO ECUADOR

Elaborado por: Maritza Vallejo

3.6.3. FACTORES GEOGRÁFICOS

3.6.3.1. ECUADOR

La República del Ecuador está ubicada en la región noroccidental de América del Sur. Su capital es la ciudad de Quito. Limita al norte con Colombia, al sur y al este con Perú y al oeste con el océano Pacífico. Tiene una superficie territorial de 283.561 km², incluido Galápagos. Se encuentra dividido en 4 regiones naturales: La región Costa, región Sierra, Amazonia y las islas Galápagos (Pro Ecuador, 2014, p.1)

Ecuador cuenta con puertos marítimos, aeropuertos, puertos fluviales y carreteras habilitadas para el ingreso y salida de mercancías bajo control aduanero, mismos que facilitan el comercio internacional.

Tabla N° 14: Principales Puertos Marítimos, Fluviales, Aeropuertos, Carreteras y Pasos de Frontera de Ecuador

PUERTOS MARÍTIMOS	Puerto de Esmeraldas	Con un calado de 11,5 m, opera con el 5,3% de la carga no petrolera 85% de la carga petrolera
	Puerto de Manta	Con un calado de 12 m, opera el 3,8% de la carga no petrolera
	Puerto de Guayaquil	Con un calado de 9,75 m, opera el 82,4% de la carga no petrolera
	Puerto Bolívar	Con un calado: 9,1 m, opera el 8,5% de la carga no petrolera específicamente banano y cacao.
AEROPUERTOS	Aeropuerto Internacional de Quito	
	Aeropuerto Internacional José Joaquín de Olmedo en Guayaquil,	
	Aeropuerto Internacional Eloy Alfaro en Manta	
	Aeropuerto Internacional Mariscal Lamar en Cuenca	
	Aeropuerto Internacional Cotopaxi en Latacunga	
PUERTOS FLUVIALES se encuentran ubicados en la zona amazónica del país a la vera de los principales ríos	Puerto El Carmen de Putumayo en el río San Miguel	
	Puerto Francisco de Orellana o Coca en el río Napo	
	Puerto Misahualli en el río Napo	
	Puerto Morona en el río Morona	
	Puerto Colon y la Punta en el río San Miguel	
	Nuevo Rocafuerte en el río Napo	
EJES VIALES Decisión 271 CAN	Ejes Troncales	a) Rumichaca - Tulcán - Ibarra - Quito- Aloag - Santo Domingo – Quevedo – Babahoyo – Guayaquil – Machala - Huaquillas. b) Aloag - Ambato – Riobamba – Azogues – Cuenca - Loja - Velacruz-Catacocha - Macará. (Este eje coincide con la carretera Panamericana en su paso por el Ecuador)
	Ejes Complementarios	a) Esmeraldas - Santo Domingo. b) Puente San Miguel - Lago Agrio - Baeza - Pifo - Quito. c) Manta – Montecristi – Jipijapa - Guayaquil. d) Puerto Bolívar - Machala.
PASOS O CRUCES DE FRONTERA	Entre Colombia y Ecuador.	Puente Rumichaca Puente San Miguel
	Entre Ecuador y Perú	Huaquillas - Aguas Verdes Macará - La Tina

FUENTE: CAMAE (2013), Aeropuertos.net, Cepal, OAS, Decisión 271 CAN,
ELABORADO POR: Maritza Vallejo

3.6.3.2. COLOMBIA

La República de Colombia está ubicada en la zona noroccidental de América del Sur. Su capital es la ciudad de Bogotá. Limita al este con Venezuela y Brasil, al sur con Perú y Ecuador y al noroeste con Panamá. Tiene una

superficie de 2. 070.408 km², de los cuales 1.141.748 km² corresponden a su territorio continental y los restantes 928.660 km² a su extensión marítima.

Además cuenta con costas en el océano Pacífico y en el Mar Caribe del océano Atlántico, en los que posee diversas islas como el archipiélago de San Andrés y Providencia. (Pro Ecuador, 2014, p.1).

Además cuenta con puertos marítimos, fluviales, aeropuertos, carreteras y cruces de frontera habilitados, permitiendo un flujo constante de mercancías.

Tabla N° 15: Principales Puertos Marítimos, Fluviales, Aeropuertos, Carreteras y Pasos de Frontera de Colombia

PUERTOS MARÍTIMOS Cerca del 96% de la carga internacional de Colombia es enviada por vía marítima.	Sociedad Portuaria de Cartagena	Dispone de la infraestructura y eficiencia, necesarias para atender barcos hasta de 5.500 TEUs, por lo que se han movilizado 21.276.157 toneladas de carga general, a granel y contenerizada.
	Sociedad Portuaria de Santa Marta	Consta de cuatro terminales para carga general, carbón, granel y contenedores, con excelente infraestructura y equipamiento de calidad para operar.
	Sociedad Portuaria de Barranquilla	Cuenta con un muelle de 1,058 m y con un calado de 36 pies en agua dulce. Maneja todo tipo de carga como carbón, gránulos sólidos y líquidos, contenedores, café y carga general. Ha movilizado 340.784 toneladas de carga.
	Sociedad Portuaria de Buenaventura	Es el segundo en movimiento de contenedores, después del de Cartagena. Durante el año 2014 ha movilizado: 4.013.687 Ton de granel sólido, 2.729.669 Ton en contenedor de 40 lleno, 2.578.209 Ton en contenedor de 20 lleno, 1.196.535 Ton de carga general, 690.933 Ton de granel líquido y 46,202 Ton de carbón al granel.
AEROPUERTOS	Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá	Maneja cerca del 40% de la carga doméstica y 80% de la carga internacional.
	Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón de Cali	Localizado en el municipio de Palmira, a 15 km (9.3 millas) del centro de Cali, es el segundo aeropuerto más importante de Colombia.
	Aeropuerto internacional Ernesto Cortissoz de Barranquilla	Situado en la localidad de Soledad, a tan solo 7 km (4.5 millas) del centro de Barranquilla
	Aeropuerto internacional Rafael Núñez de Cartagena	Se encuentra dentro del área urbana de Cartagena de Indias al norte del casco céntrico, en el barrio de Crespo, permite el movimiento turístico y vuelos de cabotaje.
	Aeropuerto internacional de Medellín José María	Ubicado en el municipio de Río Negro a 29 km (18 millas) al sureste del centro de la ciudad de

	Córdoba	Medellín.
PUERTOS FLUVIALES Colombia tiene una ventaja competitiva significativa en términos de transporte fluvial, por la abundancia de recursos hídricos.	Río Magdalena	Conecta el interior del país con la Costa del Caribe, transportado productos como; minerales, carbón y cemento
	Río Meta	Principal vía fluvial en la parte noreste del país, también sirve como ruta para el comercio con Venezuela.
EJES VIALES Decisión 271 CAN	Ejes Troncales	a) Cúcuta- Bucaramanga – Socorro – Tunja - La Caro – Bogotá – Armenia – Alambrado - La Paila - Cali - Popayán – Pasto - Puente Rumichaca. b) Paraguachón – Maicao – Riohacha – Barranquilla – Cartagena - El Viso - San Onofre – Toluviejo – Sincelejo - La Ye – Medellín - La Pintada – Cerritos – Cartago - Zarzal - Cali – Popayán – Pasto – Puente Rumichaca. c) Medellín - Pto.Triunfo - La Lizama – Bucaramanga - Cúcuta. d) Puente Terrestre Interoceánico
	Ejes Interregionales	a) Medellín – Guapá - Palo de Letras. b) Palo de Letras – Necoclí – Arboletes – Montería - La Ye. c) San Miguel (Frontera con Ecuador) -Mocoa – Pitalito - Neiva - Girardot. d) Palo de Letras - Bahía Solano - Las Animas - La Virginia.
	Ejes Complementarios	a) San Miguel (Frontera con Ecuador) – Villa Garzón - San Vicente del Caguán - Villavicencio - Yopal - Arauca (Frontera con Venezuela). b) Girardot – Honda - Puerto Triunfo. c) Pamplona – Málaga - Tunja. d) Mocoa – Pasto – Tumaco
PASOS O CRUCES DE FRONTERA	Entre Venezuela y Colombia	Paraguachón Puente Internacional San Antonio-Cúcuta
	Entre Colombia y Ecuador	Puente Rumichaca Puente San Miguel

Fuente: Pro Ecuador (2013), SPRC (2015), Decisión 271 CAN

Elaborado por: Maritza Vallejo

3.6.4. ENTORNO TECNOLÓGICO

3.6.4.1. ECUADOR

El nivel Tecnológico de Ecuador no es elevado, porque no se han desarrollado TICs que permitan la competitividad de país a nivel mundial, sin embargo en el 2014 dentro del World Economic Forum, Ecuador se encuentra en el ranking 82 de 148 economías, subiendo 9 posiciones en comparación al año anterior, esto

es gracias a las mejoras en el entorno político y regulatorio (89), especialmente en las leyes relativas a las TICs (65), de igual forma se mejoró el entorno empresarial y la innovación (78), debido a mayor disponibilidad de últimas tecnologías (89) y a una disminución en el capital de riesgo (34), además el desempeño del gobierno para mejorar la educación en el país ha permitido un mayor avance de este sector generado mayor calidad del sistema educativo (62) especialmente en matemáticas y ciencias de la educación (84), mejorando notablemente la capacidad para la innovar (53), a pesar de ello, el país tiene que mejorar la infraestructura y contenidos digitales (75) permitiendo mayor asequibilidad a internet y telefonía celular (92).

Por otra parte gracias al sector automotriz se ha logrado grandes avances tecnológicos puesto que "la industria del ensamblaje de automóviles representa la mitad de las exportaciones de mediana tecnología del Ecuador, lo que sugiere que, de no ser por la industria automotriz, el Ecuador no habría incursionado positivamente en los sectores de media tecnología". (CINAE, 2015). La innovación tecnológica dentro de las industrias automotrices es permanente, puesto que el desarrollo de nuevas partes y piezas genera mayor trabajo en investigación, brindando un gran aporte al desarrollo del país.

3.6.4.2. COLOMBIA

Colombia es una economía que mantiene mayores avances tecnológicos puesto que en el 2014 según datos del World Economic Forum, se ubica en el ranking 63 de 148 economías, subiendo 3 posiciones. Las mejoras en la infraestructura de las TICs, se han vuelto más asequibles (44), la captación individual (77), con un mayor número de usuarios en Internet (66), los hogares con una computadora personal (74) y una conexión a Internet (75), han permitido este resultado positivo. Sin embargo, el país sigue manteniendo bajas en el entorno empresarial y la innovación (104) y debilidades en el sector de la educación, sobre todo en la calidad de la educación en matemáticas y ciencias (108), generando una pobre capacidad de innovar (83), con tan solo una

pequeña parte de su población dedicada a trabajos intensivos en conocimiento (89).

En el 2015, de acuerdo al World Economic Forum (2015), la competitividad de Colombia se reduce al ranking 64 al tomarse en cuenta que la sostenibilidad social es débil, por tener un limitado acceso a los servicios de salud, por no contar con una red de seguridad social integrada y mantener una gran parte de la población con empleo vulnerable al riesgo de pobreza; si bien la pobreza ha ido disminuyendo desde hace décadas, no ha sido suficiente para mantener un desarrollo sostenible del país, además la difícil situación económica de muchas familias dificulta la movilidad social, lo que refuerza la desigualdad de ingresos. En términos de sostenibilidad ambiental, el país debe defender su inmensa riqueza y diversidad biológica puesto que cuenta con una gran dotación de capital natural. Ahora bien, el país ha logrado instituir varias áreas protegidas y cuenta con reservas de agua, sin embargo, el cumplimiento de la normativa ambiental sigue siendo débil y su tratamiento del agua utilizada es limitado; así mismo la deforestación sigue siendo un problema principalmente por la tala ilegal, la agricultura, la explotación minera y la construcción de infraestructura y vivienda.

El sector automotriz ha exportado una gran cantidad de partes y piezas por contener un alto nivel tecnológico y de calidad permitiendo que el producto sea preferido en el mercado internacional.

3.7. ANÁLISIS MERCADO - PRODUCTO

3.7.1. MERCADO DE ECUADOR

3.7.1.1. OFERTA

La oferta de vehículos en Ecuador está establecida por la producción de tres ensambladoras AYMESA, MARESA y OMNIBUS BB, y según datos de la AEADE (2014), en el 2014 ascendió a 62.689 unidades, abasteciendo al 52%

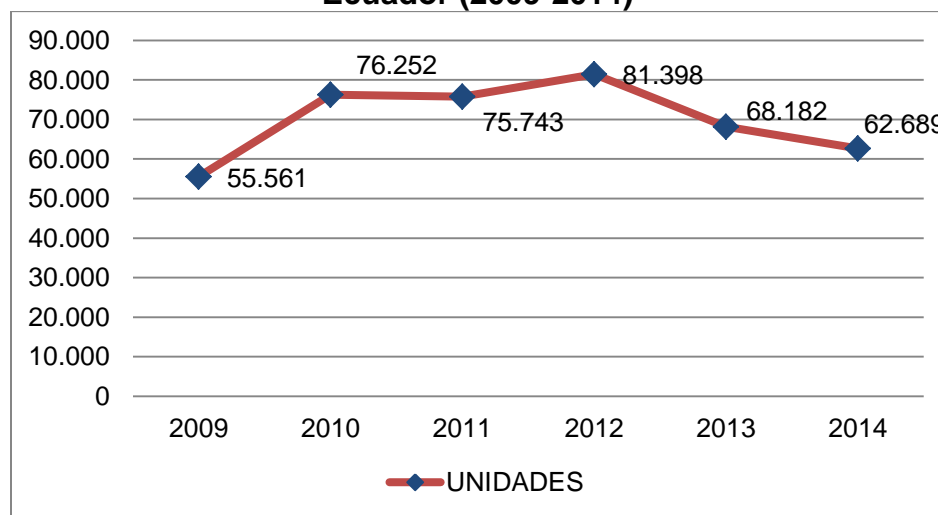
(61.855 unidades) del consumo local, manteniendo un incremento del 3% con respecto al año anterior donde atendieron al 49% (55.509 unidades), además el 45,7% de la producción nacional se concentra en el segmento automóviles, el 31% en el segmento camionetas, el 23% en ensamblaje de SUV's y el segmento de VAN's equivale al 0,3%.

Tabla N° 16: Oferta de vehículos Ecuador (2009-2014)

AÑO	UNIDADES PRODUCIDAS
2009	55.561
2010	76.252
2011	75.743
2012	81.398
2013	68.182
2014	62.689

Fuente: AEADE (2013-2014)
Elaborado por: Maritza Vallejo

Gráfico N° 11: Oferta de vehículos Ecuador (2009-2014)



Fuente: AEADE (2013-2014)
Elaborado por: Maritza Vallejo

3.7.1.2. DEMANDA

La demanda de vehículos ecuatorianos para el 2014, según datos de la AEADE (2014), fue de 120.060 vehículos nuevos, manteniendo un crecimiento del 5,5% en comparación a las ventas realizadas en el 2013 que fueron de 113.812

vehículos nuevos, por lo que el 48% de la demanda nacional fue atendida con vehículos importados (CBU).

Además el segmento de vehículos nuevos más demandado por los usuarios es el de automóviles que concentró el 40% de la demanda, existiendo una reducción de 1% respecto al año anterior que fue de 41%, seguido por SUV's con el 26%, mostrando un incremento del 2% en relación al año 2013 donde fue de 24%, la demanda de camionetas concentraron el 19%, los camiones concentraron el 10%, las VAN's concentraron el 4% y los buses el 1% del mercado nacional con una participación similar al año 2013.

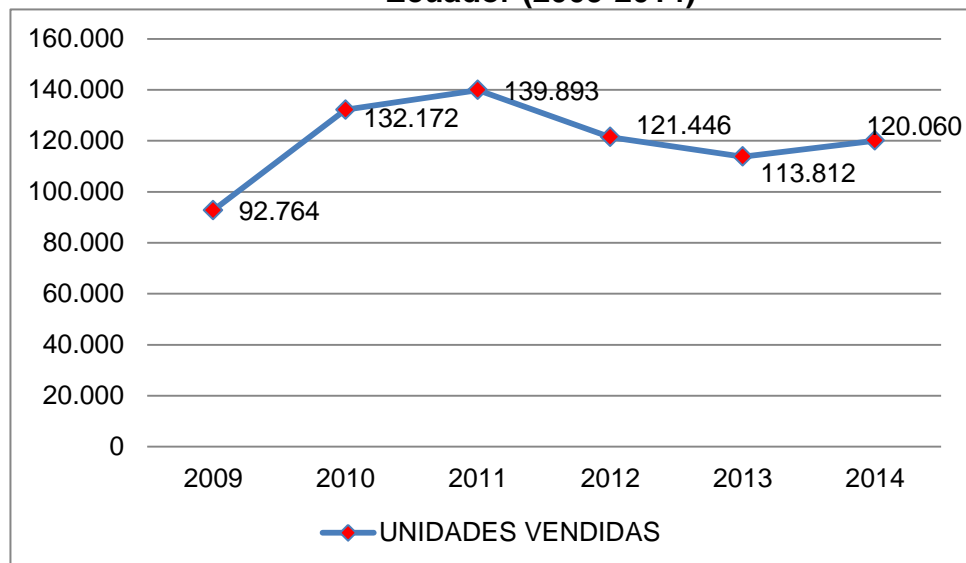
**Tabla Nº 17: Ventas por Tipo de vehículo
Ecuador (2009-2014)**

AÑO	AUTOMÓVILES	CAMIONETAS	SUV'S	VAN'S	CAMIONES	BUSES	TOTAL UNIDADES
2009	35.869	21.336	24.727	1.895	7.919	1.018	92.764
2010	57.278	27.808	32.972	3.702	9.180	1.232	132.172
2011	62.585	27.469	31.712	5.678	10.788	1.661	139.893
2012	53.526	23.922	27.118	4.463	10.954	1.463	121.446
2013	47.102	22.047	27.067	5.159	11.085	1.352	113.812
2014	47.851	23.244	30.634	5.355	11.673	1.303	120.060

Fuente: AEADE (2013-2014)

Elaborado por: Maritza Vallejo

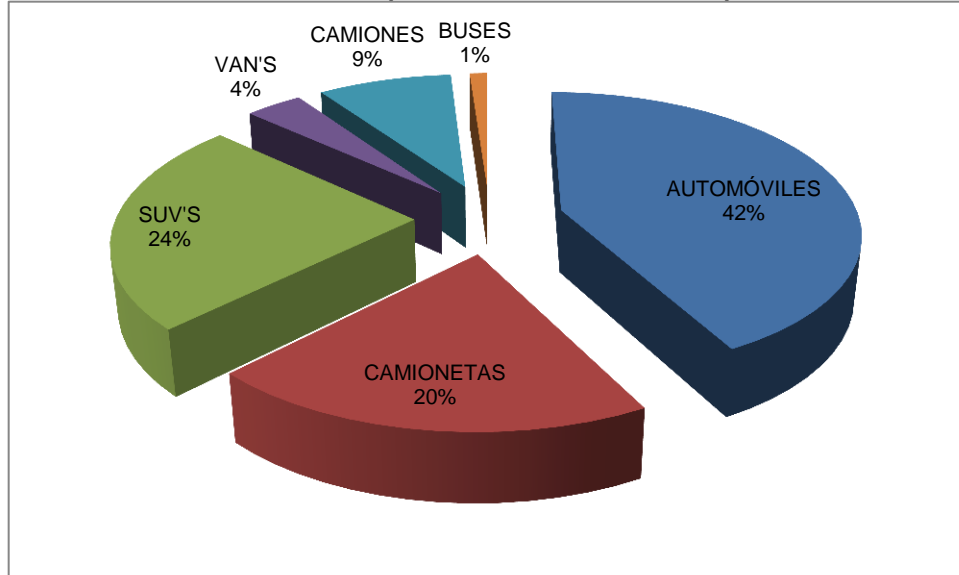
**Gráfico Nº 12: Ventas de vehículos
Ecuador (2009-2014)**



Fuente: AEADE (2013-2014)

Elaborado por: Maritza Vallejo

Gráfico N° 13: Participación de las ventas por tipo de vehículo Ecuador (acumulado 2009-2014)



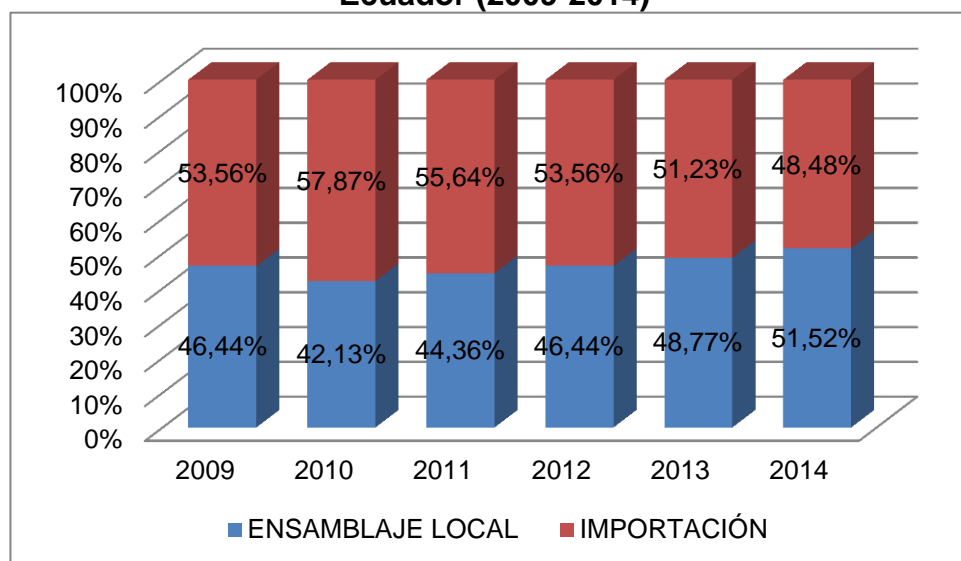
Fuente: AEADE (2013-2014)
Elaborado por: Maritza Vallejo

Tabla N° 18: Composición de las ventas Ecuador (2009-2014)

AÑO	ENSAMBLAJE LOCAL	%	IMPORTACIÓN	%	TOTAL UNIDADES
2009	43.077	46,44%	49.687	53,56%	92.764
2010	55.683	42,13%	76.489	57,87%	132.172
2011	62.053	44,36%	77.840	55,64%	139.893
2012	56.395	46,44%	65.051	53,56%	121.446
2013	55.509	48,77%	58.303	51,23%	113.812
2014	61.855	51,52%	58.205	48,48%	120.060

Fuente: AEADE (2013-2014)
Elaborado por: Maritza Vallejo

Gráfico N° 14: Composición de las ventas Ecuador (2009-2014)



Fuente: AEADE (2013-2014)
Elaborado por: Maritza Vallejo

3.7.2. MERCADO DE COLOMBIA

3.7.2.1. OFERTA

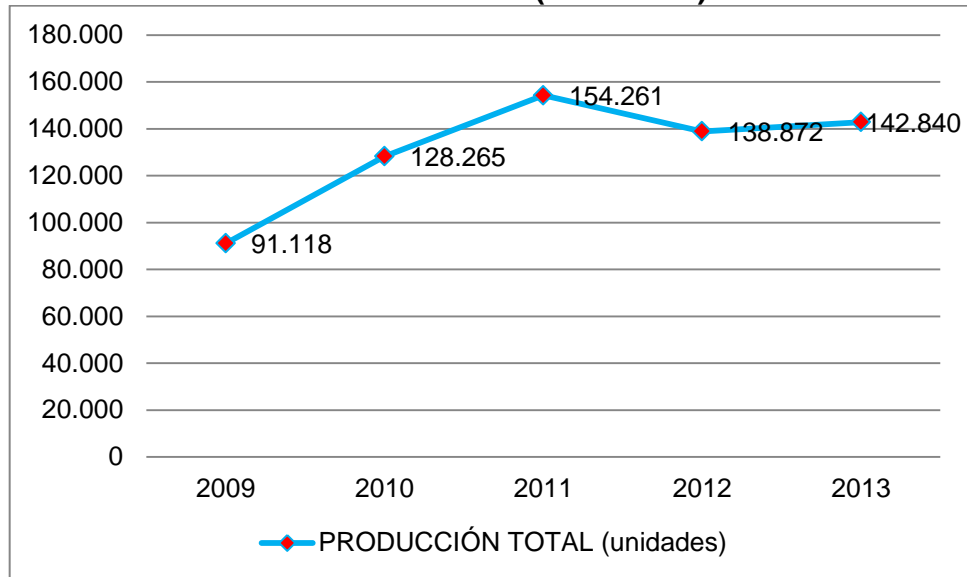
La producción de vehículos en Colombia en el 2013 según datos de ANDI (2013), fue de 142.840 unidades, manteniendo un crecimiento de 3% en comparación al año 2012 donde se registró 138.872 unidades producidas que es explicado por una desaceleración del consumo de vehículos y por la pérdida de participación de la industria en el mercado de vehículos en Colombia.

Tabla N° 19: Oferta de vehículos Colombia (2009-2013)

AÑO	PRODUCCIÓN TOTAL (unidades)
2009	91.118
2010	128.265
2011	154.261
2012	138.872
2013	142.840

Fuente: ANDI (2013)
Elaborado por: Maritza Vallejo

**Gráfico N° 15: Oferta de vehículos
Colombia (2009-2013)**



Fuente: ANDI (2013)

Elaborado por: Maritza Vallejo

3.7.2.2. DEMANDA

La demanda de vehículos en Colombia según el DANE (2014), para el 2013 disminuyó 2% en comparación al 2012 donde se comercializaron 305.597 unidades de vehículos, a pesar de esta disminución, en el 2014 se generó un crecimiento porcentual, vendiéndose en el primer trimestre 66.988 unidades de vehículos automotores de los cuales, 34.471 correspondió a automóviles particulares (51,5%); 14.538 unidades a camionetas (21,7%); 9.820 unidades a camperos (14,7%); 5.123 unidades a vehículos de transporte público (7,6%) y 3.036 unidades a vehículos de carga (4,5%), finalizando el año con un acumulado de 328.526 unidades de vehículos vendidas.

Además, en este período, el 43,9% (29.407) de las unidades de vehículos comercializadas fue de producción nacional y 56,1% (37.580) fue de origen extranjero. (p.1)

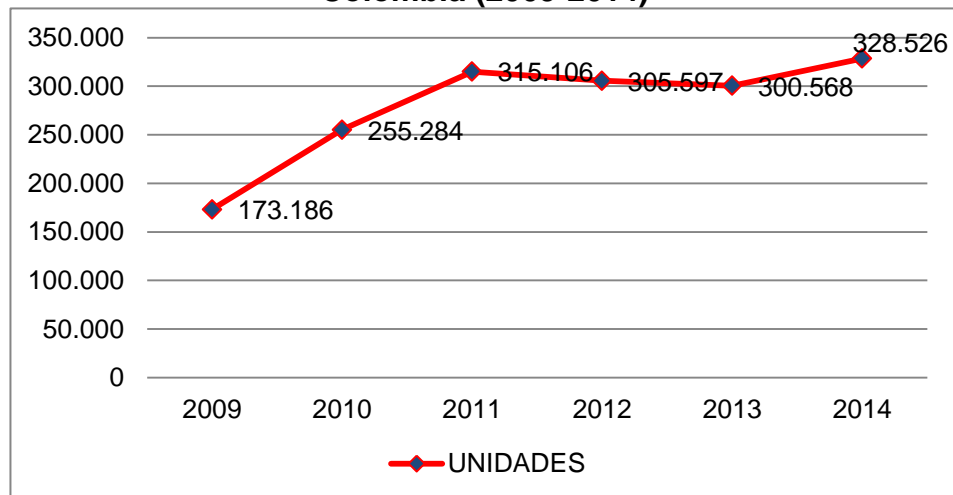
**Tabla N° 20: Ventas por tipo de vehículo
Colombia (2009-2014)**

AÑOS	Automóviles particulares	Camperos	Camionetas	Vehículos de transporte público	Vehículos de carga	TOTAL UNIDADES
2009	102.591	18.004	22.927	20.449	9.215	173.186
2010	152.992	30.015	35.295	23.566	13.416	255.284
2011	199.417	35.439	39.359	22.297	18.594	315.106
2012	171.369	35.355	60.393	20.354	18.126	305.597
2013	156.320	44.316	66.774	20.758	12.400	300.568
2014	163.585	88.301	33.768	21.727	21.145	328.526

Fuente: DANE-CVAN (2014), ANDI (2014)

Elaborado por: Maritza Vallejo

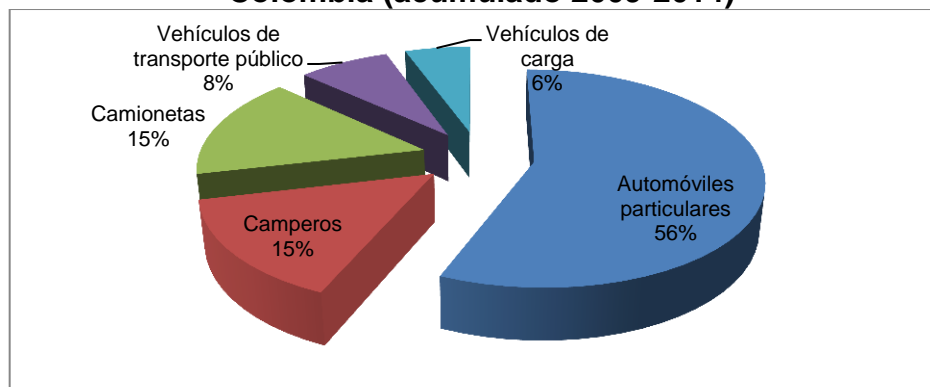
**Gráfico N° 16: Ventas de vehículos
Colombia (2009-2014)**



Fuente: DANE-CVAN (2014), ANDI (2014)

Elaborado por: Maritza Vallejo

**Gráfico N° 17: Participación de las ventas por tipo de vehículo
Colombia (acumulado 2009-2014)**



Fuente: DANE-CVAN (2014), ANDI (2014)

Elaborado por: Maritza Vallejo

3.7.3. PERFIL DEL CONSUMIDOR

Tabla N° 21: Perfil del Consumidor de Ecuador y Colombia

INDICADORES DE CONSUMO	ECUADOR	COLOMBIA
SEGMENTO	Según datos de AEADE (2013), el segmento de vehículos nuevos más demandado por los usuarios es el de automóviles que concentró el 41% de las ventas, seguido por SUV's con el 24%, camionetas con el 19%, los camiones concentraron el 10%, las VAN's el 5% y los buses el 1%.	De acuerdo a datos de ANDI, el segmento de vehículos nuevos más demandado por los usuarios está establecido por: los automóviles que representan el 61% del total del parque. Los camperos y camionetas entre los dos suman un 16%. Por su parte, los buses, busetas y microbuses representan el 5% del total del parque, los camiones y tracto camiones representan en su conjunto el 6% y finalmente, las volquetas un 1%.
GUSTOS	Los vehículos más adquiridos por los ecuatorianos son: el Chevrolet Aveo Family seguido por el Chevrolet Gran Vitara, Chevrolet Luv D-Max, Nissan BT-50, Kia Sportage y Toyota Hylux	Los vehículos más adquiridos por los colombianos son los Chevrolet Sail, Chevrolet Spark GT, Renault Logan, Kia Picanto, Ford Fiesta y Volkswagen Jetta
TENDENCIAS	Los vehículos Híbridos que cuentan con nuevos motores de combustión que trabajan con mayor eficiencia y menos combustible; y los autos que funcionan con energía eléctrica.	Vehículos Híbridos Vehículos Eléctricos.
PREFERENCIAS	Los ecuatorianos prefieren los automóviles de la marca Chevrolet en especial los Aveo Family, seguido por SUV's de la marca Hyundai el Tucson IX.	De acuerdo con la encuesta realizada por TuCarro.com entre las preferencias de los colombianos están los carros de gama familiar: Chevrolet Aveo, Renault Logan y Hyundai Accent, carros urbanos para universitarios entre estos el Chevrolet Spark, el Renault Twingo, Renault Clio y el Volkswagen Gol, carros de gama media-alta como el Volkswagen Jetta y las camionetas como la Chevrolet Captiva, Ford Ecosport.
HÁBITOS	De acuerdo al INEC, el 20% de hogares ecuatorianos posee por lo menos un vehículo en el hogar. Ese porcentaje en el área urbana es de 24,1%, frente al 11,6% del área rural. Por lo que el 5,4% de hogares del Ecuador estaría dispuesto a comprar un vehículo híbrido, de ellos el 54,9% lo haría por conciencia ambiental.	La Industria y Comercio (2012) en su estudio del sector automotor en Colombia establece que el consumo de vehículos, de 11,8 millones de hogares encuestados, es tan sólo el 12,4% de hogares, esto es, 1,47 millones de hogares en el país cuentan con carro particular

Fuente: Foros Ecuador (2013), El Norte (2012), AEADE (2013), ANDI, Carroya (2014), INEC
Elaborado por: Maritza Vallejo

3.7.4. PRODUCTO (S): Importaciones, Exportaciones, Producción Nacional y Competencia

3.7.4.1. IMPORTACIONES REALIZADAS POR ECUADOR

Las importaciones de vehículos armados (CBU) según AEADE (2013-2014), en el año 2014 fueron de 57093 unidades, disminuyendo en 9% en comparación al año 2013 donde se registraron un total de 62.595 unidades, mostrando una reducción del 6% en comparación con las 66.652 unidades importadas en el año 2012.

Además las importaciones de vehículos armados (CBU) para el 2014 fueron provenientes de los siguientes países: Corea con el 24%, Japón con el 15%, China con el 13%, México con el 13%, Colombia con el 11%, Estados Unidos el 6%, Tailandia el 5% y el 13% de otros países.

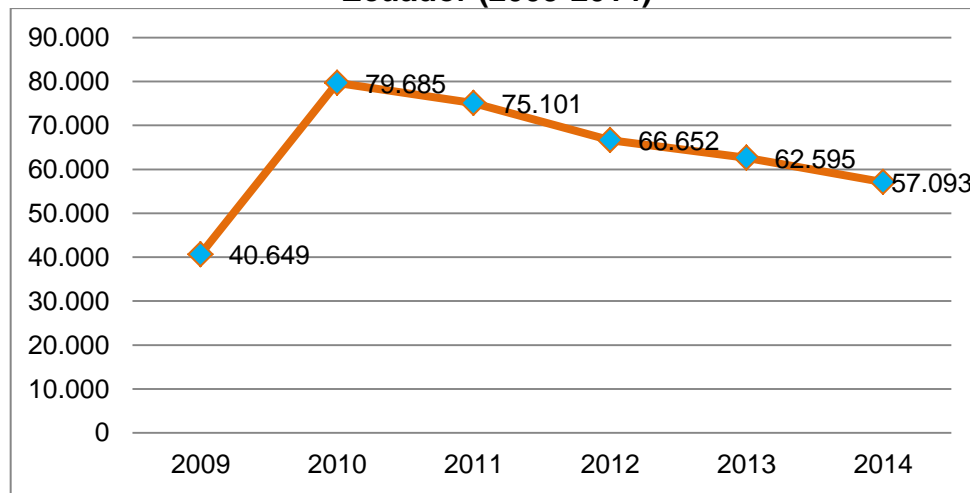
Tabla Nº 22: Importaciones de vehículos Ecuador (2009-2014)

AÑO	UNIDADES IMPORTADAS
2009	40.649
2010	79.685
2011	75.101
2012	66.652
2013	62.595
2014	57.093

Fuente: AEADE (2013-2014)

Elaborado por: Maritza Vallejo

Gráfico Nº 18: Importaciones de vehículos Ecuador (2009-2014)



Fuente: AEADE (2013-2014)

Elaborado por: Maritza Vallejo

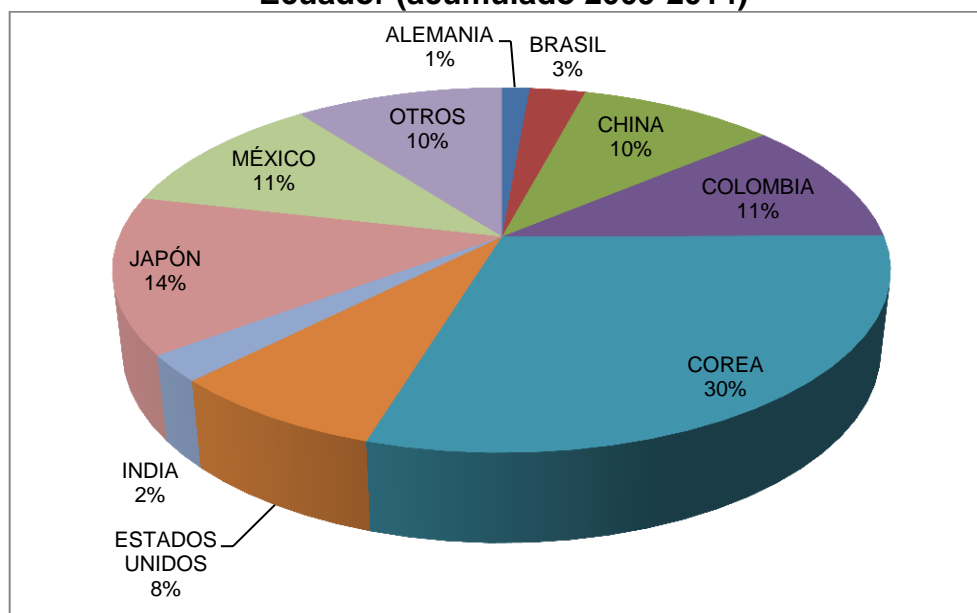
**Tabla N° 23: Importaciones por país de origen (unidades)
Ecuador (2009-2014)**

AÑO	ALEMANIA	BRASIL	CHINA	COLOMBIA	COREA	ESTADOS UNIDOS	INDIA	JAPÓN	MÉXICO	OTROS	TOTAL
2009	1.018	660	874	3.040	16.321	3.520	0	10.776	2.659	1.781	40.649
2010	0	1.748	3.373	9.498	26.170	8.959	1.390	10.239	8.653	9.651	79.681
2011	977	1.906	9.055	9.783	23.516	3.600	1.657	7.713	9.136	7.758	75.101
2012	1.323	2.644	7.997	7.861	18.917	5.262	1.830	7.633	6.726	6.459	66.652
2013	908	2.205	8.580	5.717	15.476	4.384	2.546	7.868	7.755	7.156	62.595
2014	1.005	1.418	7.292	6.132	13.468	3.659	1.586	8.654	7.223	6.656	57.093

Fuente: AEADE (2013-2014)

Elaborado por: Maritza Vallejo

**Gráfico N° 19: Participación en importaciones por país de origen
Ecuador (acumulado 2009-2014)**



Fuente: AEADE (2013-2014)

Elaborado por: Maritza Vallejo

3.7.4.2. EXPORTACIONES REALIZADAS POR ECUADOR

De acuerdo a AEADE (2013-2014), las ensambladoras nacionales OMNIBUS BB, AYMESA y MARESA exportaron un total de 7.213 vehículos en el 2013 registrando una reducción del 71% en comparación con las 24.815 unidades exportadas en el 2012, pese a esto, en el 2014 se exportaron 8.368 vehículos registrando un incremento del 16% con respecto al 2013.

La disminución de las exportaciones a Colombia en el 2013, se generó por la baja demanda del mercado al suscribir Tratados de Libre Comercio con México y Corea. De igual manera las exportaciones hacia el mercado Venezolano en este mismo año registraron una caída del 87% en comparación con el año 2012, debido a las demoras en los procesos de pago a los exportadores a través de la Comisión de Administración de Divisas, lo cual generó que para el 2014 no se registraran exportaciones a este mercado y que el 100% de las exportaciones de vehículos nacionales fueran hacia el mercado Colombiano.

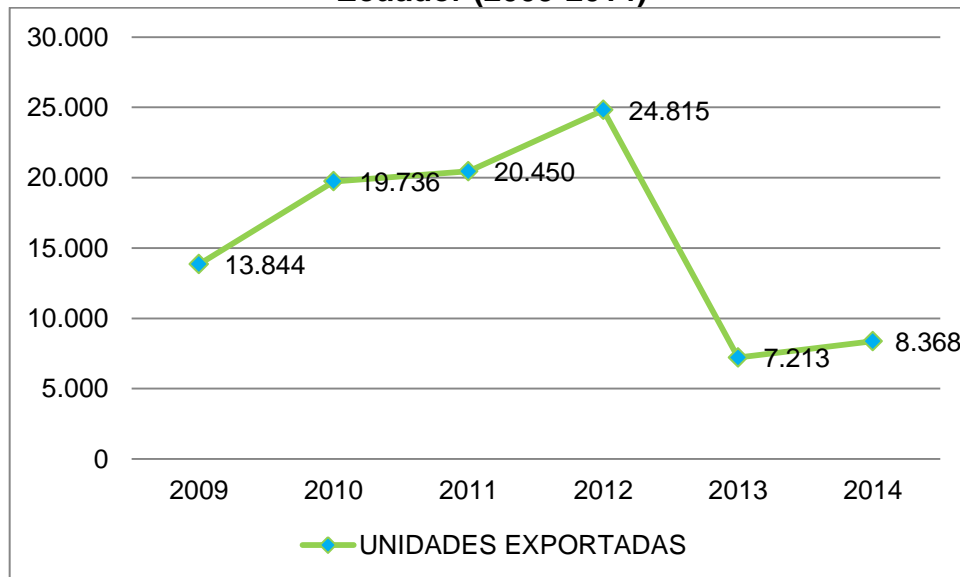
Tabla N° 24: Exportaciones de vehículos Ecuador (2009-2014)

AÑO	UNIDADES EXPORTADAS
2009	13.844
2010	19.736
2011	20.450
2012	24.815
2013	7.213
2014	8.368

Fuente: AEADE (2013-2014)

Elaborado por: Maritza Vallejo

Gráfico N° 20: Exportaciones de vehículos Ecuador (2009-2014)



Fuente: AEADE (2013-2014)

Elaborado por: Maritza Vallejo

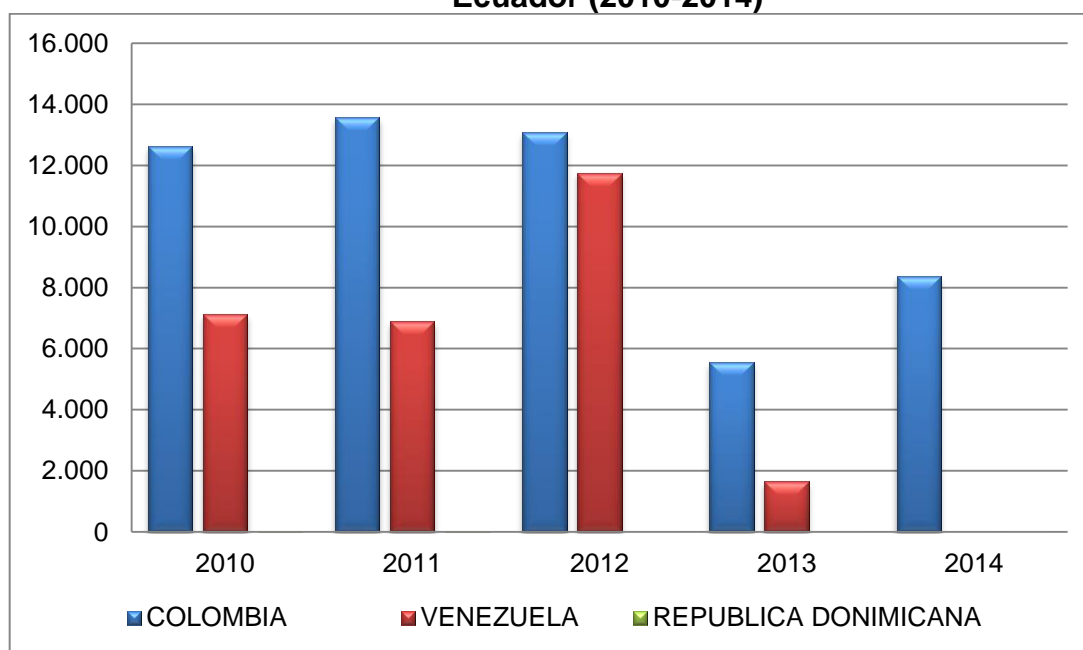
**Tabla N° 25: Exportaciones por país de destino
Ecuador (2010-2014)**

AÑO	COLOMBIA	VENEZUELA	REPÚBLICA DOMINICANA	TOTAL UNIDADES
2010	12.608	7.117	11	19.736
2011	13.569	6.875	6	20.450
2012	13.071	11.744	0	24.815
2013	5.556	1.657	0	7.213
2014	8.368	0	0	8.368

Fuente: AEADE (2013-2014)

Elaborado por: Maritza Vallejo

**Gráfico N° 21: Exportaciones por país de destino (unidades)
Ecuador (2010-2014)**



Fuente: AEADE (2013-2014)

Elaborado por: Maritza Vallejo

3.7.4.3. PRODUCCIÓN O ENSAMBLAJE DE VEHÍCULOS EN ECUADOR

La producción de vehículos en Ecuador está a cargo de las ensambladoras nacionales AYMESA, MARESA y OMNIBUS BB, en el 2014 de acuerdo al AEADE (2013-2014) esta ascendió a 62.689 unidades registrando una disminución del 8% en comparación al año 2013 que fue de 67.336 unidades de las cuales, 846 unidades fueron producidas por la ensambladora de chasis CIAUTO.

Para el 2014 la producción nacional abasteció al 52% (61.855 unidades) del consumo local, mientras que en 2013 atendieron al 49% (55.509 unidades). El 45,7% de la producción nacional se concentra en el segmento automóviles, registrando una disminución de 20,3% en comparación al año 2013, seguido por el 31% en el segmento camionetas, mismo que incremento en 4% con respecto al año anterior, posteriormente se encuentra con el 23% el ensamblaje de SUV's y el segmento de VAN's equivale al 0,3%.

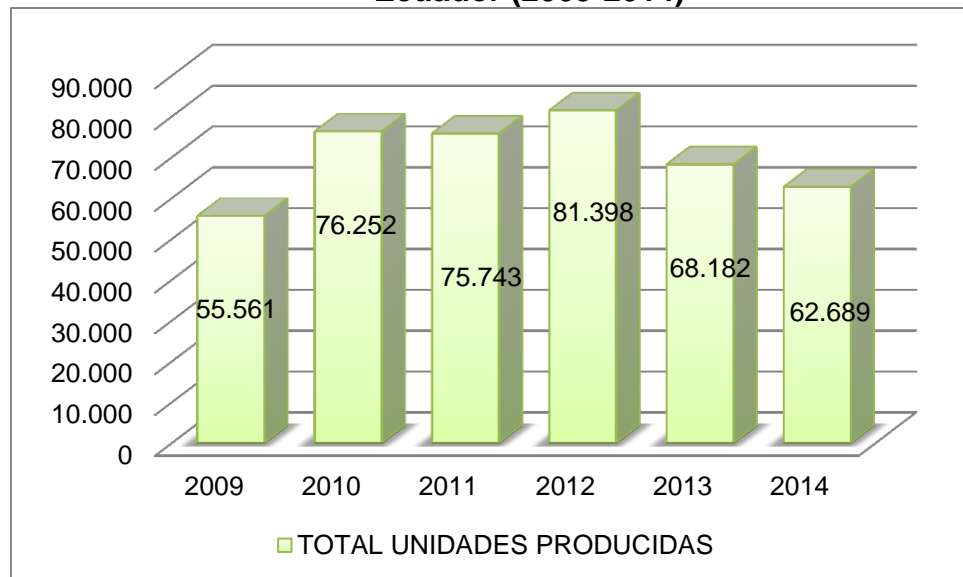
Tabla Nº 26: Producción Nacional de vehículos por ensambladora Ecuador (2009-2014)

AÑO	AYMESA	MAREA	OMNIBUS BB	CIAUTO	TOTAL UNIDADES
2009	6.577	6.835	42.149	0	55.561
2010	13.092	8.995	54.165	0	76.252
2011	13.909	8.129	53.705	0	75.743
2012	18.613	9.826	52.959	0	81.398
2013	15.368	7.474	44.494	846	68.182
2014	10.075	5.990	46.624	0	62.689

Fuente: AEADE (2013-2014)

Elaborado por: Maritza Vallejo

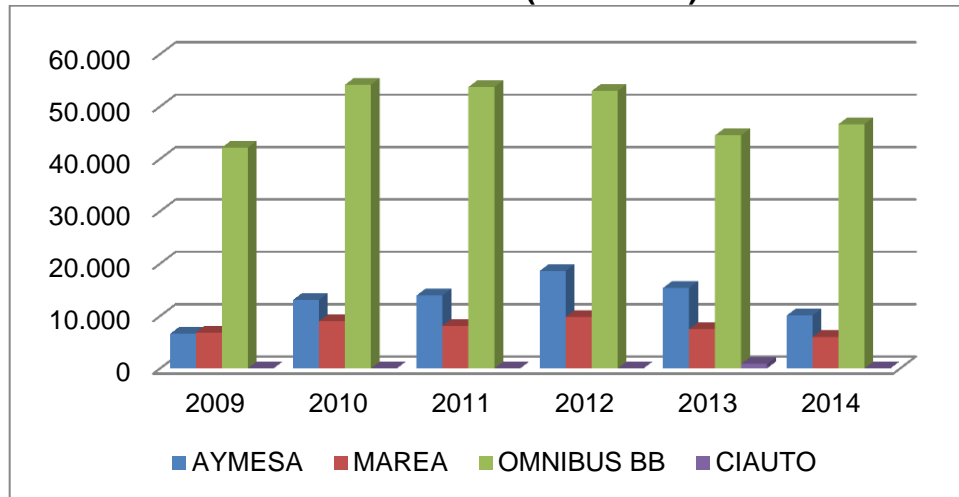
Gráfico Nº 22: Producción Nacional de vehículos Ecuador (2009-2014)



Fuente: AEADE (2013-2014)

Elaborado por: Maritza Vallejo

Gráfico Nº 23: Producción nacional de vehículos por ensambladora Ecuador (2009-2014)



Fuente: AEADE (2013-2014)
Elaborado por: Maritza Vallejo

3.7.4.4. COMPETENCIA DE VEHÍCULOS EN ECUADOR

La competencia interna en el Ecuador según Pro Ecuador (2013) está conformada principalmente por 3 ensambladoras (AYMESA, OMNIBUS BB, MARESA); las cuales producen automóviles, camionetas y vehículos todoterreno, los mismos que están clasificados como vehículos destinados al transporte de personas y mercancías, se encuentran localizadas en la ciudad de Quito al igual que las empresas del subsector de autopartes. De acuerdo a la distribución provincial, se tiene que el mayor número de establecimientos se encuentra en Guayas (27%), seguido de Pichincha (17%), Azuay (8,1%), Manabí (7,5%) y Tungurahua (4,5%).

A nivel internacional existe una relación comercial con 7 países, debido a que según datos de Pro Ecuador (2013) en el 2012, siete países importaron el 50% de la producción del sector automotriz, y en orden de importancia son los siguientes: Estados Unidos (19%), Alemania (7%), China (5%), Canadá (4%), Reino Unido (4%), Francia (3%), y Bélgica (3%). Y los países que mayor crecimiento promedio anual presentaron, durante el periodo 2008-2012 fueron China (23%), Australia (10%) y México (6%).

3.7.4.5. IMPORTACIONES REALIZADAS POR COLOMBIA

Las importaciones de vehículos realizadas por Colombia durante el año 2013 de acuerdo a ANDI (2013) fueron de 200.676 unidades registrando una disminución del 5% en comparación al año 2012 donde los principales países de origen de las importaciones de vehículos a diciembre de 2012 fueron México (17,6%), Corea (14,23%), China (7,31%), Ecuador (4,13%) e India (4,04%).

Adicionalmente, para el año 2013, México es el país con mayor participación en las importaciones colombianas de vehículos con un 27%, seguida por Corea del Sur con un 21%, China con un 11%, Japón con un 7%, India con un 6%, Estados Unidos con un 6%, entre otros.

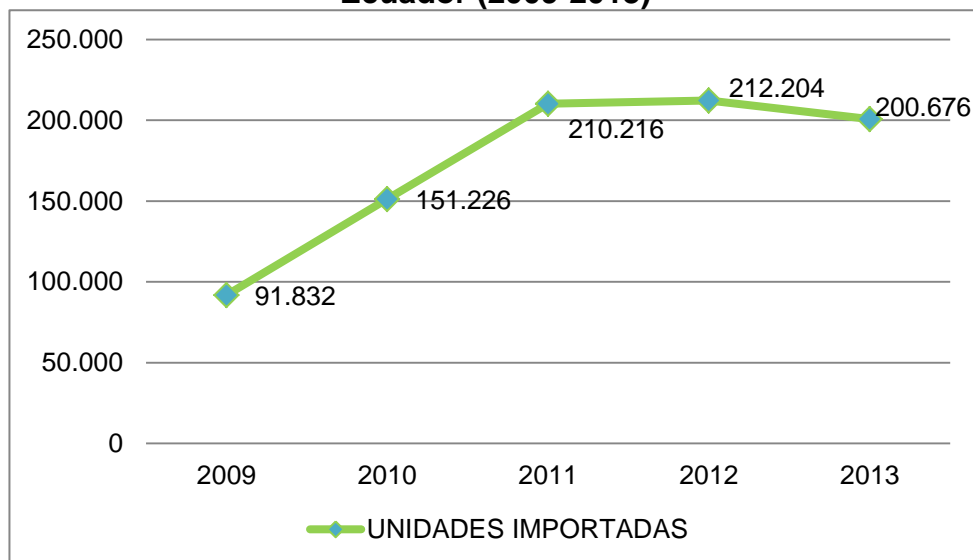
Tabla N° 27: Importaciones de vehículos Colombia (2009-2013)

AÑO	UNIDADES IMPORTADAS
2009	91.832
2010	151.226
2011	210.216
2012	212.204
2013	200.676

Fuente: ANDI (2013)

Elaborado por: Maritza Vallejo

Gráfico N° 24: Importaciones de vehículos Ecuador (2009-2013)



Fuente: ANDI (2013)

Elaborado por: Maritza Vallejo

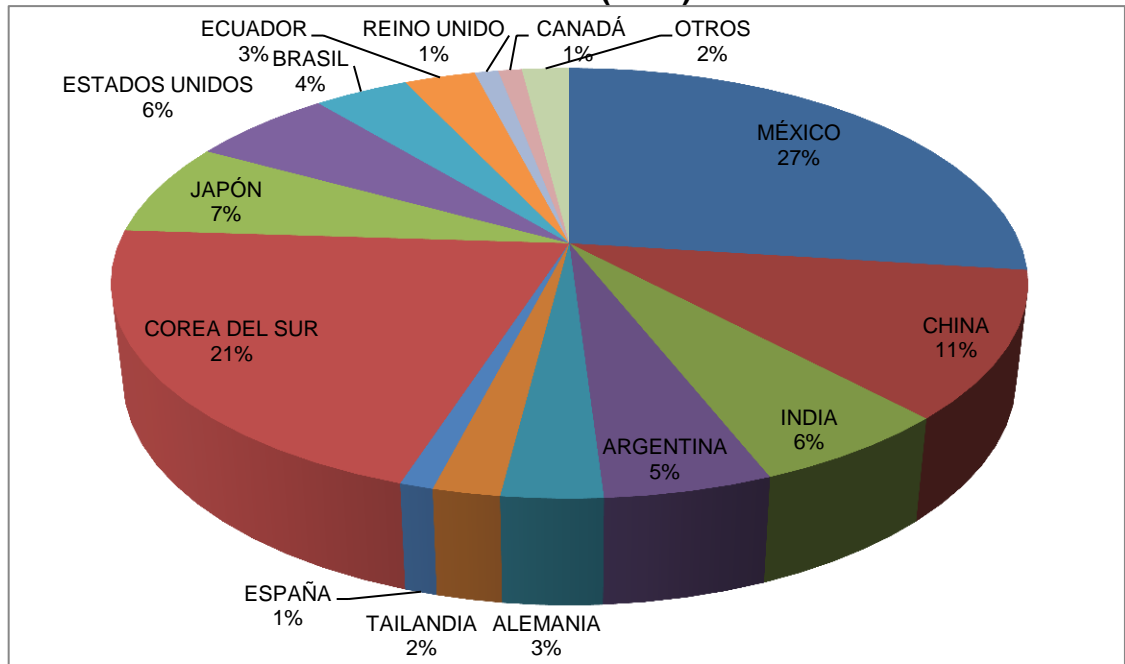
Tabla N° 28: Participación en importaciones por país de origen Colombia (2013)

PAÍS	AÑO 2013
MÉXICO	27%
CHINA	11%
INDIA	6%
ARGENTINA	5%
ALEMANIA	3%
TAILANDIA	2%
ESPAÑA	1%
COREA DEL SUR	21%
JAPÓN	7%
ESTADOS UNIDOS	6%
BRASIL	4%
ECUADOR	3%
REINO UNIDO	1%
CANADÁ	1%
OTROS	2%

Fuente: ANDI (2013)

Elaborado por: Maritza Vallejo

Gráfico N° 25: Participación en importaciones por país de origen Colombia (2013)



Fuente: ANDI (2013)

Elaborado por: Maritza Vallejo

3.7.4.6. EXPORTACIONES REALIZADAS POR COLOMBIA

Durante el 2013, según cifras de la DIAN, la industria Colombiana exportó 48.866 vehículos, presentando un crecimiento del 89% respecto a las exportaciones del 2012 que fueron de 25.798 unidades lo que representa un 23% del total de la producción nacional. Siendo éste el mejor año para las exportaciones de vehículos en Colombia luego de sufrir una disminución en el año 2009 donde tan solo se exportaron 4974 vehículos debido a los problemas de orden político con Venezuela y Ecuador que afectaron notablemente la exportación de vehículos.

Las exportaciones colombianas de vehículos han logrado diversificar nuevos mercados internacionales; antes del 2010 los vehículos nacionales llegaban principalmente a Venezuela (88%) y Ecuador (12%), a partir del 2012 los países de destino de las exportaciones, en su orden son; México 43,17%, Ecuador 28,80%, Perú 9,96%, Argentina 8,78%, Chile 4,36%, Venezuela 2,13%, Guatemala 1,20%, Panamá 1,20% y los demás 1%.

Cabe resaltar que alrededor del 51% de las exportaciones colombianas llegan a países que se caracterizan por tener industrias automotrices competitivas y robustas como son México y Argentina.

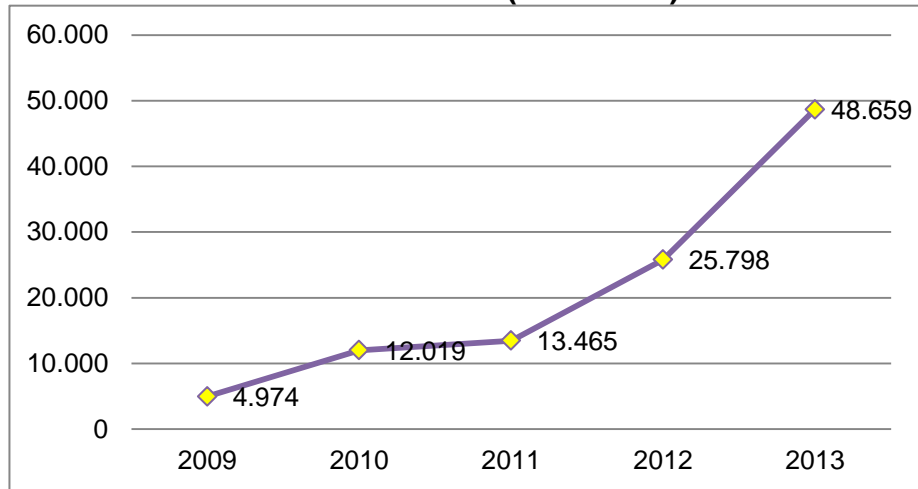
**Tabla Nº 29: Exportaciones de vehículos
Colombia (2009-2013)**

AÑO	UNIDADES EXPORTADAS
2009	4.974
2010	12.019
2011	13.465
2012	25.798
2013	48.659

Fuente: ANDI (2013)

Elaborado por: Maritza Vallejo

Gráfico N° 26: Exportaciones de vehículos Colombia (2009-2013)



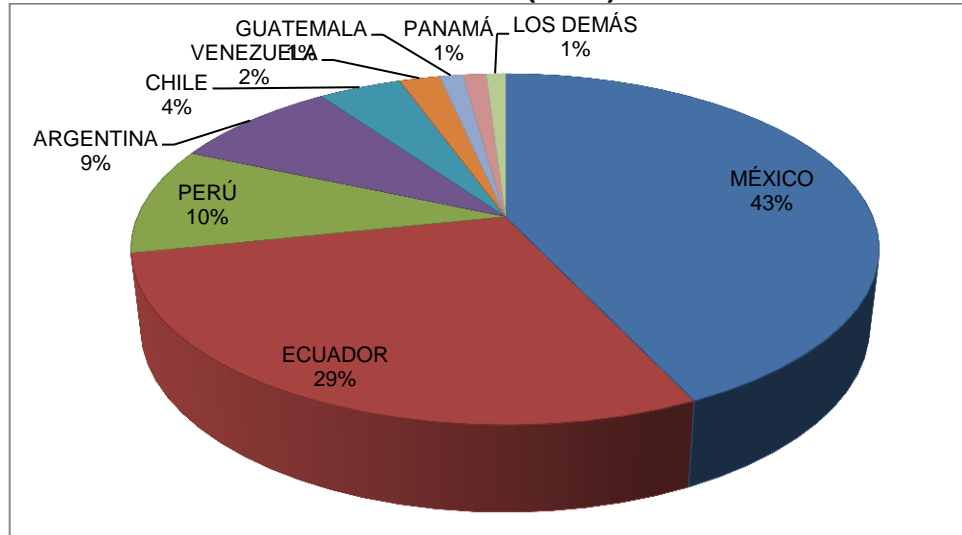
Fuente: ANDI (2013)
Elaborado por: Maritza Vallejo

Tabla N° 30: Participación en exportaciones por país de destino Colombia (2013)

PAÍS	AÑO 2013
MÉXICO	43,1%
ECUADOR	28,8%
PERÚ	9,9%
ARGENTINA	8,7%
CHILE	4,3%
VENEZUELA	2,1%
GUATEMALA	1,2%
PANAMÁ	1,2%
LOS DEMÁS	1,0%

Fuente: ANDI (2013)
Elaborado por: Maritza Vallejo

Gráfico N° 27: Participación en Exportaciones por país de destino Colombia (2013)



Fuente: ANDI (2013)
Elaborado por: Maritza Vallejo

3.7.4.7. PRODUCCIÓN O ENSAMBLAJE DE VEHÍCULOS EN COLOMBIA

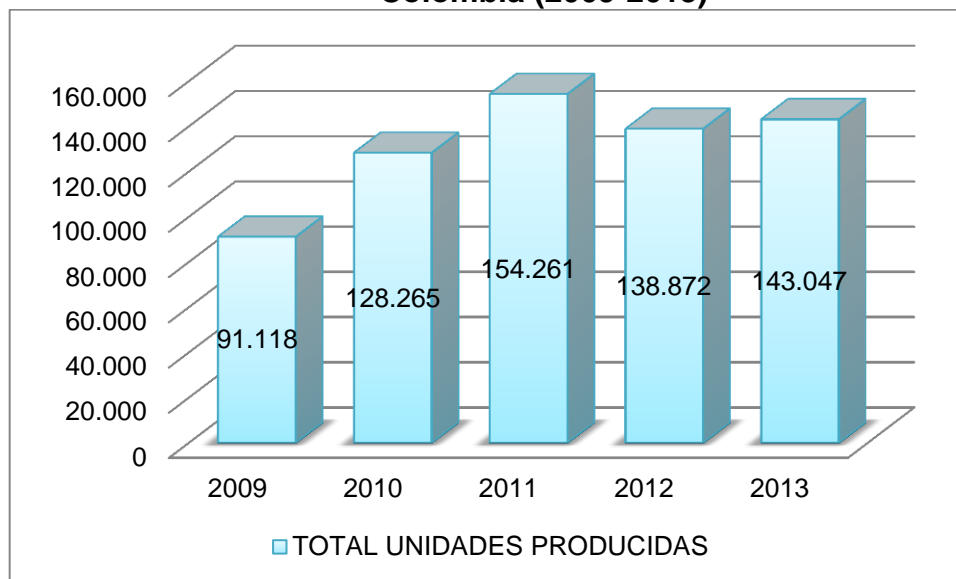
La producción de vehículos en 2012 en Colombia de acuerdo al ANDI (2013), tuvo un comportamiento decreciente del 10% respecto del año anterior, con 138.872 unidades producidas, provocada por una desaceleración del consumo de vehículos y por la pérdida de participación de la industria en el mercado de vehículos en Colombia. Pese a esto, la producción nacional ha logrado llegar a más de 10 países dentro de los que se destacan México y Argentina, por tener industrias automotrices robustas y competitivas. Para el 2013, la producción nacional logro crecer un 3% en comparación al 2012, produciéndose 143.047 unidades.

Tabla N° 31: Producción nacional de vehículos Colombia (2009-2013)

AÑO	TOTAL UNIDADES PRODUCIDAS
2009	91.118
2010	128.265
2011	154.261
2012	138.872
2013	143.047

Fuente: ANDI (2013)
Elaborado por: Maritza Vallejo

Gráfico N° 28: Producción Nacional de vehículos Colombia (2009-2013)



Fuente: ANDI (2013)

Elaborado por: Maritza Vallejo

3.7.4.8. COMPETENCIA DE VEHÍCULOS EN COLOMBIA

La competencia interna en Colombia según el ANDI (2013), se encuentra posicionada por 8 ensambladoras con una capacidad instalada de 320.000 vehículos, y 179 autopartistas que representan el 4,0% del PIB industrial. La industria contribuye con el 2,85 del total del valor agregado industrial, según las últimas cifras oficiales de la Encuesta Anual Manufacturera del DANE. En Colombia están instaladas las siguientes ensambladoras de vehículos:

Tabla N° 32: Ensambladoras Colombianas

EMPRESA	MARCAS ENSAMBLADAS
Compañía Colombiana Automotriz	Mazda
General Motors Colmotores	Isuzu, Volvo y Chevrolet
Sofasa	Renault
Hino Motors Manufacturing S.A.	Hino y Toyota
Carrocerías Non Plus Ultra S.A.	marca propia, CKD Volkswagen
Compañía de Autoensamble Nissan	Nissan
Navistrans S.A	Agrale, Iveco
Daimler	Mercedes-Benz y Freightliner

Fuente: ANDI (2013)

Elaborado por: Maritza Vallejo

Las cuatro primeras empresas concentran el 99% de la producción, en términos de unidades.

Dentro de la Competencia Internacional se puede identificar que los principales países que tienen una relación en la comercialización de vehículos automóviles con Colombia son: México, Corea, China, Ecuador, Holanda, India y Estados Unidos, según PRO ECUADOR (2013), los principales países de origen de las importaciones de vehículos a diciembre de 2012 fueron: México (17,6%), Corea (14,23%), China (7,31%), Ecuador (4,13%) e India (4,04%). Donde podemos identificar que los vehículos enviados desde Ecuador tienen acogida y participación en el mercado Colombiano.

Además un informe de Economista América (2014) muestra que, la colocación de vehículos importados ha ocasionado una disminución significativa de la participación de la industria nacional en el consumo de vehículos, perdiendo en el último quinquenio un 17%, pasando de 48% al 32%. México es el país con mayor participación en las importaciones de vehículos.

3.7.5. BALANZA COMERCIAL

3.7.5.1. BALANZA COMERCIAL TOTAL ECUADOR – COLOMBIA

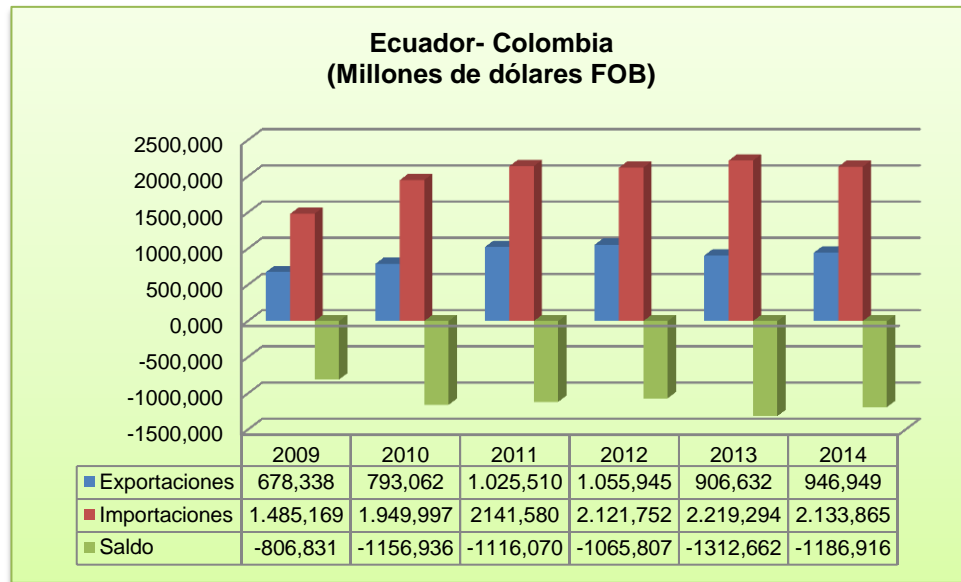
Tabla N° 33: Balanza Comercial

Ecuador-Colombia (Millones de dólares FOB)						
AÑO	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Exportaciones	678,338	793,062	1.025,510	1.055,945	906,632	946,949
Importaciones	1.485,169	1.949,997	2141,580	2.121,752	2.219,294	2.133,865
Saldo	-806,831	-1156,936	-1116,070	-1065,807	-1312,662	-1186,916
Total	2.163,51	2.743,06	3.167,09	3.177,70	3.125,93	3.080,81

Fuente: Banco Central del Ecuador

Elaborado por: Maritza Vallejo

Gráfico N° 29: Balanza Comercial



Fuente: Banco Central del Ecuador

Elaborado por: Maritza Vallejo

ANÁLISIS

La tabla y gráfica anteriores muestran el comportamiento de las exportaciones e importaciones realizadas entre Ecuador y Colombia durante los últimos 5 años, a pesar de mantener un constante flujo comercial, las importaciones al igual que las exportaciones mantienen leves descensos e incrementos porcentuales lo que genera un déficit comercial para el Ecuador, debido a que en el 2014, las exportaciones tan solo ascendieron a 946,94 millones de dólares FOB mientras que las importaciones fueron de 2.133,86 millones de dólares FOB a pesar de existir una disminución de 85,42 millones de dólares FOB con relación al año anterior, el déficit comercial ascendió a 1186,916 millones de dólares FOB, esto se debe a que Ecuador importa bienes y servicios con alto valor agregado y sus exportaciones se concentran en materias primas o en productos semi-transformados que en el mercado internacional tienen un precio inferior que los productos transformados.

3.7.5.2. BALANZA COMERCIAL VEHÍCULOS - AUTOMÓVILES (FRONTERA TERRESTRE ECUADOR – COLOMBIA)

SUB-PARTIDA ARANCELARIA: 8704211090 - Vehículos automóviles para transporte de mercancías: Los demás, con motor de émbolo (pistón) de encendido por compresión (diésel o semi-diésel): De peso total con carga máxima inferior o igual a 5 t: Inferior o igual a 4,537 t: Los demás

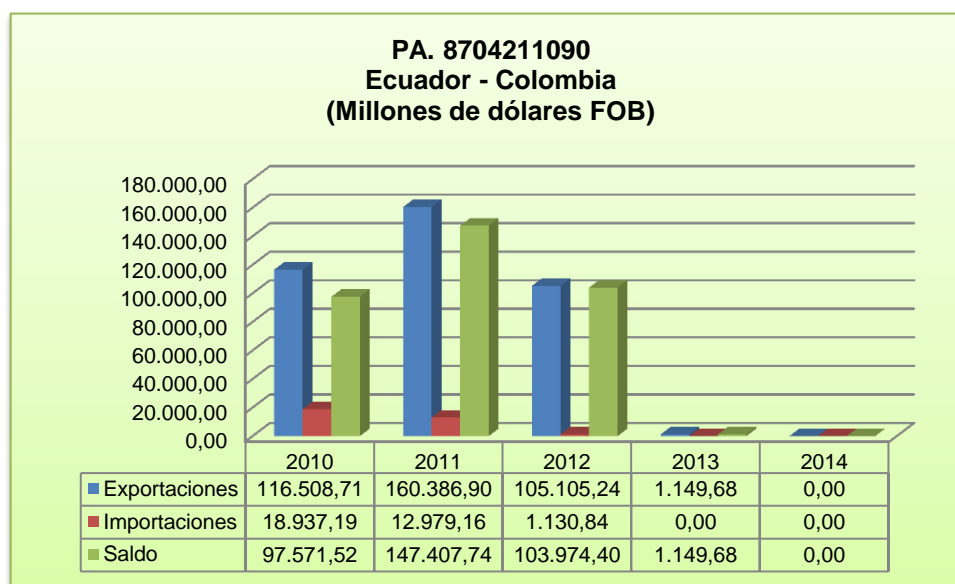
Tabla N° 34: Balanza Comercial

PA. 8704211090 Ecuador-Colombia (Millones de dólares FOB)					
AÑO	2010	2011	2012	2013	2014
Exportaciones	116.508,71	160.386,90	105.105,24	1.149,68	0,00
Importaciones	18.937,19	12.979,16	1.130,84	0,00	0,00
Saldo	97.571,52	147.407,74	103.974,40	1.149,68	0,00
Total	135.445,90	173.366,06	106.236,08	1.149,68	0,00

Fuente: Banco Central del Ecuador

Elaborado por: Maritza Vallejo

Gráfico N° 30: Balanza Comercial



Fuente: Banco Central del Ecuador

Elaborado por: Maritza Vallejo

ANÁLISIS

La tabla y gráfica anterior muestra la variación de exportaciones e importaciones de la sub-partida arancelaria 8704211090, vehículos automóviles para transporte de mercancías, realizadas entre Ecuador y Colombia durante los últimos 5 años, a pesar de mantener una disminución en las exportaciones se presenta un saldo superavitario para Ecuador, sin embargo en los últimos 2 años no se han realizado importaciones de esta partida, generando un mayor impacto para el 2014 porque tampoco se realizaron exportaciones hacia Colombia, esto se debe a la política comercial adoptada por el gobierno central de Ecuador, misma que se aplicó a finales del 2012, donde se establecieron cupos a las importaciones de vehículos.

SUBPARTIDA ARANCELARIA: 8703239090- Automóviles de turismo y demás vehículos automóviles concebidos principalmente para transporte de personas (excepto los de la partida 8702), incluidos los del tipo familiar (break o station wagon) y los de carreras: Los demás vehículos con motor de émbolo (pistón) alternativo de encendido por chispa: De cilindrada superior a 1 500 cm³ pero inferior o igual a 3 000 cm³: Los demás

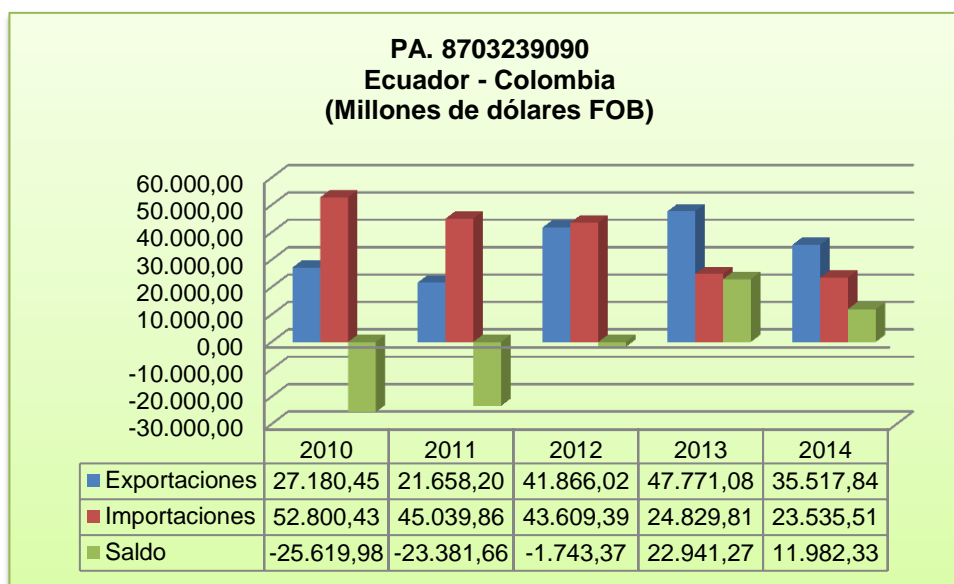
Tabla N° 35: Balanza Comercial

PA. 8703239090 Ecuador-Colombia (Millones de dólares FOB)					
AÑO	2010	2011	2012	2013	2014
Exportaciones	27.180,45	21.658,20	41.866,02	47.771,08	35.517,84
Importaciones	52.800,43	45.039,86	43.609,39	24.829,81	23.535,51
Saldo	-25.619,98	-23.381,66	-1.743,37	22.941,27	11.982,33
Total	79.980,88	66.698,06	85.475,41	72.600,89	59.053,35

Fuente: Banco Central del Ecuador

Elaborado por: Maritza Vallejo

Gráfico N° 31: Balanza Comercial



Fuente: Banco Central del Ecuador
Elaborado por: Maritza Vallejo

ANÁLISIS

La tabla y gráfica anterior muestra la variación de exportaciones e importaciones realizadas entre Ecuador y Colombia de la sub-partida arancelaria 8703239090, automóviles de turismo y demás vehículos automóviles concebidos principalmente para transporte de personas, a pesar de mantener una disminución tanto en las exportaciones e importaciones existen un superávit comercial de 11.982, 33 millones de dólares FOB para Ecuador en el 2014. Sin embargo el panorama fue mejor en el 2013, donde las exportaciones ascendieron a 47.771,08 millones de dólares y las importaciones llegaron a 22.829,81 millones de dólares disminuyendo en 18.779,58 millones de dólares en comparación al 2012 donde se mantenía un déficit comercial.

SUBPARTIDA ARANCELARIA: 8703231090- Automóviles de turismo y demás vehículos automóviles concebidos principalmente para transporte de personas (excepto los de la partida 8702), incluidos los del tipo familiar (break o station wagon) y los de carreras: Los demás vehículos con motor de émbolo (pistón) alternativo de encendido por chispa: De cilindrada superior a 1 500 cm³ pero inferior o igual a 3 000 cm³: Camperos (4 x 4): Los demás.

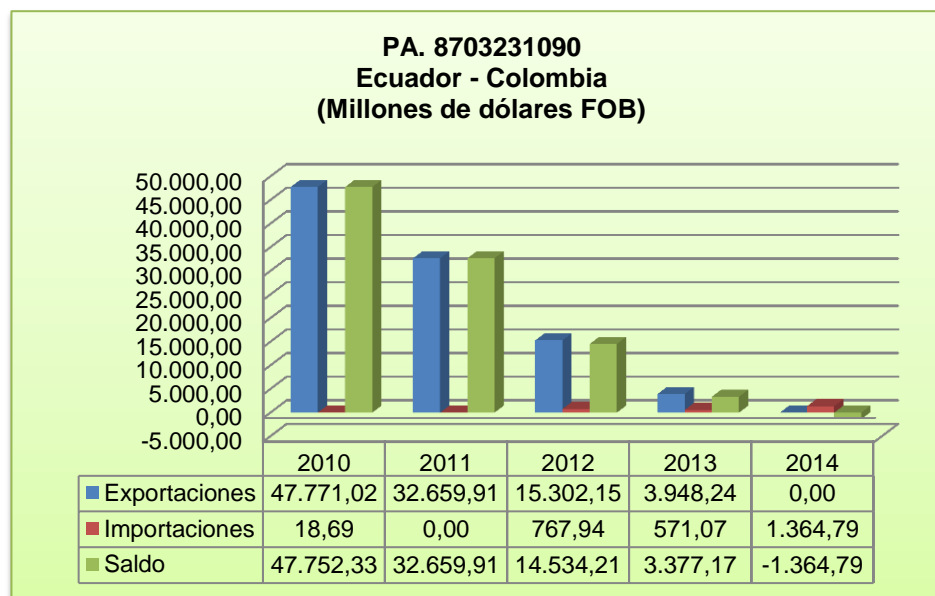
Tabla N° 36: Balanza Comercial

PA. 8703231090 Ecuador-Colombia (Millones de dólares FOB)					
AÑO	2010	2011	2012	2013	2014
Exportaciones	47.771,02	32.659,91	15.302,15	3.948,24	0,00
Importaciones	18,69	0,00	767,94	571,07	1.364,79
Saldo	47.752,33	32.659,91	14.534,21	3.377,17	-1.364,79
Total	47.789,71	32.659,91	16.070,09	4.519,31	1.364,79

Fuente: Banco Central del Ecuador

Elaborado por: Maritza Vallejo

Gráfico N° 32: Balanza Comercial



Fuente: Banco Central del Ecuador

Elaborado por: Maritza Vallejo

ANÁLISIS

La tabla y gráfica anterior muestra la variación de exportaciones e importaciones realizadas entre Ecuador y Colombia de la sub-partida arancelaria 8703231090, automóviles de turismo y demás vehículos automóviles concebidos principalmente para transporte de personas, durante los últimos 5 años, evidenciando una disminución considerable en las exportaciones y un incremento porcentual en las importaciones de esta partida,

lo cual genera un déficit comercial para el 2014 de 1.364,79 millones de dólares FOB.

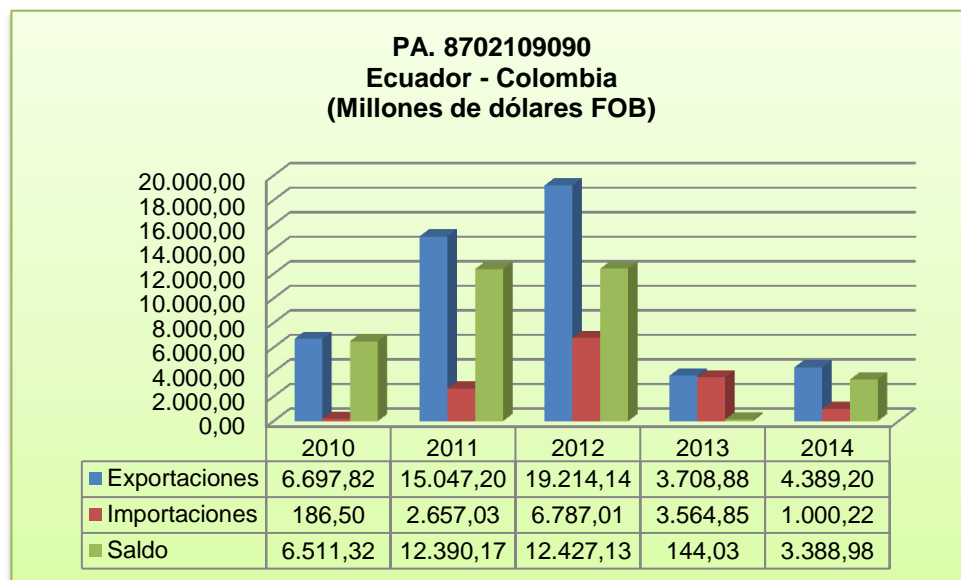
SUBPARTIDA ARANCELARIA: 8702109090 - Vehículos automóviles para transporte de ≥ 10 personas, incluido el conductor, con motor de émbolo "pistón", de encendido por compresión "diésel o semi-diésel": los demás.

Tabla N° 37: Balanza Comercial

PA. 8702109090 Ecuador-Colombia (Millones de dólares FOB)					
AÑO	2010	2011	2012	2013	2014
Exportaciones	6.697,82	15.047,20	19.214,14	3.708,88	4.389,20
Importaciones	186,50	2.657,03	6.787,01	3.564,85	1.000,22
Saldo	6.511,32	12.390,17	12.427,13	144,03	3.388,98
Total	6.884,32	17.704,23	26.001,15	7.273,73	5.389,42

Fuente: Banco Central del Ecuador
Elaborado por: Maritza Vallejo

Gráfico N° 33: Balanza Comercial



Fuente: Banco Central del Ecuador
Elaborado por: Maritza Vallejo

ANÁLISIS

La tabla y gráfica anterior muestra la variación de exportaciones e importaciones realizadas entre Ecuador y Colombia de la Subpartida arancelaria 8702109090, vehículos automóviles para transporte de personas, registrando un incremento en las exportaciones ecuatorianas las cuales ascendieron a 4.389,20 millones de dólares FOB en el 2014 y una disminución en las importaciones mismas que fueron de 1.000, 22 millones de dólares FOB, generando que el superávit comercial ascienda a 3.388,98 millones de dólares, una crecimiento favorable para Ecuador en comparación al año anterior que fue de 144, 03 millones de dólares.

3.8. MATRIZ PRODUCTIVA

3.8.1. Matriz Productiva Ecuador

La Matriz Productiva de Ecuador ha sido por excelencia primario – exportadora, casi en su totalidad se ha explotado los recursos naturales del país y se exporta materias primas sin generar ningún valor agregado, importando productos terminados con alto valor agregado, generando que la balanza comercial del Ecuador sea deficitaria y así exista una pérdida económica excesiva para el país siendo vulnerables ante los mercados internacionales. Ahora bien, para poder contrarrestar este antiguo modelo generador de riquezas el actual gobierno impulsa la transformación de la matriz productiva, que permitirá pasar de una economía extractivista a una economía basada en el conocimiento con alto nivel tecnológico e innovación. Esta transformación del modelo de producción tiene como objetivo primordial ser menos dependientes de los recursos naturales no renovables, enfocando el crecimiento y desarrollo del país, en la economía del talento humano de tal forma que los ecuatorianos y ecuatorianas seamos el medio y el fin para lograr este gran cambio contribuyendo así al desarrollo del país, centrándose en cuatro ejes

fundamentales tales como: La diversificación de la producción, donde se busca crear nuevas industrias y generar nuevos tipos de negocios. La generación de valor agregado que busca aprovechar la materia prima de excelente calidad existente en el país y exportar bienes procesados o terminados. La sustitución selectiva de importaciones donde se pretende reemplazar ciertos productos que actualmente se importan por la producción nacional de los mismos. Finalmente, tenemos la mejora en la oferta exportable para lograr una mayor productividad y competitividad.

Asimismo, este cambio se genera a partir del desarrollo de las industrias básicas, intermedias, Mipymes y conexas, donde los 14 sectores priorizados y las cinco industrias estratégicas buscan formar encadenamientos productivos para este proceso de cambio productivo. Los sectores priorizados, así como las industrias estratégicas, serán los que faciliten la articulación efectiva de la política pública y la materialización de esta transformación, ya que permitirán el establecimiento de objetivos y metas específicas en cada industria.

Por tal motivo el sector automotriz juega un papel muy importante en este proceso de transformación productiva debido a que forma parte de los 14 sectores priorizados, donde se busca sustituir las importaciones de partes y piezas de automotores y empezar a producirlas en el país y así ensamblar vehículos con mayor componente nacional. Para lograr esto, se han establecido varios lineamientos que están conectados dentro de un encadenamiento productivo, donde todos los sectores se conectaran directamente con las industrias estratégicas o llamadas también industrias pesadas, donde la siderurgia y metalurgia contribuirán al sector automotor, porque la siderurgia se encarga de la obtención de derivados del hierro y acero. Para el caso ecuatoriano, se utilizará la transformación del mineral de hierro, con esto se busca proveer de productos semielaborados a la industria privada para la obtención de productos finales y la metalurgia transformará minerales no ferrosos en productos semielaborados que son utilizados por las industrias manufactureras para la fabricación de productos metálicos con mayor valor

agregado, como las, partes y piezas de motores, cables, circuitos, entre otros, es así que de acuerdo a la CINAE, el sector automotor integra e impulsa a diferentes actores tales como siderúrgica, metalúrgica, metalmecánica, minera, petrolera, petroquímica, del plástico, vidrio, electricidad, robótica, que son industrias claves para la elaboración de vehículos. Además la industria automotriz busca fusionar la tecnología con talento humano, a través de la transferencia y asimilación de tecnologías en empresas de autopartes y de ensamblaje de automóviles, incorporando mayor componente nacional e involucrando insumos de alta diversidad y especificidad como una industria dinámica e innovadora que se encuentra en constante crecimiento.

3.8.2. Matriz Productiva Colombia

La transformación productiva en Colombia se genera como un proceso que permite a los empresarios obtener resultados extraordinarios a partir de pensar diferente y actuar diferente. Este proceso no tiene fin, porque el país requiere estar en constante crecimiento de su economía y empleo. (MINCOMERCIO, INDUSTRIA Y TURISMO, 2013)

El Programa de Transformación Productiva llamado así en Colombia fue establecido con el fin de transformar a la industria colombiana e impulsar el desarrollo de las empresas que se han establecido en 20 sectores estratégicos para mejorar la economía nacional, logrando su crecimiento y competitividad. Además este programa conoce en detalle a las empresas colombianas, propone una respuesta contundente del Estado para que las empresas aprovechen sus oportunidades de competir y crecer. (MINCOMERCIO, INDUSTRIA Y TURISMO, 2013)

Este proceso permitirá el fortalecimiento de las empresas colombianas, que son el núcleo de la economía del país, y estas a su vez, fortalecerán el desarrollo social de las regiones generando más y mejores empleos. De igual forma se, impulsará la modernización de la industria, llevándola a su encuentro con

nuevas tecnologías, encadenamientos productivos y buenas prácticas que garantizan una producción sostenible.

Dentro de este proceso igual existen 20 sectores que promoverán este programa de transformación productiva, los cuales están divididos en tres grupos: manufacturas, agroindustria y servicios. Siendo la Industria de autopartes y vehículos un sector importante para generar mayores ingresos al país, puesto que se busca incrementar la escala de ensamble potenciando el mercado local a través de organización productiva donde la estructuración de clústers permita mejorar la producción nacional caracterizándola por tener ventajas competitivas mismas que contribuirán a aumentar la exportación de vehículos a los diferentes mercados internacionales.

3.9. PROYECCIONES/TENDENCIAS

A continuación se realizan las proyecciones de los datos estadísticos de las variables que intervienen en el intercambio comercial de vehículos automóviles entre Ecuador - Colombia y en la transformación de la Matriz Productiva.

Para lo cual se utilizó el programa Graph y el software Microsoft Excel, herramientas informáticas que facilitaron la proyección de los datos estadísticos para obtener sus tendencias.

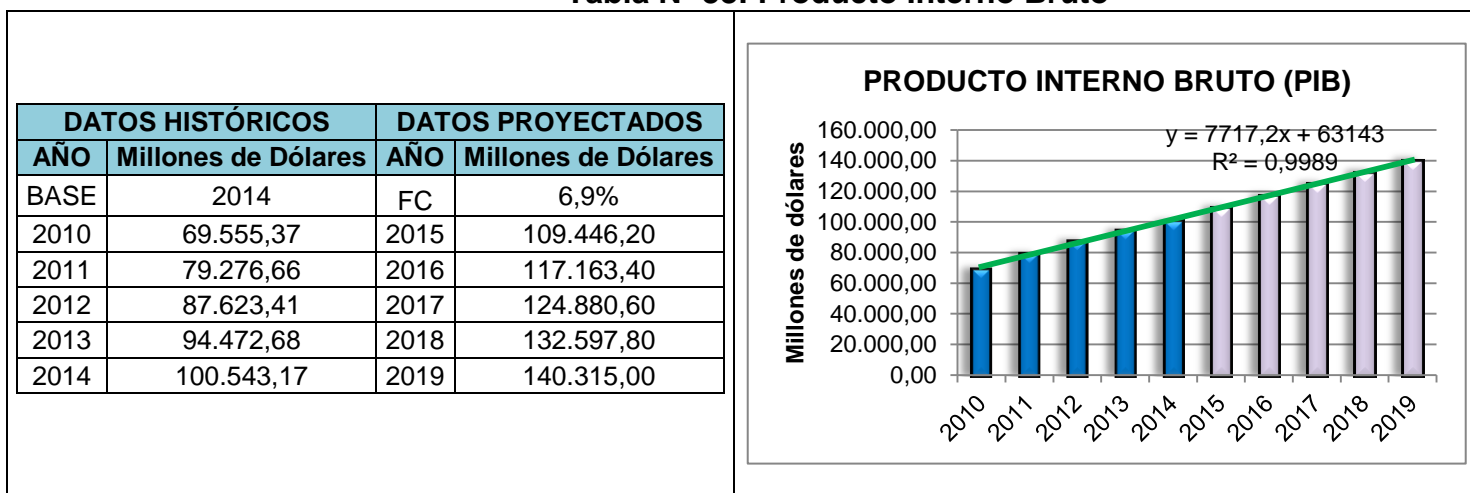
Dentro de estos programas se agregó una línea de tendencia para cada gráfico de acuerdo a su nivel de confiabilidad, R cuadrado.

Cabe mencionar que para estas proyecciones se aplicó las líneas de tendencia: Lineal, polinómica, logarítmica y exponencial.

3.9.1. INTERCAMBIO COMERCIAL

3.9.1.1. Variables del Intercambio Comercial entre Ecuador - Colombia

Tabla N° 38: Producto Interno Bruto

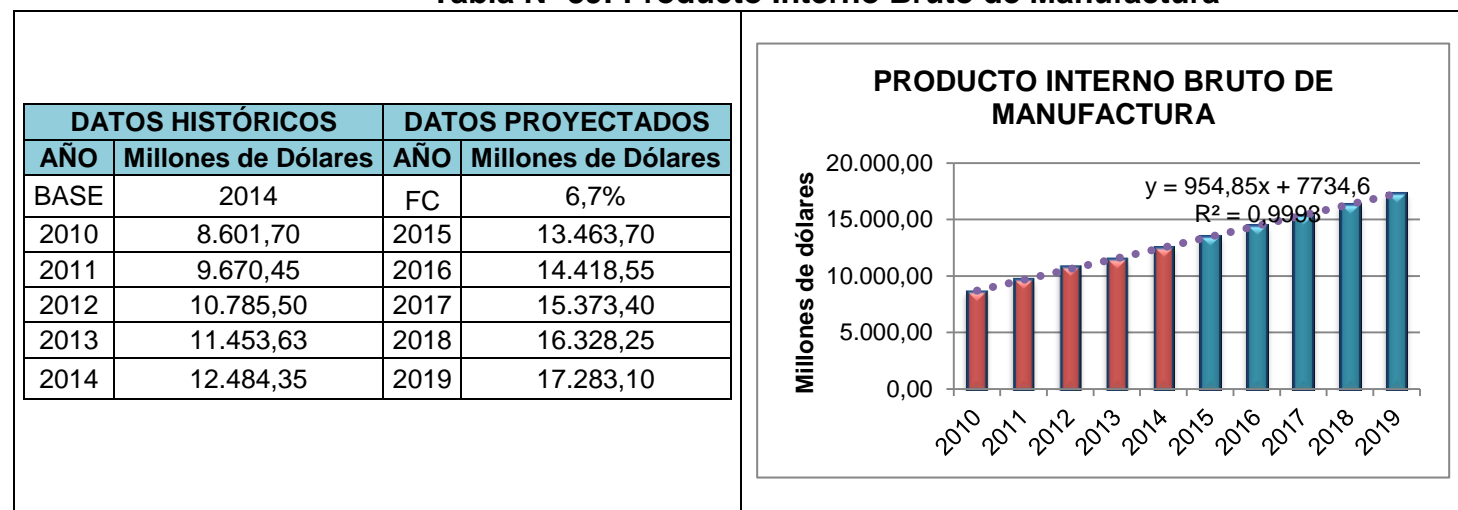


ANÁLISIS: El Producto Interno Bruto es considerado como el valor total de la producción de un país durante un año, para el caso de Ecuador se evidencia una tendencia creciente del 6,9% promedio para los próximos 5 años, lo cual apunta al desarrollo de la economía ecuatoriana y con ello al incremento de la competitividad de las empresas, puesto que al aumentar la producción y exportación de bienes manufacturados se estaría generando un gran aporte al PIB. Sin embargo de acuerdo a la CEPAL (2015), para el 2015 se prevé que el PIB de Ecuador tan solo crezca el 1%, debido “al menor crecimiento de la economía mundial y la mayor volatilidad financiera internacional, así como también, al fin del llamado “superciclo” del precio de los bienes primarios” que afectan negativamente al país por ser una economía especializada en la producción y exportación de bienes primarios como el petróleo, mismos que han sufrido grandes bajas.

Fuente: Banco Central del Ecuador, CEPAL (2015)

Elaborado por: Maritza Vallejo.

Tabla N° 39: Producto Interno Bruto de Manufactura

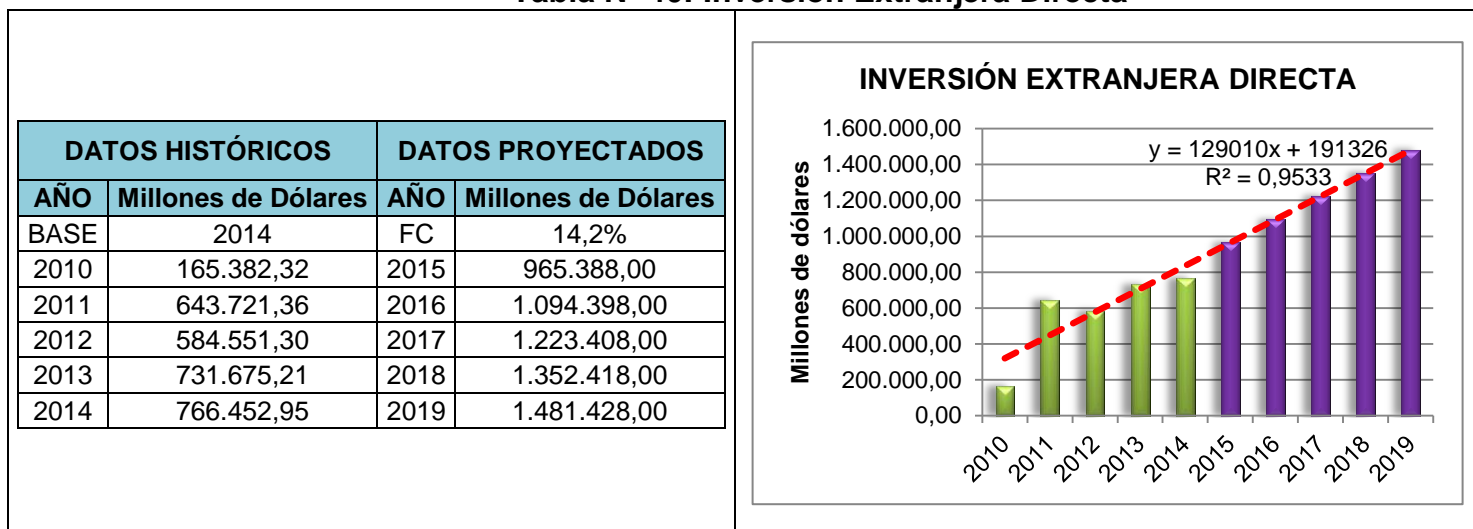


ANÁLISIS: El aporte al PIB por parte del sector manufacturero para los próximos 5 años mantendrá una tendencia de crecimiento del 6,7% promedio, este incremento es muy ventajoso para el sector automotriz porque se estaría identificando que la fabricación de vehículos, remolques y semirremolques, está contribuyendo al desarrollo de la economía del país y que se estaría siguiendo las políticas y lineamientos del gobierno para el cambio de matriz productiva.

Fuente: Banco Central del Ecuador (2015)

Elaborado por: Maritza Vallejo

Tabla N° 40: Inversión Extranjera Directa

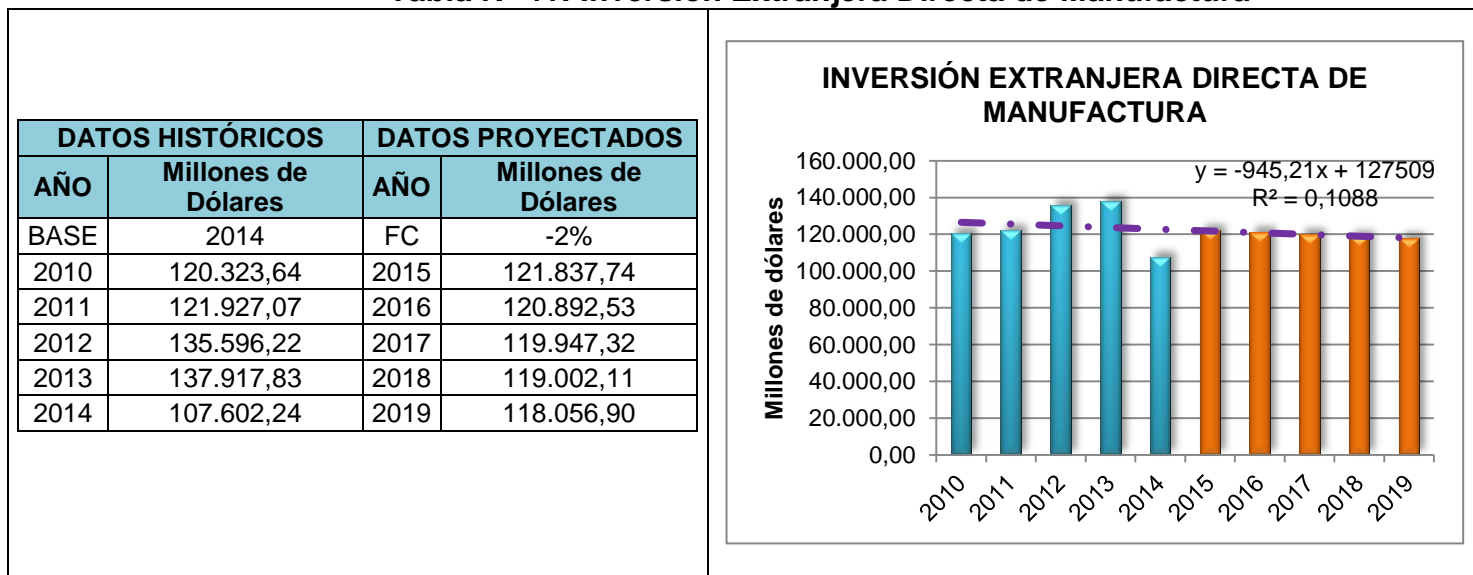


ANÁLISIS: La inversión extranjera directa mantendrá una tendencia de crecimiento del 14,2% promedio, misma que permite evidenciar una entrada neta de capital al país por parte de las empresas transnacionales, logrando mejorar notablemente la productividad, competitividad y desarrollo tecnológico del país. Cabe mencionar que el incremento de la IED en el 2014 fue por el auge de la exploración petrolera puesto que se “adjudicaron diversos contratos a empresas internacionales para trabajar con la compañía estatal Petroamazonas en la exploración de nuevas reservas de petróleo”, por lo que el sector manufacturero recibió solo el 14% de los flujos de IED durante 2014.

Fuente: Banco Central del Ecuador (2015), CEPAL (2015)

Elaborado por: Maritza Vallejo

Tabla N° 41: Inversión Extranjera Directa de Manufactura

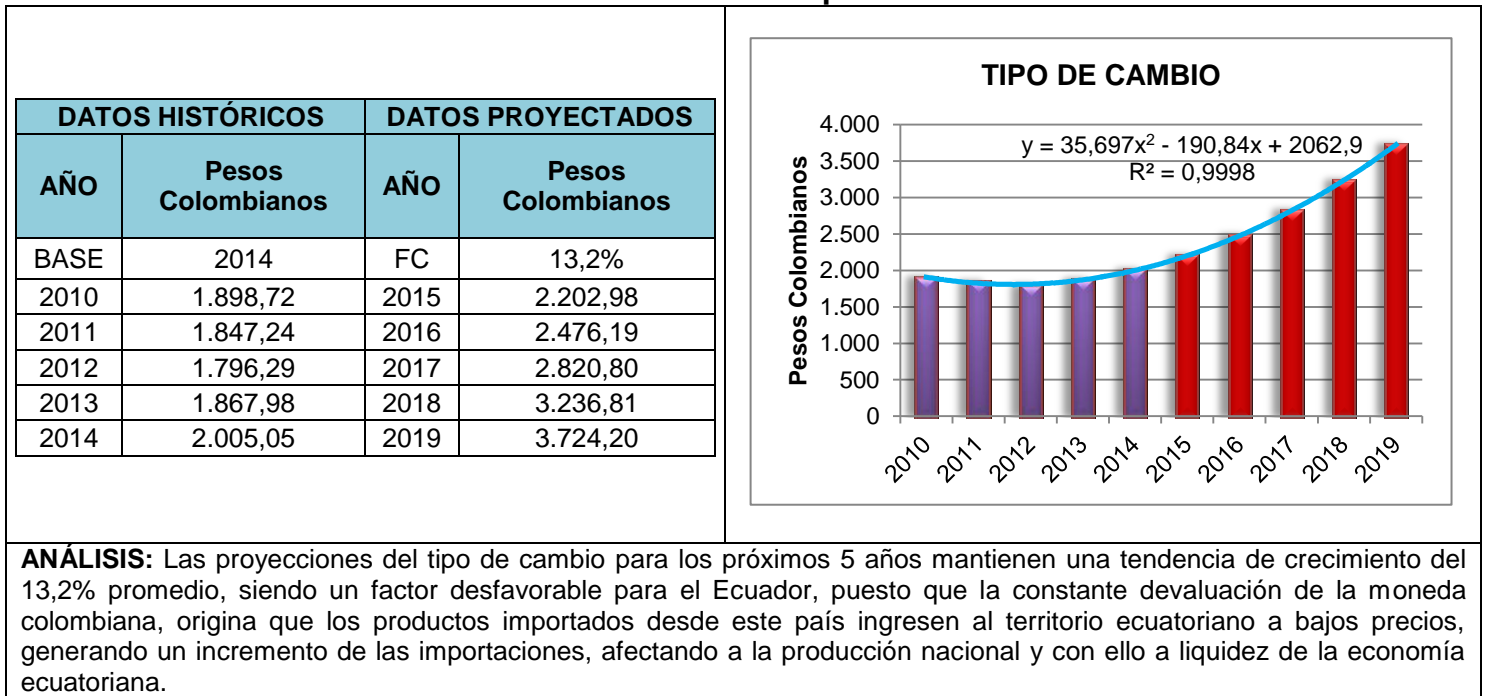


ANÁLISIS: La inversión extranjera directa al sector manufacturero del país engloba algunas industrias entre ellas la del sector automotriz, misma que en el 2014 evidenció una disminución del 22% con respecto al año anterior, esto generará que para los próximos 5 años existiría una tasa de decrecimiento del 2% promedio, siendo muy preocupante para la industria manufacturera puesto que para continuar con los lineamientos de la transformación de la matriz productiva se necesita que exista IED en proyectos emblemáticos, mismos contribuirán a la formación de encadenamientos productivos entre las industrias básicas y el sector automotriz .

Fuente: Banco Central del Ecuador (2015), CEPAL (2015)

Elaborado por: Maritza Vallejo

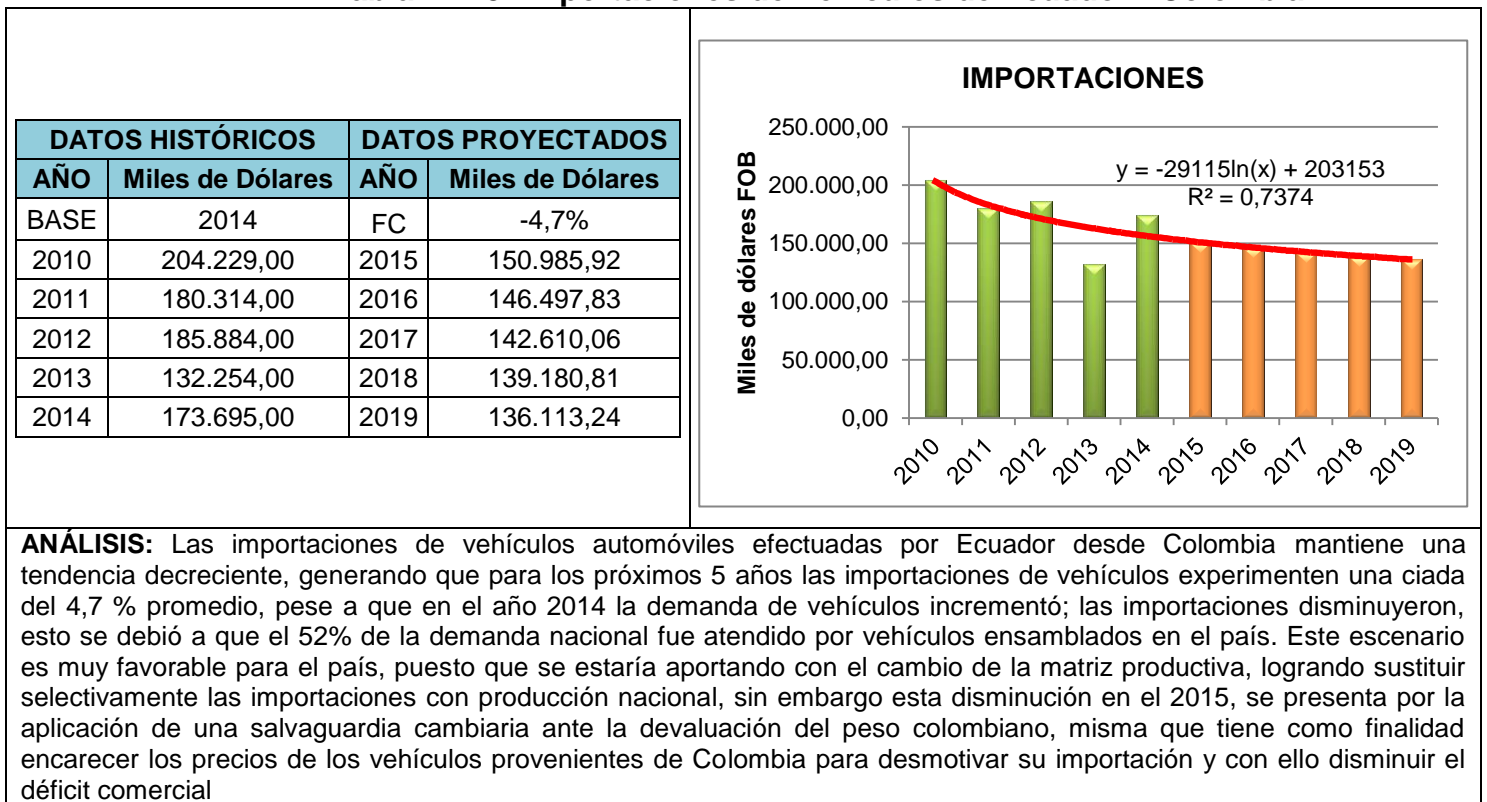
Tabla Nº 42: Tipo de Cambio



Fuente: Banco Central de Ecuador (2015)

Elaborado por: Maritza Vallejo

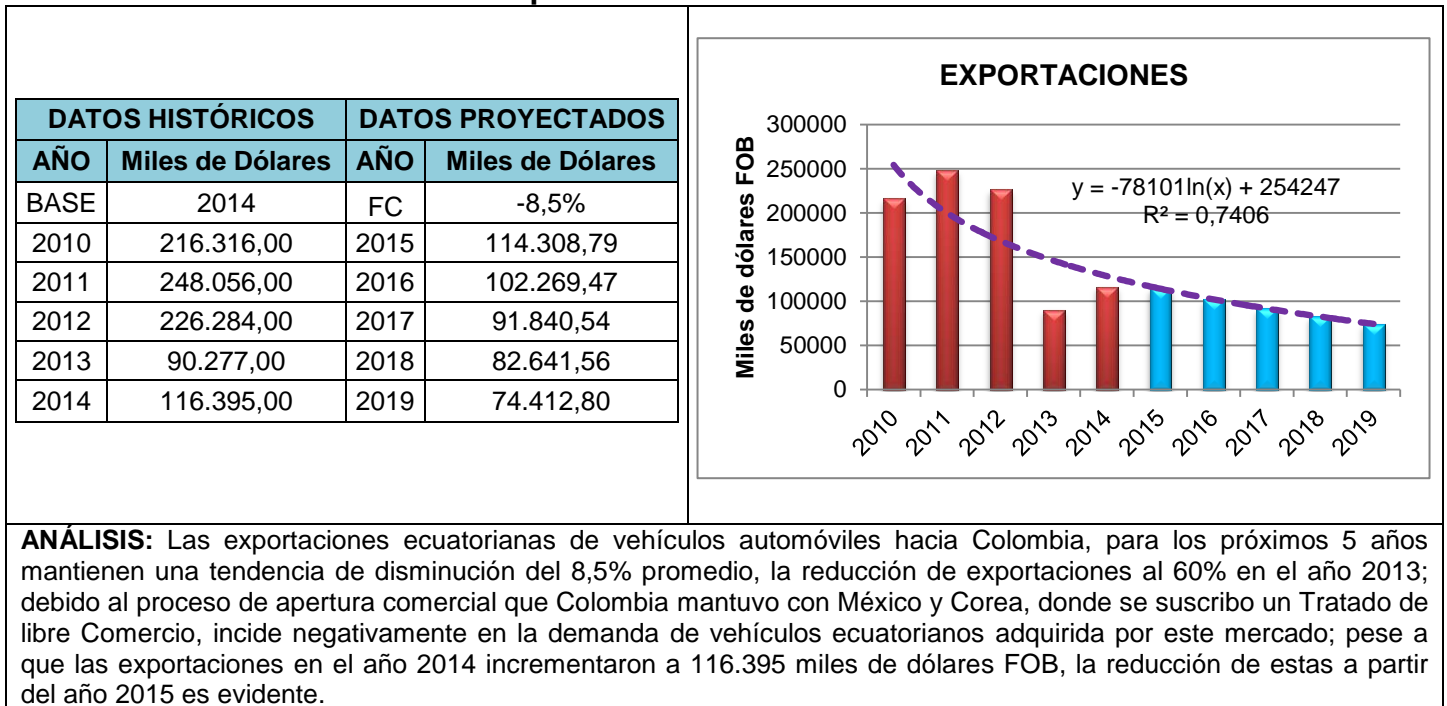
Tabla Nº 43: Importaciones de Vehículos de Ecuador - Colombia



Fuente: Trade Map (2015), AEADE (2014)

Elaborado por: Maritza Vallejo

Tabla N° 44: Exportaciones de Vehículos de Ecuador - Colombia



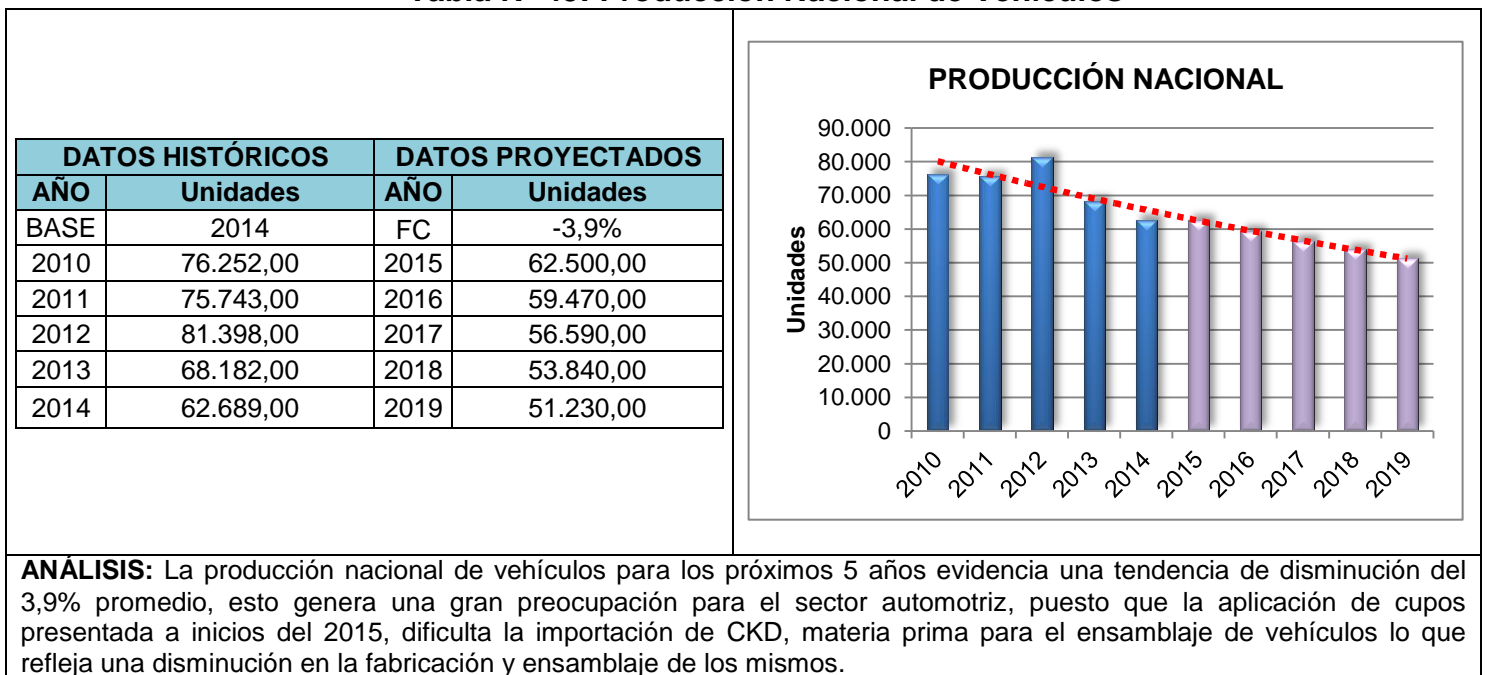
Fuente: Trade Map (2015) AEADE (2013)

Elaborado por: Maritza Vallejo

3.9.2. MATRIZ PRODUCTIVA

3.9.2.1. Variables de la Transformación de la Matriz Productiva

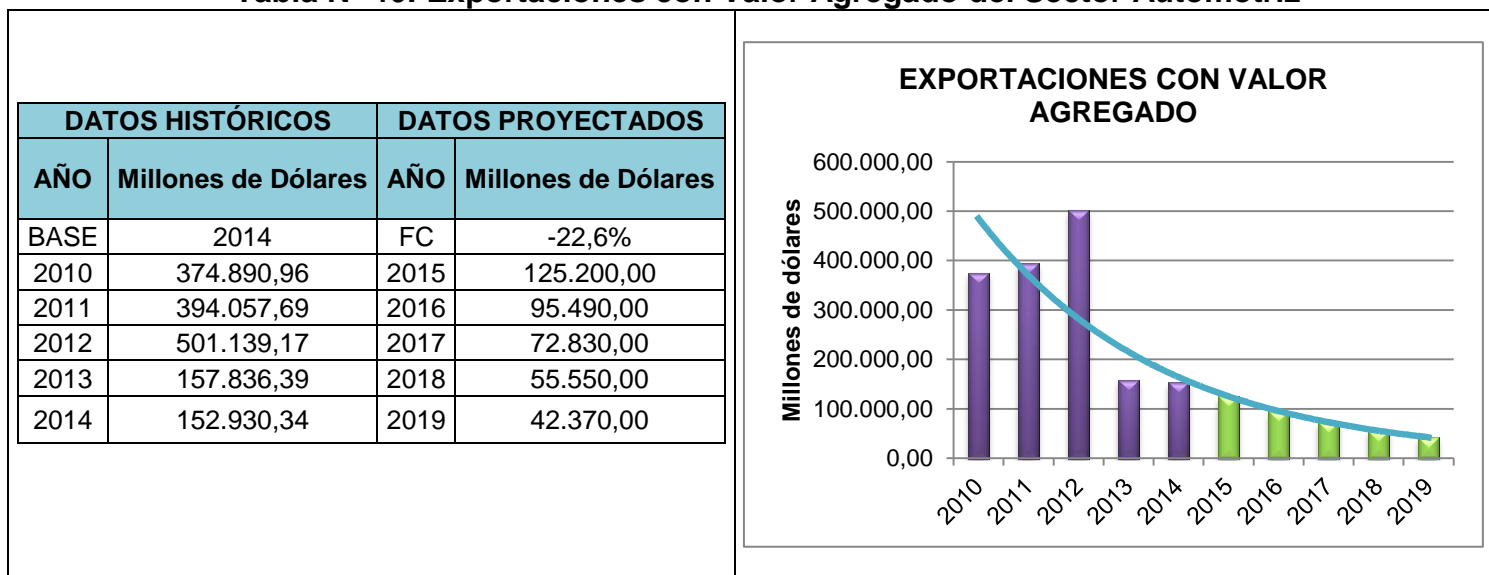
Tabla N° 45: Producción Nacional de Vehículos



Fuente: AEADE (2013-2014)

Elaborado por: Maritza Vallejo

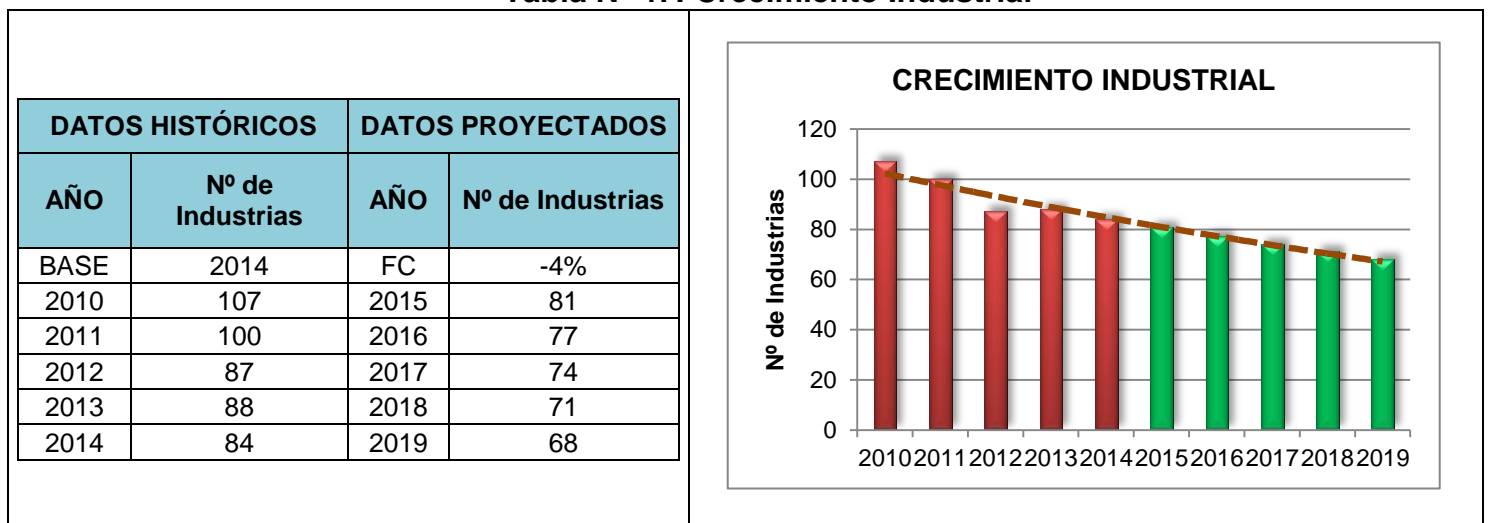
Tabla N° 46: Exportaciones con Valor Agregado del Sector Automotriz



ANÁLISIS: Las exportaciones con valor agregado del Sector Automotriz mantienen una tendencia decreciente para los próximos 5 años evidenciando un disminución del 22,6% promedio, esto es consecuencia de los bajos niveles en la producción nacional, mismos frenan las exportaciones de vehículos con valor agregado y componente nacional en grandes volúmenes, sin embargo con la transformación de la matriz productiva se busca el incremento de las exportaciones con valor agregado y componente nacional a Colombia y hacia nuevos mercados internacionales.

Fuente: INEC (2015)
Elaborado por: Maritza Vallejo

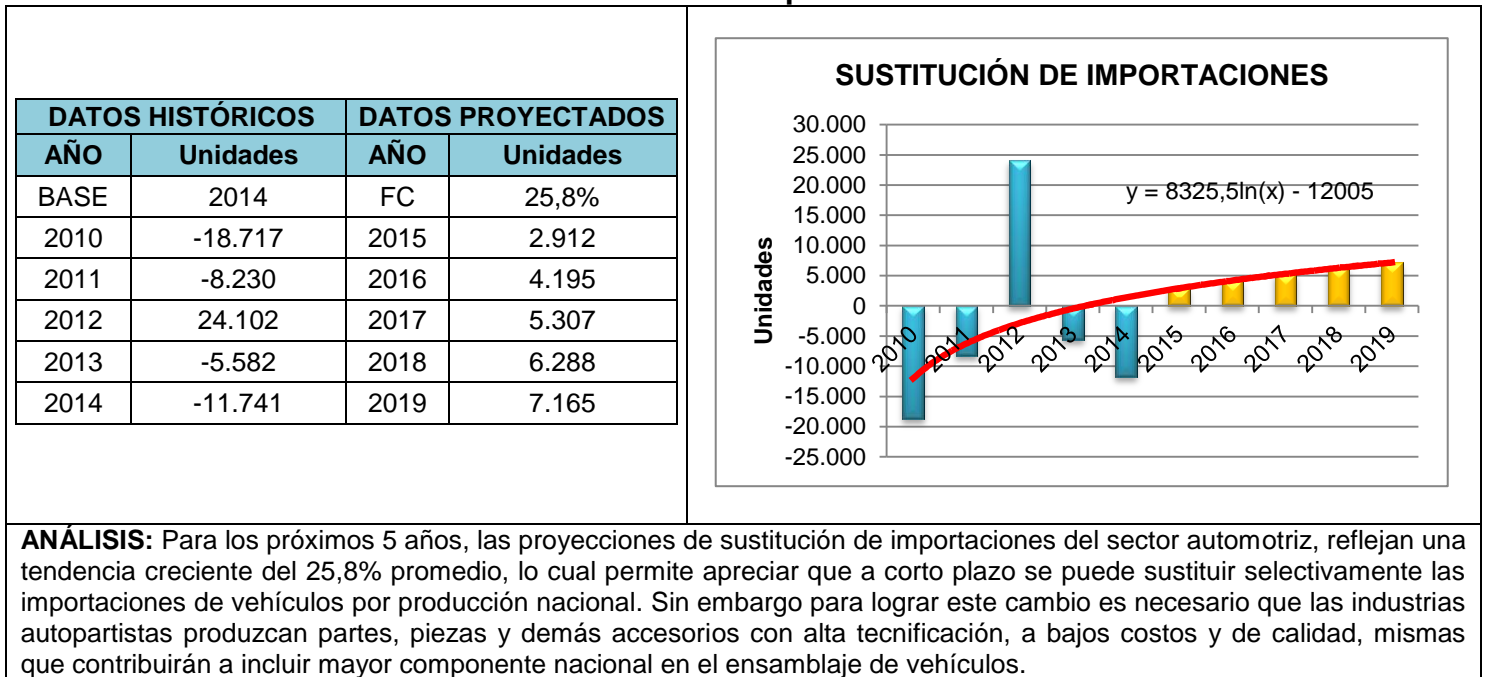
Tabla N° 47: Crecimiento Industrial



ANÁLISIS: Las proyecciones del Crecimiento Industrial del sector de manufacturero principalmente en la fabricación de vehículos automotores, remolques y semirremolques, se refleja una tendencia de decrecimiento del 4% promedio para el periodo 2015 - 2019, esta disminución perjudica al desarrollo económico del país, puesto que con el cambio de la matriz productiva se busca incrementar los niveles de productividad y competitividad de las industrias nacionales, y con ello se estaría frenado el desarrollo de encadenamientos productivos con industria básicas y sectores estratégicos.

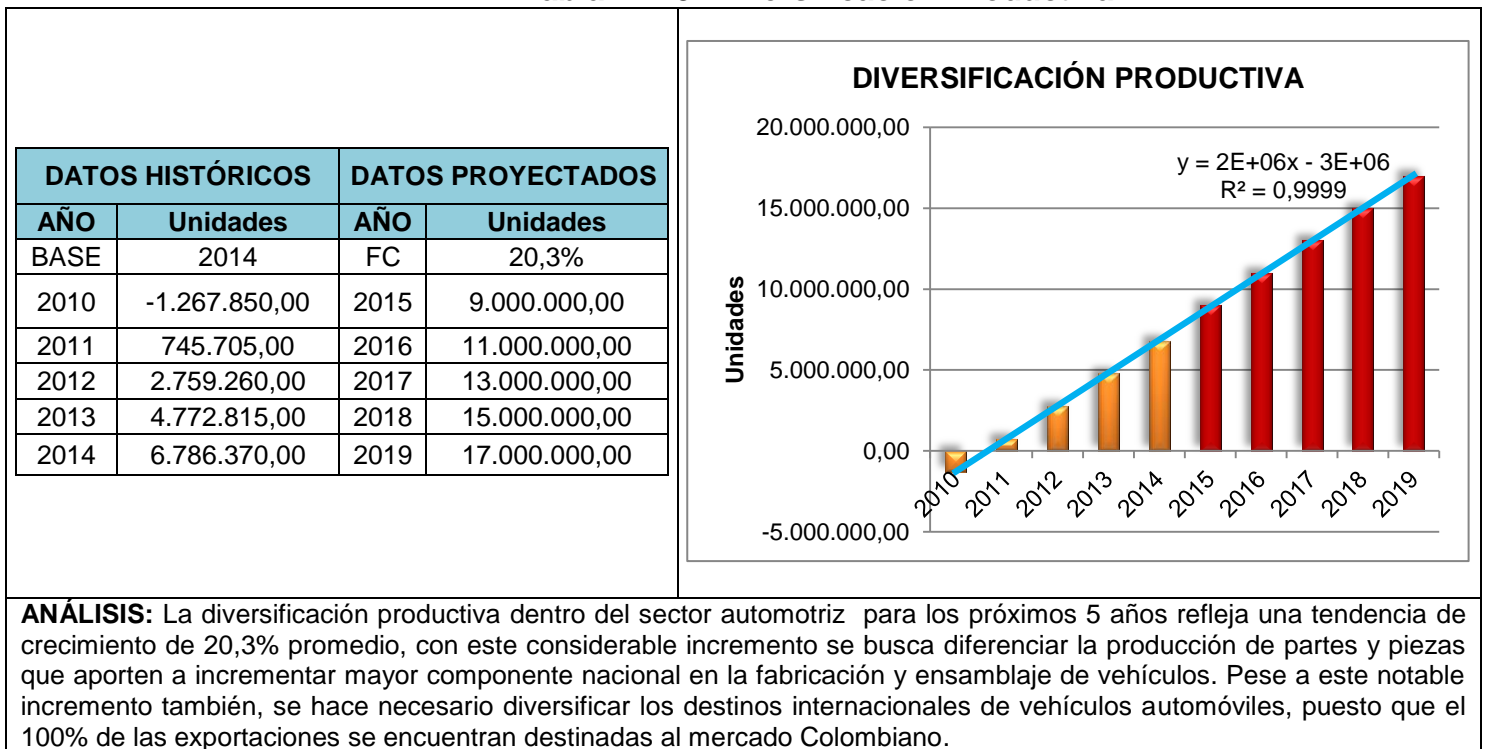
Fuente: Supercias EC (2015)
Elaborado por: Maritza Vallejo

Tabla N° 48: Sustitución de Importaciones del Sector Automotriz



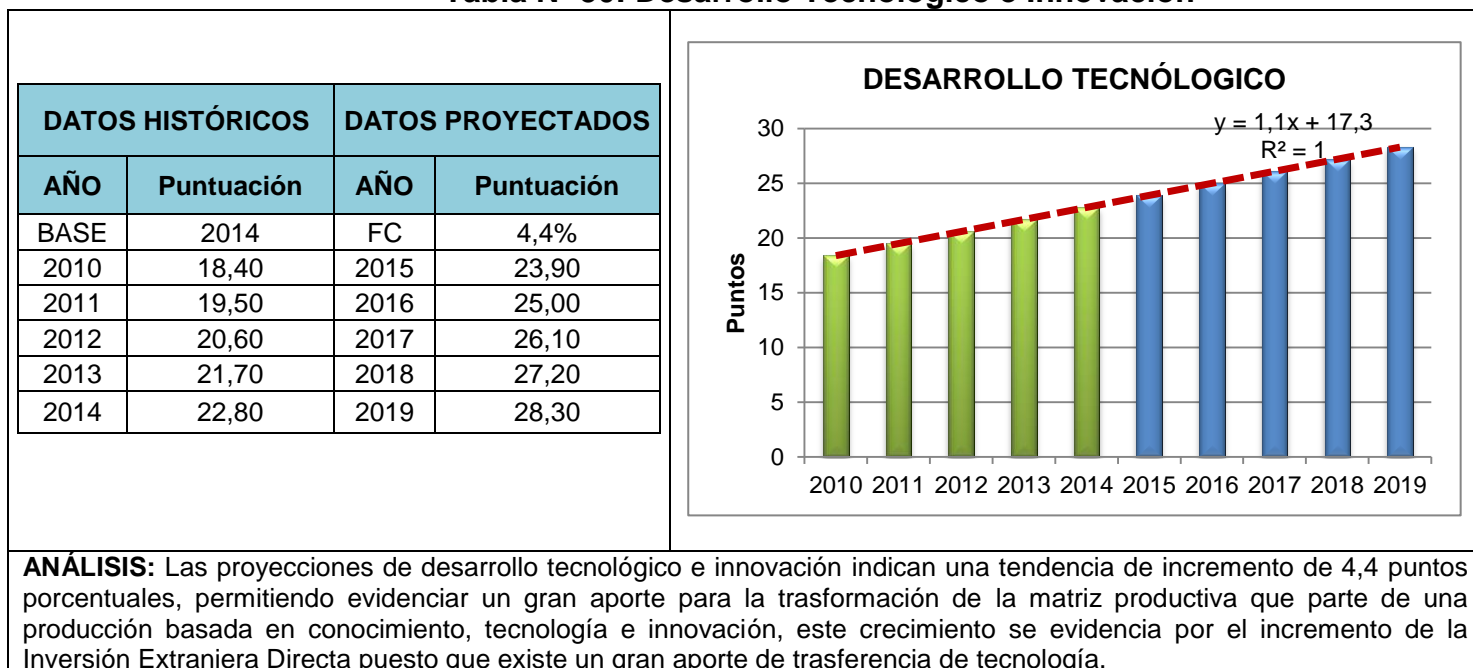
Fuente: AEADE (2013-2014)
Elaborado por: Maritza Vallejo

Tabla N° 49: Diversificación Productiva



Fuente: INEC (2015)
Elaborado por: Maritza Vallejo

Tabla N° 50: Desarrollo Tecnológico e Innovación



ANÁLISIS: Las proyecciones de desarrollo tecnológico e innovación indican una tendencia de incremento de 4,4 puntos porcentuales, permitiendo evidenciar un gran aporte para la transformación de la matriz productiva que parte de una producción basada en conocimiento, tecnología e innovación, este crecimiento se evidencia por el incremento de la Inversión Extranjera Directa puesto que existe un gran aporte de transferencia de tecnología.

Fuente: Word Economic Forum (2015)

Elaborado por: Maritza Vallejo

3.10. PLAN DE RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN

La información necesaria para la realización de los objetivos planteados y la determinación de la contribución de la transformación de la matriz productiva en el intercambio comercial de vehículos automóviles entre Ecuador – Colombia se recolectó a través de fuentes primarias y secundarias, mismas que permitieron validar la idea a defender.

Con la utilización de fuentes secundarias se logró identificar las empresas productoras y ensambladoras de vehículos automóviles de Ecuador que mantienen un flujo constante en el intercambio comercial con Colombia por la frontera terrestre Tulcán - Ipiales, además la utilización de libros, revistas páginas proporcionaron información relevante de la producción y comercialización de vehículos así como también las acciones que se están llevando a cabo dentro del sector automotriz para continuar con la transformación de la matriz productiva.

Por otra parte la aplicación de fuentes primarias, facilitó la recolección de información real, que contribuye a establecer si la transformación de la matriz productiva, protege la industria de vehículos automóviles e incrementa las exportaciones ecuatorianas en el intercambio comercial con Colombia, para lo cual se elaboró un formulario de entrevista misma que está dirigida a las tres principales empresas ensambladoras de vehículos automóviles en Ecuador, las cuales están ubicadas en la provincia de Pichincha en la ciudad de Quito.

3.11. PROCESAMIENTO, ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

3.11.1. Análisis e interpretación de resultados

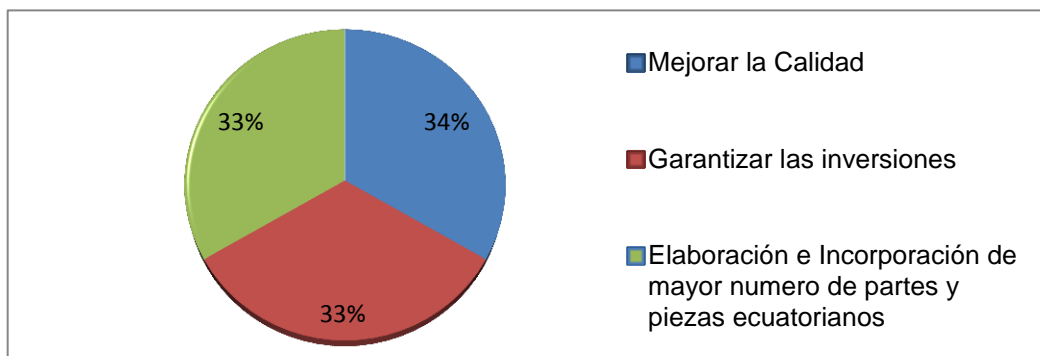
1. El cambio de la matriz productiva es una ventaja para el sector automotriz

Tabla N° 51: Cambio de la Matriz Productiva

Ventajas	Frecuencia	%
Mejorar la Calidad	1	33%
Garantizar las inversiones	1	33%
Elaboración e Incorporación de mayor número de partes y piezas ecuatorianos	1	33%
TOTAL	3	100%

Fuente: Entrevistas
 Elaborado por: Maritza Vallejo
 Fecha: 24/03/2015, 15/04/2015

Gráfico N° 34 Cambio de la Matriz Productiva



Fuente: Entrevistas
 Elaborado por: Maritza Vallejo

ANÁLISIS

De acuerdo a la opinión de los entrevistados la transformación de la matriz productiva es una ventaja para el sector automotriz, puesto que permitiría mayor flexibilidad en el proceso de ensamblaje, desarrollaría la industria autopartista, así como también permitiría el mejoramiento de la calidad en los productos, siempre y cuando el sector automotriz cuente con políticas claras, duraderas y a largo plazo. Actualmente el sector automotriz se encuentra orientado a una mayor incorporación de partes nacionales, pero requiere de mayor soporte por parte del Estado, sobre todo en cuanto a garantizar inversiones nacionales y extranjeras.

2. Cómo se impulsaría la diversificación productiva en el sector automotriz

Tabla Nº 52: Diversificación Productiva en el Sector Automotriz

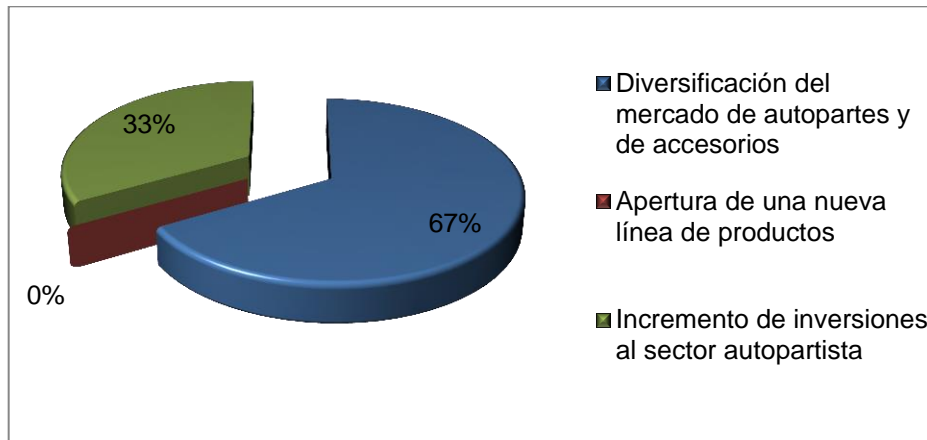
Estrategias	Frecuencia	%
Diversificación del mercado de autopartes y de accesorios	2	67%
Apertura de una nueva línea de productos	0	0%
Incremento de inversiones al sector autopartista	1	33%
TOTAL	3	100%

Fuente: Entrevistas

Elaborado por: Maritza Vallejo

Fecha: 24/03/2015, 15/04/2015

Gráfico Nº 35: Diversificación Productiva en el Sector Automotriz



Fuente: Entrevistas

Elaborado por: Maritza Vallejo

ANÁLISIS

De acuerdo a la opinión de los entrevistados para impulsar la diversificación productiva, el sector automotriz requiere diversificar el mercado de autopartes y accesorios para incrementar sus volúmenes de producción incorporando mayor número de partes y piezas ecuatorianas, disminuyendo las restricciones existentes que limitan la producción en grandes cantidades dificultando el acceso a los mercados internacionales, para lo cual debe existir más inversiones nacionales y extranjeras en el sector de fabricación de autopartes y de ensamblaje de vehículos.

3. El desarrollo de industrias estratégicas permitirá la formación de encadenamientos productivos para incrementar las exportaciones de vehículos

Tabla N° 53: Desarrollo de Industrias Estratégicas

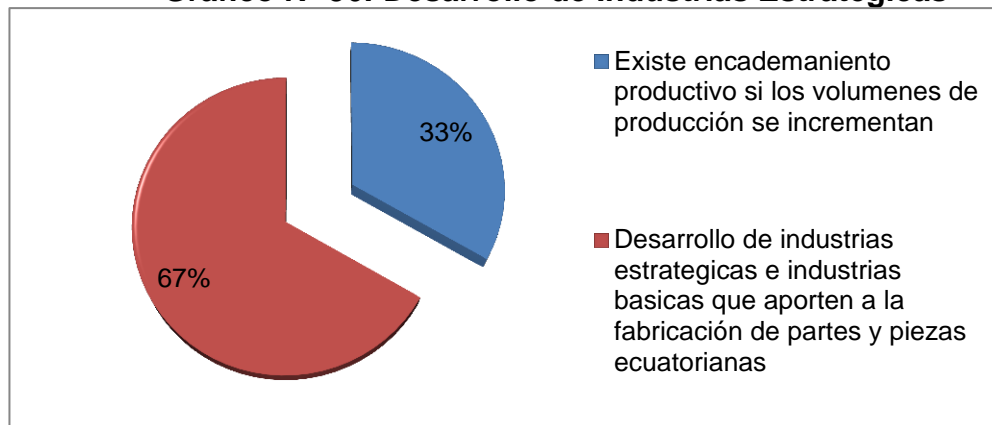
Estrategias	Frecuencia	%
Existe encadenamiento productivo si los volúmenes de producción se incrementan	1	33%
Desarrollo de industrias estratégicas e industrias básicas que aporten a la fabricación de partes y piezas ecuatorianas	2	67%
TOTAL	3	100%

Fuente: Entrevistas

Elaborado por: Maritza Vallejo

Fecha: 24/03/2015, 15/04/2015

Gráfico N° 36: Desarrollo de Industrias Estratégicas



Fuente: Entrevistas

Elaborado por: Maritza Vallejo

ANÁLISIS

El desarrollo de industrias estratégicas según los entrevistados si permitirá la formación de encadenamientos productivos fomentando así el incremento de las exportaciones, siempre y cuando los volúmenes de producción que aporten a las industrias estratégicas sean rentables y el gobierno plantee proyectos que contribuyan al desarrollo de las industrias básicas como por ejemplo el cambio de la matriz energética para fomentar la producción de vehículos eléctricos, sin embargo el incremento de las exportaciones no tienen relación directa con que exista industrias básicas o no, puesto que actualmente ya se exportan vehículos y cada vez los volúmenes se incrementan, lo que sucederá con este cambio probablemente es que se van a incorporar más partes piezas hechas en el Ecuador dentro de un vehículo que será exportado al exterior.

4. Cuáles son las nuevas actividades productivas que se desarrollaran dentro del sector automotriz para promover el cambio de la matriz productiva

Tabla N° 54: Desarrollo de nuevas actividades productivas

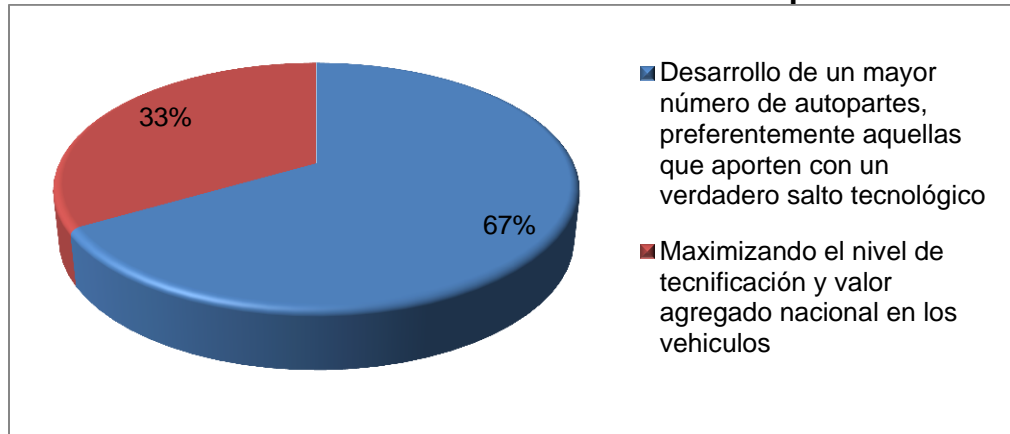
Nuevas Actividades Productivas	Frecuencia	%
Desarrollo de un mayor número de autopartes, preferentemente aquellas que aporten con un verdadero salto tecnológico	2	67%
Maximizando el nivel de tecnificación y valor agregado nacional en los vehículos	1	33%
TOTAL	3	100%

Fuente: Entrevistas

Elaborado por: Maritza Vallejo

Fecha: 24/03/2015, 15/04/2015

Gráfico N° 37: Desarrollo de nuevas actividades productivas



Fuente: Entrevistas
Elaborado por: Maritza Vallejo

ANÁLISIS

De acuerdo a los entrevistados las nuevas actividades productivas que se están desarrollando dentro del sector automotriz van enfocadas al desarrollo de un mayor número de autopartes, preferentemente aquellas que aporten con un verdadero salto tecnológico, como la fabricación de la piel del vehículo, o del motor así como aquellas relacionadas a partes eléctricas, esto será posible si se establecen reglas claras y duraderas en un largo plazo, lo cual garantizará la existencia de inversiones nacionales y extranjeras en el sector autopartista dado que las inversiones nacionales como extranjeras vendrán si encuentran que el este negocio es rentable y los volúmenes producidos justifican su inversión, debido a que si la producción de las ensambladoras crece, los inversionistas ven a este sector como un mercado interesante de inversión, por el contrario si las ventas de las ensambladoras se restringen como actualmente están por el establecimiento de cupos un máximo de importaciones de CKD y si hay un menos volumen se vuelve más complicado atraer inversiones tanto nacionales como extranjeras para poder promover el cambio de la matriz productiva.

5. Cómo se incorporará valor agregado para maximizar el componente nacional en el ensamblaje de vehículos

Tabla Nº 55: Incorporación de Valor Agregado en el ensamblaje de vehículos

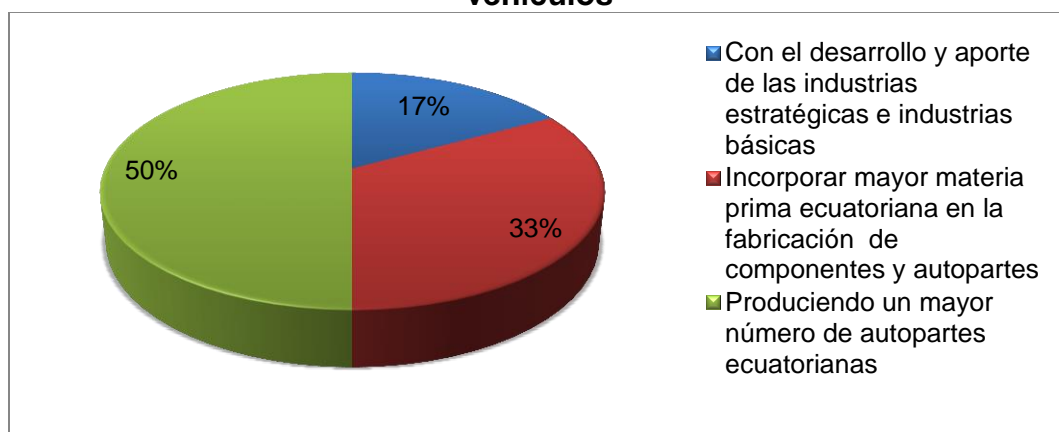
Incorporación de valor agregado	Frecuencia	%
Con el desarrollo y aporte de las industrias estratégicas e industrias básicas	0,5	17%
Incorporar mayor materia prima ecuatoriana en la fabricación de componentes y autopartes	1	33%
Produciendo un mayor número de autopartes ecuatorianas	1,5	50%
TOTAL	3	100%

Fuente: Entrevistas

Elaborado por: Maritza Vallejo

Fecha: 24/03/2015, 15/04/2015

Gráfico Nº 38: Incorporación de valor agregado en el ensamblaje de vehículos



Fuente: Entrevistas

Elaborado por: Maritza Vallejo

ANÁLISIS

La incorporación de valor agregado que maximice el componente nacional en el ensamblaje de vehículos, de acuerdo a la opinión de los entrevistados, se realizará con el desarrollo y aporte de nuevas industrias estratégicas como la petroquímica, acero, entre otras que permitan incorporar más materia prima ecuatoriana en la fabricación de componentes y autopartes que fomenten la producción de un mayor número de autopartes incorporando mayor mano de obra y tecnología local.

6. La transformación de la matriz productiva permitirá incrementar las exportaciones de vehículos automóviles

Tabla Nº 56: Incremento de exportaciones de vehículos

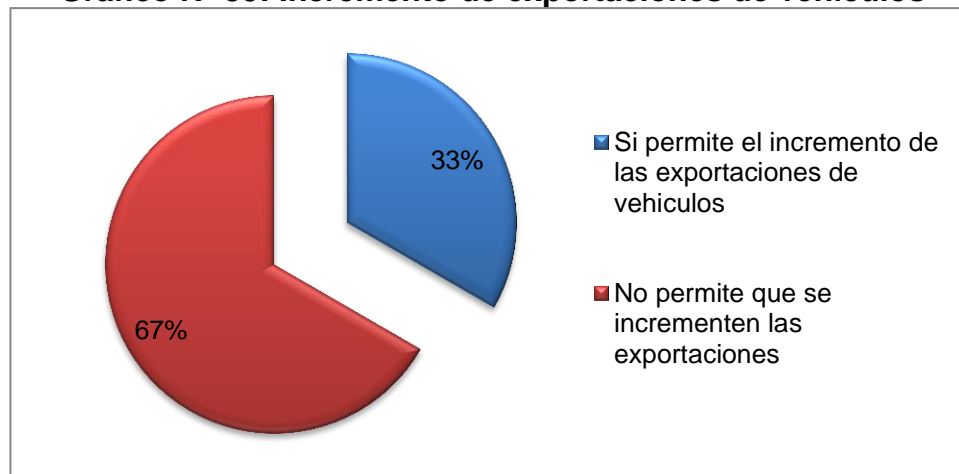
Incremento de exportaciones	Frecuencia	%
Si permite el incremento de las exportaciones de vehículos	1	33%
No permite que se incrementen las exportaciones	2	67%
TOTAL	3	100%

Fuente: Entrevistas

Elaborado por: Maritza Vallejo

Fecha: 24/03/2015, 15/04/2015

Gráfico Nº 39: Incremento de exportaciones de vehículos



Fuente: Entrevistas

Elaborado por: Maritza Vallejo

ANÁLISIS

De acuerdo a los entrevistados la transformación de la matriz productiva no necesariamente permitirá incrementar las exportaciones de vehículos automóviles, por la presencia de una penalidad entendida como la diferencia entre el precio de compra de la autoparte local versus el precio de la autoparte que llega desde la fuente donde es producido el CKD, debido a diferentes escalas de producción, así como diferentes tecnologías utilizadas para la producción, puesto que la existencia de partes y piezas hechas en Ecuador con las exportaciones, no tiene una relación porque estas no dependen de que exista una autoparte hecha en el país e incorporada en un auto para poder

exportarlo, de hecho hacer una autoparte en Ecuador es mucho más costoso que importarla de fuera, porque los volúmenes que se producen en otros países son mucho más grandes y por ende el costo que se imputa a una unidad hecha fuera es menor que el costo que se le puede imputar a una unidad realizada en el país donde los volúmenes son más bajos.

7. Qué estrategias se están aplicando dentro del sector automotriz para diversificar y ampliar los destinos internacionales

Tabla N° 57: Diversificación y ampliación de Mercados Internacionales

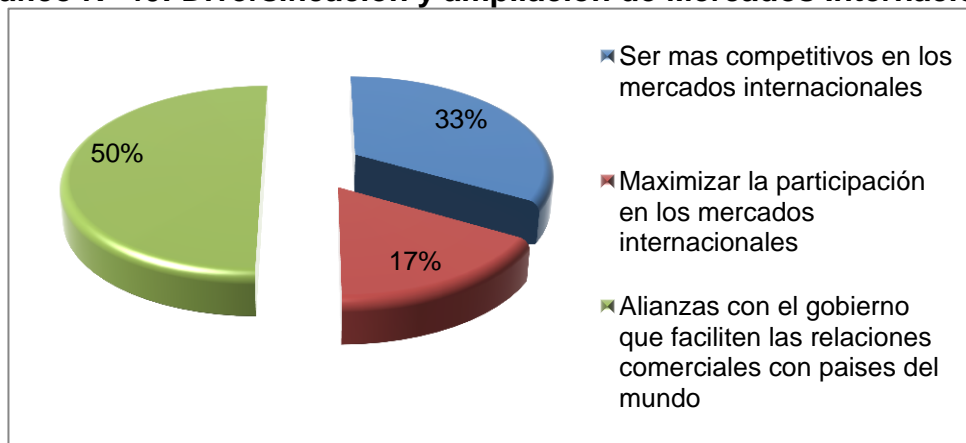
Estrategias	Frecuencia	%
Ser más competitivos en los mercados internacionales	1	33%
Maximizar la participación en los mercados internacionales	0,5	17%
Alianzas con el gobierno que faciliten las relaciones comerciales con países del mundo	1,5	50%
TOTAL	3	100%

Fuente: Entrevistas

Elaborado por: Maritza Vallejo

Fecha: 24/03/2015, 15/04/2015

Gráfico N° 40: Diversificación y ampliación de Mercados Internacional



Fuente: Entrevistas

Elaborado por: Maritza Vallejo

ANÁLISIS

De acuerdo a los entrevistados las estrategias que se están aplicando dentro del sector automotriz para diversificar y ampliar los destinos internacionales van

en relación a las alianzas con el gobierno y el sector privado porque en los diferentes proyectos se incluye la posibilidad de participar en mercados externos, pero depende de la realidad de cada mercado, sin embargo se están analizando estrategias internas para lograr que los costos sean bajos y poder compensar la apreciación que tiene el dólar en este momento frente a otras monedas de otros países, haciendo que las exportaciones pierdan su competitividad y se vuelva un desafío mucho mayor el poder exportar, a pesar de este escenario desfavorable internacional existen oportunidades y se están buscando dichas alianzas para verificar que productos se podrían vender en diferentes mercados internacionales y así producirlos en el país y luego exportarlos.

8. El cambio de la matriz productiva en Ecuador permitirá incrementar la producción o ensamblaje de vehículos

Tabla Nº 58: Incremento de la Producción o ensamblaje de vehículos

Producción	Frecuencia	%
Si permite incrementar los volúmenes de fabricación y ensamble de vehículos	1	33%
No se permite incrementar la producción y ensamble de vehículos	2	67%
TOTAL	3	100%

Fuente: Entrevistas

Elaborado por: Maritza Vallejo

Fecha: 24/03/2015, 15/04/2015

Gráfico Nº 41: Incremento de la Producción o ensamblaje de vehículos



Fuente: Entrevistas

Elaborado por: Maritza Vallejo

ANÁLISIS

La opinión de los entrevistados muestra que el cambio de la matriz productiva en Ecuador no permitirá incrementar la producción o ensamblaje de vehículos mientras la situación macro económica se mantenga al igual que las restricciones (cupos) de producción, por tanto el cambio en la matriz productiva por sí sola no favorecerá un incremento de la producción, se requiere de mayores volúmenes de producción para sustentar una mayor incorporación de partes y piezas nacionales, esto también depende mucho de los volúmenes que se permitan importar de CKD, si se abre los cupos, evidentemente habrá más volúmenes, dándose desde ahí un cambio de matriz productiva, por el contrario si se sigue limitando los volúmenes como están en este momento no se va dar un cambio de matriz productiva porque en este caso es complicado que haya más inversiones en el sector de autopartes ecuatoriano para poder incrementar contenido nacional.

9. Existe producción o capacidad instalada suficiente para fomentar el incremento de exportaciones ecuatorianas hacia Colombia

Tabla N° 59: Capacidad Instalada

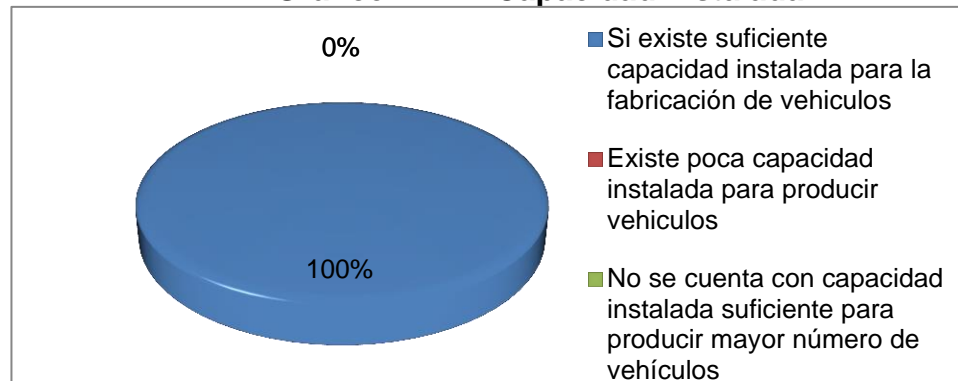
Existencia de Capacidad Instalada	Frecuencia	%
Si existe suficiente capacidad instalada para la fabricación de vehículos	3	100%
Existe poca capacidad instalada para producir vehículos	0	0%
No se cuenta con capacidad instalada suficiente para producir mayor número de vehículos	0	0%
TOTAL	3	100%

Fuente: Entrevistas

Elaborado por: Maritza Vallejo

Fecha: 24/03/2015, 15/04/2015

Gráfico N° 42: Capacidad Instalada



Fuente: Entrevistas
Elaborado por: Maritza Vallejo

ANÁLISIS

De acuerdo a los entrevistados si existe producción o capacidad instalada suficiente para fomentar el incremento de exportaciones ecuatorianas hacia Colombia, puesto que las ensambladoras nacionales y los autopartistas tienen suficiente capacidad instalada para atender el mercado local como el de exportación, esto se debe también a que se hicieron inversiones con visión a atender el mercado venezolano y este al restringirse dejó capacidad excedente. Además la capacidad instalada de las ensambladoras está siendo subutilizada y podría haber capacidad instalada en este momento que permita ampliar las exportaciones hacia Colombia, sin embargo las exportaciones no solo depende de que exista capacidad instalada en las fábricas del Ecuador, sino también depende de un factor comercial donde Colombia ha firmado varios tratados de libre comercio con diferentes países y por ende hay mucha competencia de automóviles que llegan con 0% de arancel donde se fabrican grandes volúmenes de vehículos y a bajos costos haciendo que se vuelva complicado y necesario seguir buscando estrategias para continuar manteniendo las exportaciones hacia Colombia, y un factor de economía que muestra una devaluación del peso colombiano frente al dólar, esto hace que nuestras exportaciones pierdan competitividad.

10. Qué oportunidades o riesgos se generan con la transformación de la matriz productiva dentro del intercambio comercial de vehículos automóviles entre Ecuador – Colombia

Tabla N° 60: Oportunidades y Riesgos de la Transformación de la Matriz Productiva en el Intercambio Comercial

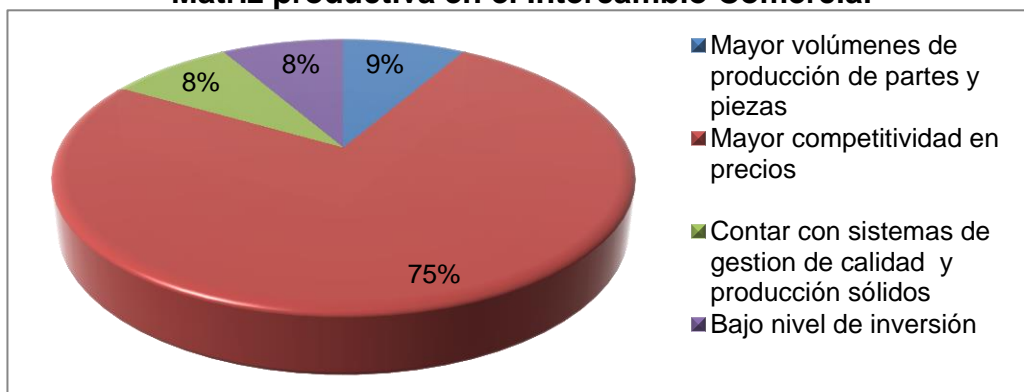
Oportunidades y riesgos	Frecuencia	%
Mayor volúmenes de producción de partes y piezas	0,25	8%
Mayor competitividad en precios	2,25	75%
Contar con sistemas de gestión de calidad y producción sólidos	0,25	8%
Bajo nivel de inversión	0,25	8%
TOTAL	3	100%

Fuente: Entrevistas

Elaborado por: Maritza Vallejo

Fecha: 24/03/2015, 15/04/2015

Gráfico N° 43: Oportunidades y Riesgos de la Transformación de la Matriz productiva en el Intercambio Comercial



Fuente: Entrevistas

Elaborado por: Maritza Vallejo

ANÁLISIS

Existen mayores oportunidades que riesgos según los entrevistados, las cuales parte del sector de autopartes, el hecho de que sean competitivas en precio es la principal preocupación, el tener incorporados sistemas de gestión de calidad y producción sólidos garantiza su penetración en otros mercados, la limitación está en el bajo volumen de producción que restringe la depreciación de las inversiones realizadas, es decir el cambio de la matriz productiva en realidad no influye en las exportaciones directamente, lo que permite el incremento de

exportaciones va ser la competitividad del dólar como también la existencia de un mercado y costo interesante.

3.11.2. Validación de la idea a defender

La transformación de la Matriz Productiva, en estos últimos 5 años dentro del sector automotriz no ha generado mayor avance por el contrario las políticas y medidas tomadas por el Gobierno han limitado el libre intercambio comercial de vehículos automóviles con Colombia quien es el principal mercado para las exportaciones nacionales, al establecer cupos a las importaciones de CKD y salvaguardias a la importación de productos originarios de Colombia consistente en la aplicación de un derecho aduanero Ad Valorem equivalente al 21% (como máximo). Si bien lo que se busca con estas medidas es proteger la industria nacional de vehículos automóviles, a través de un modelo proteccionista establecido por sustitución de importaciones para que exista mayor incorporación de componente nacional en los vehículos automóviles ensamblados en Ecuador, no se está generando un cambio de matriz productiva por el contrario está disminuyendo porcentualmente la fabricación y ensamblaje de vehículos ecuatorianos pasando 68.182 unidades producidas en el 2013 a 62.689 unidades producidas en el 2014, esto es un resultado evidente de la aplicación de cupos a las importaciones demás medidas que no permiten que la industria automotriz se fortalezca y empiece a ser más productiva y competitiva en mercados internacionales.

A pesar de que el Sector Automotriz sigue las mismas líneas de Gobierno y en su trabajo conjunto buscan ampliar la base de proveedores de materiales para el ensamblaje de vehículos e incrementar el valor agregado ecuatoriano, la transformación de la matriz productiva aún debe seguir mejorando para lograr un mayor encadenamiento productivo con todas las empresas del sector autopartista que aporten a la industria con mayor componente nacional, mismo que debe iniciarse en las industrias básicas o estratégicas como la metalurgia siderurgia, petroquímica entre otras que aportan con la materia prima para la fabricación de autopartes hechas en el país.

Cabe mencionar que la transformación de la matriz productiva no incrementa las exportaciones en el intercambio comercial entre Ecuador y Colombia, puesto que de acuerdo a los entrevistados las exportaciones son totalmente independientes del cambio de la matriz productiva, porque así no se de esta transformación en la matriz productiva en país, las empresas ensambladoras de vehículos en Ecuador seguirán produciendo y exportando vehículos hacia su principal mercado Colombia, mismo que representa el 100% de las exportaciones ecuatorianas, pese a que México por mantener firmado un Tratado de libre comercio es el principal exportador de vehículos hacia Colombia , Ecuador sigue participando y compitiendo en este mercado, sin embargo, este cambio de la matriz productiva va a contribuir a que cada vez en un vehículo ensamblado por manos ecuatorianas se incorpore mayor componente nacional, siempre y cuando exista mayor inversión nacional y extranjera que fortalezca la industria autopartista, si bien, un claro ejemplo de este cambio de matriz productiva es la nueva camioneta Chevrolet D-MAX ensamblada por la GM y OBB del Ecuador misma que cuenta con el 20% de contenido local y con más del 30% de valor agregado ecuatoriano, según Agudelo F (2013), esto se logró “luego de tres años de trabajo, con una inversión conjunta de más de USD\$ 27 millones entre GM OBB del Ecuador, autopartistas nacionales e inversionistas extranjeros”, este es un gran proyecto donde se genera desarrollo industrial y encadenamiento productivo.

Por lo tanto, para que exista un verdadero cambio de la matriz productiva en el país y esta contribuya al crecimiento del sector automotriz es necesario desarrollar y fortalecer las industrias estratégicas mismas que aportan a la formación de encadenamientos productivos dentro del sector autopartista y de ensamblaje de vehículos, para así, obtener productos de calidad y a bajos costos que sean competitivos en mercados internacionales y con ello lograr incrementar considerablemente las exportaciones de vehículos ecuatorianos hacia nuevos destinos internacionales.

CAPÍTULO IV

4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

4.1. CONCLUSIONES

Luego de realizada la investigación se puede establecer las siguientes conclusiones:

- La Industria Automotriz en Ecuador genera un gran aporte a la economía del país puesto que forma parte del sector manufacturero mismo que en el 2014 generó una contribución del 12% al PIB, además permite el desarrollo tecnológico del mismo, debido a que aporta con inversiones, capacitaciones, avances tecnológicos y generando fuentes de trabajo, siendo un sector clave para la transformación de la matriz productiva, puesto que las estrategias y políticas automotrices que el gobierno está desarrollando buscan fomentar el uso de vehículos eléctricos e incrementar mayor componente nacional en el ensamblaje de vehículos.
- La producción y ensamblaje de vehículos en el Ecuador a partir del año 2013 ha disminuido en 16% en comparación al 2012 que fue de 81.398 unidades, debido a la restricción cuantitativa a la importación de vehículos implementada por el Gobierno, misma que limitan la capacidad de oferta de las empresas ensambladoras y que además ha generado que en el 2014 se produzca tan solo 62.689 unidades, registrándose una disminución del 8% con respecto al 2013.
- Al analizar la situación comercial de vehículos de Ecuador y Colombia se puede establecer que Colombia en estos últimos 5 años ha diversificado sus destinos internacionales para la exportación de vehículos, por el contrario Ecuador tan solo cuenta con el mercado de Colombia, puesto que para el 2014 el destino del 100% de las exportaciones de vehículos nacionales fue el mercado Colombiano.

- La Balanza Comercial entre Ecuador y Colombia presenta déficit comercial desde años atrás, ascendiendo en el 2014 a 1186,91 millones de dólares FOB, a pesar de ello, Colombia es el principal socio estratégico para las exportaciones de productos con valor agregado como es el caso de los vehículos automóviles, mismas que a partir del 2013 han disminuido en un 71% en comparación a las exportaciones realizadas en el 2012 que fueron de 24.815 unidades, esta disminución se genera por la pérdida de un mercado internacional como es Venezuela y a la apertura comercial que mantiene Colombia con otros mercados, esto ha limitado que Ecuador incremente su participación en estos mercados.
- Ecuador al igual que Colombia buscan realizar un cambio en su matriz productiva, sin embargo Colombia cuenta con mayores oportunidades esto se debe a que tiene mayor apertura a la inversión extranjera, mantiene un apertura comercial abierta que busca desarrollar productiva y competitivamente a sus industrias nacionales, permitiéndoles en estos últimos años potenciar y robustecer sus industrias automotrices para que lleguen a más de 10 países dentro de los que se destacan México y Argentina. Por el contrario, Ecuador en estos últimos años ha mantenido una política comercial cerrada que busca proteger a su industria nacional aplicando medidas que restringen el libre intercambio comercial, lo cual hace que el cambio de la matriz productiva vaya en retroceso, puesto que al disminuir el cupo a las importaciones de CKD e incrementar los aranceles a estos productos se está disminuyendo la producción y ensamblaje de vehículos ecuatorianos y en el otro de los casos hace que el costo de producción sea más elevado generando un desventaja competitiva por precios en mercados internacionales.
- La transformación de la matriz productiva es una gran ventaja para el sector automotriz ecuatoriano, de acuerdo a los entrevistados, permitirá mejorar los procesos de ensamblaje, puesto que al desarrollar encadenamientos productivos se contribuye a potencializar y diversificar la industria

autopartista, de tal forma que los vehículos ensamblados en el país sean de calidad y cuenten con mayor componente nacional.

4.2. RECOMENDACIONES

- Si bien las empresas del sector automotriz deben sujetarse al plan de sustitución selectiva de importaciones para cambio de matriz productiva, es necesario que el Gobierno aporte con inversión nacional y fomente la inversión extranjera al sector automotriz, con el fin de incrementar mayor componente y valor agregado nacional en el ensamblaje de vehículos y así seguir generando mayor aporte tecnológico y fuentes de trabajo que contribuyan al desarrollo del país.
- Las medidas restrictivas adoptadas por el Gobierno, al imponer cupos a la importación de CKD e incrementar el arancel mínimo a los CKD's han generado una disminución en la producción nacional de vehículos, por lo que es necesario que el Gobierno trabaje de manera conjunta con el sector automotriz para crear políticas comerciales que aporten al sector automotriz para que se produzcan más vehículos con mayor componente nacional y valor agregado ecuatoriano y con ello incrementar las exportaciones hacia Colombia y a otros destinos internacionales.
- El sector automotriz conjuntamente con el gobierno deben buscar mayor apertura comercial para diversificar y ampliar destinos internacional para las exportaciones de vehículos nacionales, caso contrario, el mantener a Colombia como único destino de las exportaciones puede generar una disminución en la participación de las importaciones de este país, puesto que Colombia al mantener una política comercial abierta mantiene firmando varios acuerdos y tratados de libre comercio facilitando el ingreso de otros países a este mercado.
- El libre intercambio comercial que Colombia mantiene con otros países hace que en el país se desarrollen industrias competitivas que producen un gran número de bienes con alto valor agregado por tal motivo para que Ecuador

logre una incremento en el saldo de su balanza comercial deberá mantener una política comercial abierta que contribuya al desarrollo de industrias nacionales para que puedan competir en el mercado local e internacional.

- Es necesario que la transformación de la matriz productiva en el país fortalezca el desarrollo de industrias autopartistas que aporten con un alto valor agregado nacional al ensamblaje de vehículos, de tal forma que los vehículos ensamblados en el Ecuador contengan una ventaja competitiva en precios y calidad que les permitan ser apreciados y demandados en mercados internacionales.
- Para que exista un verdadero cambio de matriz productiva en el sector automotriz es necesario que el Gobierno aporte al sector con políticas claras, duraderas y a largo plazo, mismas que contribuyan al desarrollo de la industria autopartista y con ello robustecer a la industria automotriz.

CAPÍTULO V

5. PROPUESTA

5.1. TÍTULO

Estudio prospectivo de la transformación de la matriz productiva y su contribución en el intercambio comercial de vehículos automóviles entre Ecuador – Colombia.

5.2. ANTECEDENTES DE LA PROPUESTA

El sector automotriz es muy importante para el cambio de la matriz productiva, puesto que aporta con altos niveles de tecnificación e inversión, sin embargo, de acuerdo a los resultados de las entrevistas, en los últimos años la inversión nacional y extranjera ha disminuido, siendo necesario fortalecer e incrementar los niveles de inversión, con el fin de robustecer al sector automotriz del tal forma, que se empiecen a establecer verdaderos encadenamientos productivos entre las industrias estratégicas y así contribuir al desarrollo del sector autopartista mismo que permitirá diversificar y mejorar la producción o ensamblaje de vehículos incorporando mayor valor agregado y componente nacional, para brindar al mercado nacional e internacional vehículos de calidad y a bajos precios.

Actualmente el sector automotriz mantiene varios inconvenientes en cuanto a las medidas restrictivas impuestas por el gobierno central, que en muchos de los casos están frenando la producción y ensamblaje de vehículos, por la aplicación de cupos a la importación de materias primas CKD, necesarios para la fabricación de vehículos, para el 2014 se evidencia una producción de 62.689 unidades reflejándose un disminución del 8% con respecto al 2013, lo cual limita su capacidad de oferta y genera una disminución en el intercambio comercial con Colombia, puesto que en el 2013 se refleja una disminución del 46% con respecto al 2012 que fue de 412.168 millones de dólares FOB, pese a que Colombia es el principal mercado para las exportaciones de vehículos

ecuatorianos, mismas que para el 2014 ascienden a 116.395 millones de dólares FOB. Si bien la aplicación de medidas restrictivas ha permitido frenar las importaciones de vehículos al país, esto no permite que se desarrolle un verdadero cambio de matriz dado que a mayor proteccionismo se limita el desarrollo competitivo del sector.

A pesar de que la transformación de la matriz productiva busca diversificar la producción y los destinos internacionales, sustituir selectivamente las importaciones, y fomentar las exportaciones con incorporación de valor agregado, se hace necesario empezar a formar encadenamientos productivos para articular a las industrias pesadas con el sector automotriz con el fin de aumentar los niveles de producción incorporado mayor componente nacional y empezar a incrementar las exportaciones hacia Colombia de tal forma que se dé cumplimiento a las políticas establecidas dentro del objetivo 10 del plan nacional de buen vivir y con ello mejorar la economía del país.

Siendo necesario realizar un estudio prospectivo mismo que permita visualizar la situación a futuro que tendrá el intercambio comercial de vehículos entre Ecuador y Colombia con la transformación de la matriz productiva de Ecuador y así poder establecer los mejores escenarios que aporten a mejorar y fomentar el incremento de las exportaciones de vehículos de Ecuador hacia Colombia.

5.3. JUSTIFICACIÓN

La presente propuesta se desarrolla a través de un estudio prospectivo, mismo que busca establecer la contribución que genera la transformación de la matriz productiva en el intercambio comercial de vehículos automóviles entre Ecuador y Colombia, dado que la prospectiva es “una tecnología que permite disminuir la incertidumbre hacia los futuros posibles” (Godet,1993), a partir de la identificación de variables clave que afectan al tema de estudio, procurando establecer posibles futuros a partir de un diagnóstico de la situación actual,

mismo que contribuirá a formar posibles escenarios encaminados a construir un futuro deseado.

Si bien, el sector automotriz es uno de los principales sectores priorizados para este cambio de matriz productiva, se hace necesario identificar las estrategias más importantes que deben llevarse a cabo, para fomentar las exportaciones de vehículos- automóviles ensamblados en Ecuador y con ello mantener un flujo constante en el intercambio comercial con Colombia.

Por lo que, el uso de la prospectiva permitirá articular las variables del intercambio comercial con las variables de la transformación de matriz productiva para establecer la influencia y dependencia de cada una de ellas, para posteriormente realizar un análisis de tendencias mismo que facilitará el desarrollo de escenarios y así construir el futuro más óptimo donde el cambio de la matriz productiva aporte al incremento de las exportaciones de vehículos automóviles con mayor componente nacional hacia Colombia y así disminuir el déficit de la balanza comercial logrado un desarrollo sustentable para el país.

5.4. OBJETIVOS

5.4.1. OBJETIVO GENERAL

Realizar un estudio prospectivo de la transformación de la matriz productiva y su contribución en el intercambio comercial de vehículos automóviles entre Ecuador – Colombia

5.4.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

5.4.2.1. Identificar las principales variables que tienen mayor influencia en la transformación de la matriz productiva y en el Intercambio comercial de vehículos- automóviles entre Ecuador y Colombia.

5.4.2.2. Relacionar las variables de acuerdo al nivel de influencia y dependencia con la utilización del método Micmac.

5.4.2.3. Establecer diferentes escenarios para determinar la contribución que tiene la transformación de la matriz productiva en el intercambio comercial de vehículos automóviles entre Ecuador y Colombia.

5.5. FUNDAMENTACIÓN CIENTÍFICO-TÉCNICA

Esta propuesta se desarrollará a través de un estudio prospectivo que de acuerdo al Instituto de Perspectiva Estratégica de España (1999),

La prospectiva es una disciplina con visión global, sistémica, dinámica y abierta que explica los posibles futuros, no sólo por los datos del pasado sino fundamentalmente teniendo en cuenta las evoluciones futuras de las variables (cuantitativas y sobretodo cualitativas) así como los comportamientos de los actores implicados, de manera que reduce la incertidumbre, ilumina la acción presente y aporta mecanismos que conducen al futuro aceptable, conveniente o deseado.

Por lo que la prospectiva se convierte en una herramienta necesaria para el planeamiento de estrategias de cambio, siendo empleada como insumo principal para formular planes y programas de desarrollo que buscan mejorar la economía del país.

La metodología a emplear para el desarrollo de la prospectiva es el método de los escenarios que busca construir representaciones del futuro, destacando las tendencias dominantes, es decir se realizan proyecciones de las variables tanto del intercambio comercial como de la transformación de la matriz productiva para conocer su comportamiento a largo plazo y con ello establecer futuros posibles que permitan determinar la contribución que tiene la transformación de la matriz productiva en el intercambio comercial de vehículos automóviles entre Ecuador y Colombia.

Además para articular las variables que intervienen en el sistema de estudio es necesaria la aplicación del método Micmac, porque ayuda a relacionar las variables que intervienen en el sistema, visualizando su importancia relacional en el futuro para identificar cuáles son los factores más influyentes y dependientes, que aporten a determinar la contribución que tiene la

transformación productiva en el intercambio comercial de vehículos automóviles entre Ecuador y Colombia.

5.6. MODELO OPERATIVO DE LA PROPUESTA

5.6.1. MÉTODO MICMAC

El desarrollo de la prospectiva parte de la utilización del método MICMAC “Matriz de Impacto Cruzados Multiplicación Aplicada” que tiene como objetivo realizar un análisis estructural para identificar las variables clave directas e indirectas que se presentan en la transformación de la matriz productiva y el intercambio comercial de vehículos automóviles entre Ecuador y Colombia y a través de la matriz MICMAC relacionarlas de acuerdo a la influencia y dependencia que tienen dentro del sistema, para posteriormente establecer las variable más esenciales que construirán los escenarios optimista, moderado y pesimista.

5.6.1.1. Identificación de Variables

Las siguientes variables son tomadas en base a la investigación documental, que a través del análisis de tendencias se pudo identificar aquellas que tienen mayor impacto en la transformación de la matriz productiva y en el intercambio comercial de vehículos automóviles entre Ecuador y Colombia:

Tabla Nº 61: Variables

TRANSFORMACIÓN DE LA MATRIZ PRODUCTIVA	INTERCAMBIO COMERCIAL DE VEHÍCULOS AUTOMÓVILES ECUADOR – COLOMBIA
TMP1. Incremento de la Producción nacional de vehículos automóviles	IC1. Decrecimiento de las Importaciones de vehículos automóviles desde Colombia
TMP2. Incremento de las Exportaciones de vehículos con valor agregado y componente nacional	IC2. Incremento de las Exportaciones de vehículos automóviles hacia Colombia
TMP3. Crecimiento Industrial del sector automotriz	IC3. Incremento del PIB de Ecuador
TMP4. Sustitución selectiva de importaciones de vehículos	IC4. Incremento del aporte al PIB por parte del sector manufacturero

TRANSFORMACIÓN DE LA MATRIZ PRODUCTIVA	INTERCAMBIO COMERCIAL DE VEHÍCULOS AUTOMÓVILES ECUADOR – COLOMBIA
TMP5. Incremento de la Diversificación productiva en el sector automotriz	IC5. Incremento del Tipo de Cambio (incremento del valor del dólar y devaluación del peso colombiano)
TMP6. Incremento de Desarrollo Tecnológico e Innovación	IC6. Incremento de la Inversión extranjera directa al Ecuador
	IC7. Incremento de la Inversión extranjera directa al sector manufacturero

Fuente: Investigación documental

Elaborado por: Maritza Vallejo

5.6.1.1. Descripción de las Variables

Tabla N° 62: Descripción de las Variables

Nº	TITULO LARGO	TITULO CORTO	DESCRIPCIÓN
1	Decrecimiento de las Importaciones de vehículos automóviles desde Colombia	IC1	Disminuir las compras de vehículos automóviles desde Colombia
2	Incremento de las Exportaciones de vehículos automóviles hacia Colombia	IC2	Incrementar las ventas de vehículos automóviles hacia Colombia
3	Incremento del PIB de Ecuador	IC3	Mide a producción total de bienes y servicios de Ecuador en el periodo de un año
4	Incremento del aporte al PIB por parte del sector manufacturero	IC4	Mide a producción total de bienes manufactureros que aportan al PIB total de Ecuador, en el periodo de un año
5	Incremento del Tipo de Cambio (incremento del valor del dólar y devaluación del peso colombiano)	IC5	El tipo de cambio está dado en relación a la cantidad de pesos colombianos percibidos por un dólar de los Estados Unidos
6	Incremento de la Inversión extranjera directa al Ecuador	IC6	Incrementar la entrada neta de capital al país para mejorar su productividad, competitividad y desarrollo tecnológico
7	Incremento de la Inversión extranjera directa al sector manufacturero	IC7	Incrementar la entrada neta de capital al sector manufacturero y con ello mejorar la productividad, competitividad del sector automotriz
8	Incremento de la Producción nacional de vehículos automóviles	TMP1	Total de vehículos automóviles ensamblados en el país
9	Incremento de las Exportaciones de vehículos con valor agregado y componente nacional	TMP2	Incrementar las exportaciones de vehículos automóviles hacia Colombia maximizando el valor agregado e incorporando mayor componente nacional
10	Crecimiento Industrial del sector automotriz	TMP3	Esta dado por el número de empresas del sector automotriz que se desarrollan cada año

Nº	TITULO LARGO	TITULO CORTO	DESCRIPCIÓN
11	Sustitución selectiva de Importaciones de vehículos	TMP4	Sustituir selectivamente las importaciones de vehículos por producción nacional
12	Incremento de la Diversificación productiva en el sector automotriz	TMP5	Ampliar la oferta exportable de vehículos con mejores tecnologías hacia nuevos mercados internacionales
13	Incremento de Desarrollo Tecnológico e Innovación	TMP6	Mejorar el nivel de tecnificación e innovación en los procesos productivos del sector automotriz

Fuente: Investigación documental

Elaborado por: Maritza Vallejo

5.6.1.2. Clasificación de Tendencias

Para establecer el nivel de influencia y dependencia de las variables que intervienen en el intercambio comercial y en la transformación de la matriz productiva, se realizó la consulta a expertos, quienes evaluaron las relaciones de cada una de las variables con respecto a las demás, valorándolas de la siguiente manera: "0" si no existe relaciones entre las variables, 1 para variables que guardan relación débil, 2 variables con relación moderada, 3 variables con relación fuerte y P si la relación de variables es potencial. (Noguera, A, 2009)

Tabla N° 63: Matriz de Influencias y Dependencias

Dependencia Influencia	Dependencia													
	IC1	IC2	IC3	IC4	IC5	IC6	IC7	TMP1	TMP2	TMP3	TMP4	TMP5	TMP6	
IC1	0	4	3	3	1	4	2	3	3	4	2	4	4	
IC2	1	0	4	4	1	4	2	3	3	4	2	4	4	
IC3	3	3	0	4	1	4	2	3	3	4	2	4	4	
IC4	3	3	3	0	1	4	2	3	3	4	2	4	4	
IC5	2	2	0	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	
IC6	4	4	4	4	1	0	2	3	3	4	2	4	4	
IC7	0	2	2	2	1	4	0	3	3	4	2	4	4	
TMP1	3	3	3	3	1	3	0	0	3	4	2	4	4	
TMP2	2	2	2	2	0	3	3	3	0	4	2	4	4	
TMP3	2	3	3	3	1	3	3	4	4	0	2	4	4	
TMP4	1	1	1	1	1	3	2	3	3	4	0	4	4	
TMP5	2	2	2	2	1	2	3	3	3	4	2	0	4	
TMP6	1	1	1	1	1	2	3	3	3	4	2	4	0	

Fuente: Consulta a Expertos

Elaborado por: Maritza Vallejo

El método MICMAC muestra la Matriz de Influencias Directas (MID), la cual indica las relaciones de influencias directas entre las variables de estudio, misma que es realizada con el análisis de tendencias.

Tabla N° 64: Matriz de Influencias Directas (MID)

	1 : IC1	2 : IC2	3 : IC3	4 : IC4	5 : IC5	6 : IC6	7 : IC7	8 : TMP1	9 : TMP2	10 : TMP3	11 : TMP4	12 : TMP5	13 : TMP6
1 : IC1	0	P	3	3	1	P	2	3	3	P	2	P	P
2 : IC2	1	0	P	P	1	P	2	3	3	P	2	P	P
3 : IC3	3	3	0	P	1	P	2	3	3	P	2	P	P
4 : IC4	3	3	3	0	1	P	2	3	3	P	2	P	P
5 : IC5	2	2	0	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1
6 : IC6	P	P	P	P	1	0	2	3	3	P	2	P	P
7 : IC7	0	2	2	2	1	P	0	3	3	P	2	P	P
8 : TMP1	3	3	3	3	1	3	0	0	3	P	2	P	P
9 : TMP2	2	2	2	2	0	3	3	3	0	P	2	P	P
10 : TMP3	2	3	3	3	1	3	3	P	P	0	2	P	P
11 : TMP4	1	1	1	1	1	3	2	3	3	P	0	P	P
12 : TMP5	2	2	2	2	1	2	3	3	3	P	2	0	P
13 : TMP6	1	1	1	1	1	2	3	3	3	P	2	P	0

© LPSOR-EPITA-MICMAC

Fuente: Consulta a Expertos
Elaborado por: Micmac

De igual manera el método establece la Matriz de Influencias Directas Potenciales (MIDP), que representa las influencias y dependencias actuales y potenciales entre variables, donde las influencias se puntúan de 0 à 3, donde 0 es cuando no existe influencia, 1 si la relación entre variables es débil, 2 la relación es media y 3 existe una relación fuerte.

Tabla N° 65: Matriz de Influencias Directas Potenciales (MIDP)

	1 : IC1	2 : IC2	3 : IC3	4 : IC4	5 : IC5	6 : IC6	7 : IC7	8 : TMP1	9 : TMP2	10 : TMP3	11 : TMP4	12 : TMP5	13 : TMP6
1 : IC1	0	3	3	3	1	3	2	3	3	3	2	3	3
2 : IC2	1	0	3	3	1	3	2	3	3	3	2	3	3
3 : IC3	3	3	0	3	1	3	2	3	3	3	2	3	3
4 : IC4	3	3	3	0	1	3	2	3	3	3	2	3	3
5 : IC5	2	2	0	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1
6 : IC6	3	3	3	3	1	0	2	3	3	3	2	3	3
7 : IC7	0	2	2	2	1	3	0	3	3	3	2	3	3
8 : TMP1	3	3	3	3	1	3	0	0	3	3	2	3	3
9 : TMP2	2	2	2	2	0	3	3	3	0	3	2	3	3
10 : TMP3	2	3	3	3	1	3	3	3	3	0	2	3	3
11 : TMP4	1	1	1	1	1	3	2	3	3	3	0	3	3
12 : TMP5	2	2	2	2	1	2	3	3	3	3	2	0	3
13 : TMP6	1	1	1	1	1	2	3	3	3	3	2	3	0

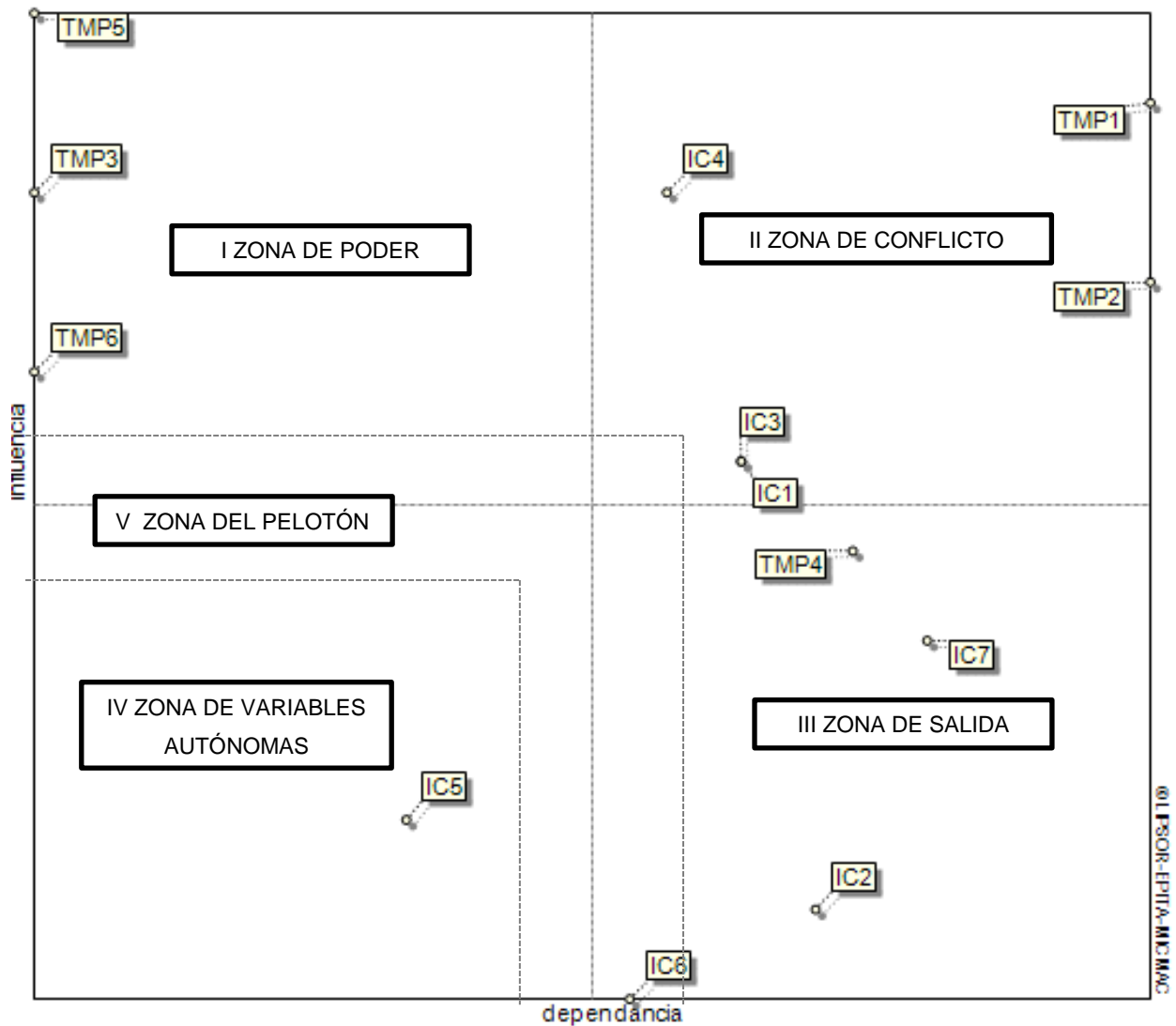
© LPSOR-EPITA-MICMAC

Fuente: Consulta a Expertos
Elaborado por: Micmac

5.6.1.3. Identificación de las variables clave

Una vez obtenida las relaciones de influencia directas el sistema busca identificar las variables clave, mediante una clasificación directa se encuentran las variables de fácil ejecución. La relación de influencia y dependencia de las variables aparece en un plano cartesiano, mismo que establece los 5 sectores de interés donde se encuentran ubicadas las variables determinantes, autónomas, de salida, clave y reguladoras.

Gráfico N° 44: Plano de influencias / dependencias directas



Fuente: Consulta a Expertos, Micmac

Dentro del Plano de influencias y dependencias directas en la Zona de Poder, se encuentran variables determinantes o motrices, como el Incremento de la Diversificación productiva en el sector automotriz, Crecimiento Industrial del sector automotriz y el Incremento de Desarrollo Tecnológico e Innovación puesto que son poco dependientes e influye sobre todo el sistema

Posteriormente, en la Zona de Conflicto se encuentran situadas las variables clave, como el Incremento de la Producción nacional de vehículos automóviles, el Incremento de las Exportaciones de vehículos con valor agregado y componente nacional, el Incremento del aporte al PIB por parte del sector manufacturero, el Decrecimiento de las Importaciones de vehículos automóviles desde Colombia y el Incremento del PIB de Ecuador, estas son muy influyentes y muy dependientes dentro del sistema puesto que cualquier acción que se realice sobre estas, se generan repercusiones sobre las demás variables del sistema.

En la Zona de Salida se encuentran las variables resultantes ubicándose como tales la Sustitución selectiva de importaciones, el Incremento de la Inversión extranjera directa al sector manufacturero y el Incremento de las Exportaciones de vehículos automóviles hacia Colombia, siendo poco influyentes y muy dependientes, su desarrollo se efectúa cuando las variables autónomas sufren algún cambio o alteración.

Dentro de la Zona Autónoma se encuentran las variables que son poco influyentes y poco dependientes, siendo estas el Tipo de cambio, impactando poco al sistema estudiado porque constituyen tendencias pesadas.

Finalmente, en la Zona del Pelotón se encuentran las variables que no se caracterizan suficientemente por su influencia y dependencia, localizándose el Incremento de la Inversión extranjera directa al Ecuador, que son muy susceptibles a cambios dependiendo a las variaciones que presente el sistema.

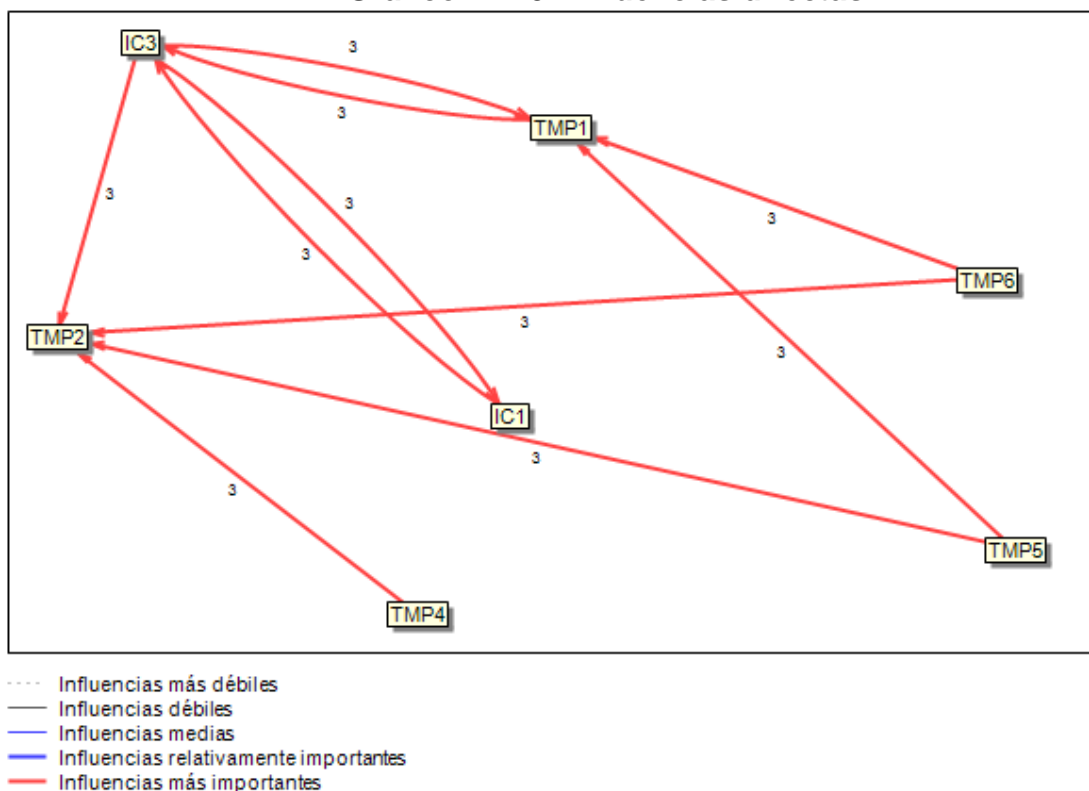
Una vez establecida la relación entre variables se analizan las influencias directas a través de los niveles de influencia más fuertes, encontrándose como variables eje el Incremento de la Producción nacional de vehículos automóviles y el Incremento de las Exportaciones de vehículos con valor agregado y componente nacional.

A continuación partiendo de los gráficos de influencia – dependencia se realiza un análisis estructural que permite establecer las relaciones directas, indirectas e indirectas potenciales entre las variables del sistema.

Relaciones Directas

Se establece este tipo de relaciones para las variables que presentan componentes clave en el sistema para desarrollarse en el corto plazo.

Gráfico N° 45: Influencias directas



Fuente: Micmac

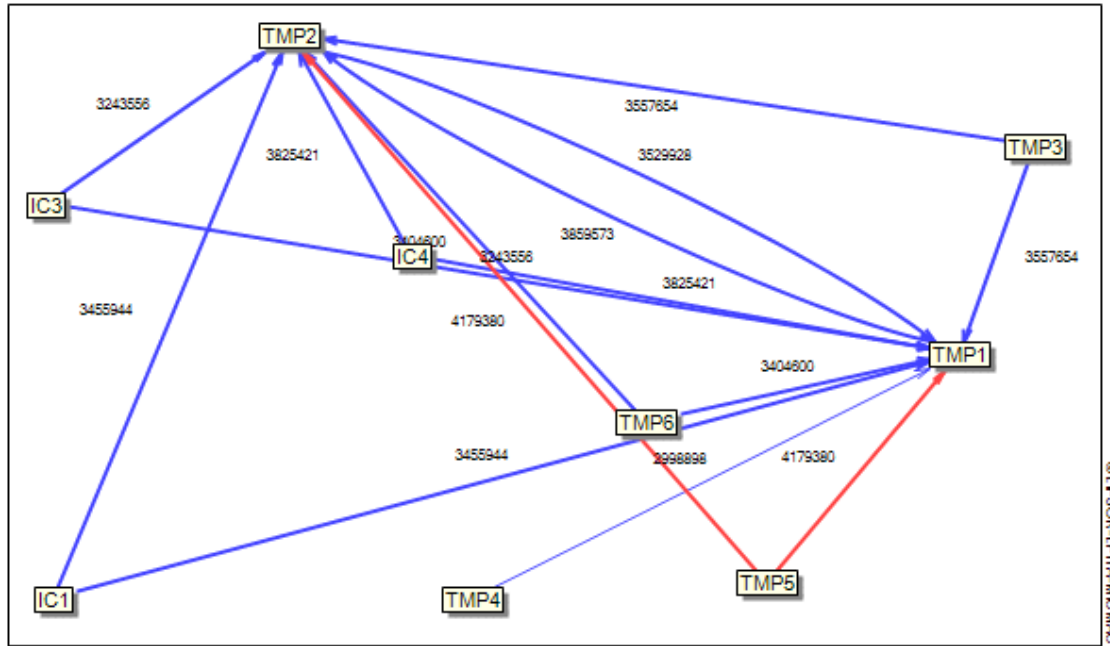
El gráfico de Influencias directas se determina a partir de la matriz MID, donde se encuentran las variables clave que influyen directamente y deberán

ejecutarse para que la transformación de la matriz productiva contribuya a incrementar la producción nacional y permita aumentar las exportaciones de vehículos automóviles con valor agregado y componente nacional hacia el mercado colombiano, siendo necesario que dentro del sector automotriz se incremente la diversificación productiva y el desarrollo tecnológico e innovación.

Relaciones Indirectas

Se determinan las relaciones de las variables que se desarrollarán a mediano plazo, porque presentan un cambio con respecto a las relaciones directas, puesto que aparecen nuevas variables que no se evidencian anteriormente

Gráfico N° 46: Influencias indirectas



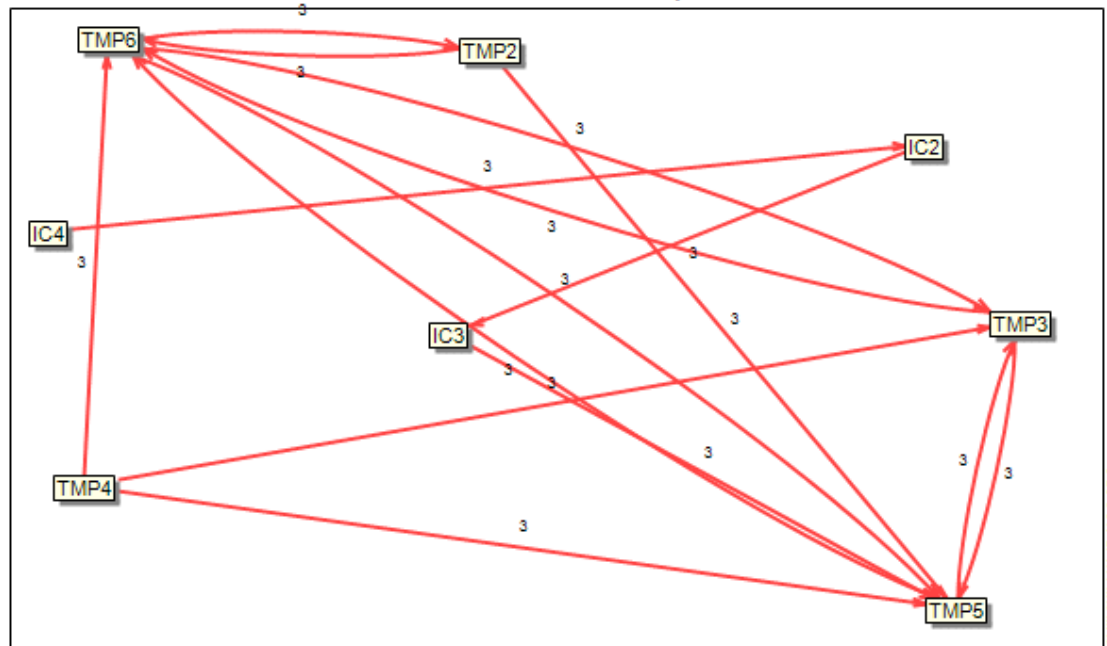
El gráfico de Influencias indirectas se determina a partir de la matriz MII e indica las variables que no tienen influencia directa pero deben necesariamente ejecutarse para lograr desarrollar las demás tendencias, por lo que para incrementar la producción nacional y las exportaciones con valor agregado y componente nacional de vehículos automóviles a Colombia es importante que

exista incremento de diversificación productiva y crecimiento de la industria automotriz.

Relaciones Directas Potenciales

Las relaciones potenciales permiten realizar un análisis de lo que se presume pasará en el futuro puesto que se forman relaciones entre variables que podrían surgir a largo plazo, dejando de ejercer influencia directamente por el momento.

Gráfico N° 47: Influencias directas potenciales



- Influencias más débiles
- Influencias débiles
- Influencias medias
- Influencias relativamente importantes
- Influencias más importantes

Fuente: Micmac

El gráfico de Influencias directas potenciales se determina a partir de la matriz de MIIP, mostrando las variables que tendrán una influencia directa a futuro por lo que esta relación es más compleja, obteniendo que para poder incrementar las exportaciones de vehículos automóviles con valor agregado y componente nacional debe existir mayor desarrollo tecnológico e innovación dentro del sector automotriz y viceversa, a su vez es importante que incremente la diversificación productiva y crezca la industria automotriz.

5.6.2. CONSTRUCCIÓN DE ESCENARIOS

La construcción de escenarios se realiza utilizando las variables de la Zona de Poder y Conflicto del plano de influencias y dependencias directas estas son las variables clave que contribuirán a la construcción de tres escenarios optimista, moderado y pesimista.

Tabla Nº 66: Variables Clave

Zona de Poder	Zona de Conflicto
(TMP5) Incremento de la Diversificación productiva en el sector automotriz	(TMP1) Producción nacional de vehículos automóviles
(TMP3) Crecimiento Industrial del sector automotriz	(TMP2) Exportaciones de vehículos con valor agregado y componente nacional
(TMP6) Incremento del Desarrollo Tecnológico e Innovación	(IC4) Incremento del aporte al PIB por parte del sector manufacturero
	(IC1) Decrecimiento de las Importaciones de vehículos automóviles desde Colombia
	(IC3) Incremento del PIB de Ecuador

Fuente: Plano de Influencias directas

Elaborado por: Maritza Vallejo

Además, se toma en cuenta las interacciones que se establecen dentro del gráfico de influencias directas para plantear dichos escenarios.

Tabla Nº 67: Escenarios

Optimista	Moderado	Pesimista
Incremento de la producción nacional de vehículos automóviles	Decrecimiento de la producción nacional	Decrecimiento de la producción nacional de vehículos automóviles
Incremento de las exportaciones de vehículos con valor agregado y componente nacional	Decrecimiento de las exportaciones de vehículos automóviles con valor agregado y componente nacional	Decrecimiento de las exportaciones de vehículos con valor agregado y componente nacional
Incremento de desarrollo tecnológico e innovación	Incremento de desarrollo tecnológico e innovación	Decrecimiento de desarrollo tecnológico e innovación
Incremento de diversificación productiva	Incremento de diversificación productiva	Decrecimiento de diversificación productiva
Decrecimiento de las Importaciones de vehículos automóviles desde Colombia	Decrecimiento de las importaciones de vehículos automóviles	Incremento de las Importaciones de vehículos automóviles desde Colombia
Incremento del aporte al PIB por parte del sector manufacturero	Incremento del aporte al PIB por parte del sector manufacturero	Decrecimiento del aporte al PIB por parte del sector manufacturero

Fuente: Plano y gráfico de Influencias directas

Elaborado por: Maritza Vallejo

Tabla N° 68: ESCENARIO PESIMISTA

Dentro del sector automotriz no se diversifique ni incremente la producción nacional por contar con un bajo desarrollo tecnológico e innovación de modo que las exportaciones con valor agregado y componente nacional disminuyan y se incrementen las importaciones de vehículos automóviles desde Colombia.

Si el sector automotriz no diversifica ni incrementa sus niveles de producción en el ensamblaje de vehículos, se generarían graves acontecimientos, donde las exportaciones disminuirían en un 8,5% para los próximos 5 años, lo cual generará una gran pérdida de fuentes de trabajo, bajarían los niveles de desarrollo tecnológico y disminuiría la inversión al sector manufacturero en un 2%, provocando que la industria automotriz no genere ningún aporte a la economía del país, además si los niveles de producción mantienen esa tendencia de decrecimiento del 4% para los próximos años, la tasa de desempleo aumentaría y el sector automotriz tiende a decrecer puesto que no contaría con recursos suficientes para seguir compitiendo en el mercado local e internacional. En consecuencia, si el sector automotriz, no toma medidas preventivas que le permitan desarrollar niveles de tecnología e innovación para incrementar la diversificación productiva, variables clave muy influyentes y muy dependientes, identificadas como eje principal para incrementar la producción nacional y la exportación de vehículos automóviles con valor agregado y componente nacional hacia Colombia, estaría vulnerable a que se presente este escenario pesimista y los esfuerzos conjuntos del gobierno con el sector automotriz para transformar la matriz productiva del país, serían en vano puesto que el país seguiría rezagado en el pasado y no se produciría un verdadero cambio de matriz productiva.

Fuente: Investigación documental

Elaborado por: Maritza Vallejo

Tabla N° 69: ESCENARIO MODERADO

Que el sector automotriz a pesar de incrementar desarrollo tecnológico e innovación para diversificar la producción de vehículos automóviles, esta recaiga en el decrecimiento de la producción nacional existiendo una disminución en las exportaciones de vehículos automóviles con valor agregado y componente nacional y un decrecimiento en las importaciones desde Colombia.

Que la transformación de la matriz productiva permita incrementar los niveles de tecnología e innovación en un 4% y que la inversión extranjera directa aumente a un 14% en los próximos 5 años, para que se desarrollen las industrias básicas, mismas que aportarán a formar encadenamientos productivos entre las industrias llamadas pesadas como la petroquímica, metalmecánica, siderurgia y el sector automotriz, contribuyendo a que se establezca una cadena productiva eficiente que permita robustecer a la industria automotriz para que se diversifique la producción nacional de vehículos con maximización de valor agregado e incorporación de componente nacional. Pese a esto, los niveles de producción no incrementen debido a las medidas restrictivas impuestas por el gobierno a partir del 2015, mismas que estarían minimizando el ingreso de CKD, materia prima necesaria para el ensamblaje de vehículos, lo cual ocasiona que las exportaciones de vehículos hacia Colombia disminuyan en un 8% para los próximos 5 años, de igual forma las importaciones desde el mercado colombiano se reducirían en un 5%, siendo un panorama favorable para el Ecuador pero esta disminución es por la llamada salvaguardia cambiaria misma que afecta notablemente al intercambio comercial de vehículos automóviles con Colombia, puesto que al frenar las importaciones de vehículos, se está disminuyendo notablemente las exportaciones hacia este país, quien es un socio potencial para Ecuador dado que en el 2014 se envió el 100% de las exportaciones a este mercado. Por consiguiente para mejorar notablemente la economía del país e incrementar el PIB en un 7% para los próximos 5 años, es necesario potencializar el desarrollo tecnológico, innovación y diversificación productiva dentro del sector automotriz así como también atraer inversión extranjera al país que permita fortalecer al sector autopartista y con ello formar encadenamientos productivos que dinamicen la cadena productiva automotriz.

Fuente: Investigación documental

Elaborado por: Maritza Vallejo

Tabla N° 70: ESCENARIO OPTIMISTA

El sector automotriz incrementa desarrollo tecnológico e innovación para diversificar su producción, logrando incrementar los niveles de producción con valor agregado y componente nacional, para disminuir las importaciones de vehículos desde Colombia y fomentar las exportaciones de vehículos automóviles hacia este mercado.

Para que se dé un escenario optimista la transformación de matriz productiva debe enfocarse en el desarrollo tecnológico e innovación del país, mismo que contribuya al crecimiento de la industria automotriz que según datos de Supercias (2015), durante el periodo 2010-2014 ha disminuido en 5%, y con ello lograr diversificar e incrementar la producción nacional que de acuerdo a datos del AEADE (2014), en el periodo 2010-2014 presentó una disminución del 4%, además al incrementar la producción de vehículos automóviles maximizando el valor agregado e incorporando componente nacional se estaría aportando a que las explotaciones aumenten y se sustituya selectivamente las importaciones de partes y piezas automotrices. Cabe recalcar que para contribuir a incrementar los niveles de producción nacional es necesario la formación de encadenamientos productivos, mismos que aporten a maximizar el valor agregado e incorporar componente nacional en el ensamblaje de vehículos, siendo necesario atraer mayor inversión extranjera directa que invierta en el desarrollo de las industrias básicas y con ello articular dichos procesos para formar una cadena productiva eficiente dentro del sector automotriz. Por lo tanto el gobierno debe adoptar estas estrategias, puesto que son variables clave que permitirán evidenciar un incremento del 7% en el PIB para los próximos 5 años y con ello mejorar la economía del país, logrando que la industria automotriz alcance altos niveles de productividad y competitividad tanto en el mercado colombiano como en distintos mercados internacionales.

Fuente: Investigación documental

Elaborado por: Maritza Vallejo

5.6.3. PLANTEAMIENTO DE ESTRATEGIAS

Para que el sector automotriz pueda acogerse a las acciones de la transformación de la matriz productiva es necesario desarrollar las siguientes estrategias.

Tabla N° 71: Matriz de Planteamiento de Estrategias

Estrategia	Línea de Acción	Indicador	Unidad de medida	Descripción del Indicador	Fórmula de cálculo
Aumentar los niveles de producción nacional de vehículos automóviles maximizando el valor agregado e incorporando mayor componente nacional.	Fomentar el desarrollo de encadenamientos productivos entre las industrias básicas o pesadas como la metalurgia, siderurgia, petroquímica, metalmeccánica y el sector automotriz.	Número de encadenamientos productivos directos y totales hacia adelante y hacia atrás.	Encadenamientos directos y totales	Permite identificar la interacción entre los diferentes actores (siderúrgica, metalúrgica, metalmeccánica, minera, petroquímica, del plástico, vidrio, electricidad, robótica informática).	$\frac{\text{Total de encadenamientos directos y totales}}{\text{Total de encadenamientos productivos}}$
	Robustecer el desarrollo del sector autopartista para que contribuya a diversificar y mejorar la producción nacional de vehículos incorporando valor agregado y componente nacional.	Porcentaje de incorporación de valor agregado y componente nacional.	Unidades de partes y piezas incorporadas	Mide la participación de valor agregado y componente nacional en el ensamblaje de vehículos.	$\frac{\text{Total partes y piezas incorporadas}}{\text{Total de vehículos ensamblados}}$
	Incrementar la intensidad tecnológica e innovación dentro del sector automotriz.	Porcentaje de incremento de tecnología e innovación en el ensamblaje de vehículos.	Nivel de productividad y competitividad	Da a conocer el nivel de desarrollo tecnológico e innovación.	$I + D \text{ Conocimiento} + \text{tecnología} = \text{productividad}$

Estrategia	Línea de Acción	Indicador	Unidad de medida	Descripción del Indicador	Fórmula de cálculo
	Alcanzar el 20% de participación de mano de obra calificada. (PNBV, 2013-2017)	Porcentaje de participación de la mano de obra calificada en la industria automotriz.	Número de personas capacitadas especializadas	Permite incrementar la participación de la mano de obra calificada dentro del sector automotriz.	$\frac{\text{Total empleados especializados}}{\text{Total de empleados}}$
Incrementar las exportaciones de vehículos con valor agregado y componente nacional.	Sustituir selectivamente las importaciones de vehículos por producción nacional.	Porcentaje de participación en ventas nacionales.	Unidades sustituidas	Indica el incremento de la participación de las ventas de la producción nacional de vehículos automóviles.	$\frac{\text{Total producción nacional} + \text{Total importaciones}}{\text{Total ventas}}$
	Fomentar las exportaciones de vehículos automóviles a Colombia y hacia nuevos mercados internacionales.	Porcentaje de crecimiento de las exportaciones de vehículos.	Unidades exportadas	Mide el crecimiento de las ventas de vehículos realizadas por Ecuador a Colombia y a nuevos mercados internacionales.	$\frac{X \text{ año } 2 - X \text{ año } 1}{X \text{ año } 1} \times 100$
Incremento del PIB de Ecuador.	Aumentar la participación de la industria manufacturera al 14,5%. (PNBV, 2013-2017)	Porcentaje de participación de la industria manufacturera en el PIB.	% de crecimiento	Determina el aporte del sector manufacturero al PIB del Ecuador.	$\frac{\text{Año } 2 - \text{Año } 1}{\text{Año } 1} \times 100$

Fuente: Investigación
Elaborado por: Maritza Vallejo

5.7. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.7.1. Conclusiones

- La prospectiva al ser utilizada como una herramienta de análisis estructural permite evidenciar los posibles futuros a ocurrir para que la transformación de la matriz productiva contribuya al incremento de las exportaciones de vehículos automóviles y con ello se mantenga un flujo constante en el intercambio comercial con Colombia.
- El análisis de proyecciones y tendencias obtenidas de datos estadísticos, aplicados a través del método MICMAC “Matriz de Impacto Cruzados Multiplicación Aplicada” establece que para incrementar la producción nacional y aumentar las exportaciones de vehículos automóviles con valor agregado y componente nacional, el sector automotriz debería incrementar los niveles de tecnología e innovación, así como también diversificar la producción a través de la formación de encadenamientos productivos mismos que aporten con partes y piezas nacionales para maximizar el componente nacional en el ensamblaje de vehículos
- El sector automotriz al diversificar y aumentar sus niveles de producción, estaría incrementando la oferta exportable de vehículos con valor agregado nacional hacia Colombia, lo cual también genera una disminución o sustitución de importaciones, lo cual aporta a mejorar notablemente la economía del Ecuador.
- Para aumentar los niveles de producción nacional de vehículos automóviles con valor agregado y componente nacional e incrementar las exportaciones hacia Colombia es necesario contar con disponibilidad de mano de obra calificada a costos competitivos, es por ello que dentro de Plan Nacional de Buen Vivir (2013-2017), se quiere alcanzar el 20% de participación de mano de obra calificada.

5.7.2.Recomendaciones

- Para contribuir al desarrollo del sector automotriz, el gobierno debe acogerse a varias estrategias y planes de acción que le permitan dar cumplimiento con las políticas y lineamientos establecidos para la transformación de la matriz productiva, mismas que contribuirán al desarrollo económico sustentable del país.
- Es necesario que el gobierno, incremente el desarrollo tecnológico e innovación en el país, así como también incentivar la IED, para contribuir a la formación de encadenamientos productivos que aporten al fortalecimiento del sector autopartista y automotriz para incrementar niveles de productividad y competitividad en el ensamblaje de vehículos, de tal forma que se incrementen las exportaciones hacia Colombia, logrado mejorar el déficit en la Balanza Comercial.
- Para poder incrementar el PIB del país, las industrias inmersas en el sector manufacturero tal como la industria automotriz deben incrementar y diversificar su producción, con alto nivel de tecnificación, maximizando el valor agregado e incorporando componente nacional a sus productos, de tal forma que se disminuyan las importaciones e incrementen las exportaciones hacia el mercado colombiano.
- El gobierno y el sector automotriz deben trabajar de forma conjunta para atraer mayor IED, misma que contribuya al desarrollo de mano de obra calificada necesaria para mejorar los procesos productivos presentes en el ensamblaje de vehículos.

CAPÍTULO VI

6. BIBLIOGRAFÍA

Acosta, A. (2009), *La Maldición de la Abundancia*, Quito. Recuperado de <http://www.extractivismo.com/documentos/AcostaMmaldicionAbundancia09.pdf>

Agudelo, F. (2013), *Nueva Chevrolet D-MAX, el proyecto automotriz con mayor contenido local del Ecuador*. Recuperado de <https://www.gmobbb.ec/portal/es/web/gmobbb/nueva-chevrolet-d-max>

Asociación Nacional de Empresarios de Colombia - ANDI. (2013), *Automóviles*. Recuperado de <http://www.andi.com.co/cinau/Paginas/Automoviles.aspx>

Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador - AEADE. (2010), *Anuario 2010*. Recuperado de <http://www.aeade.net/web/images/stories/images/anuario2010.pdf>

Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador – AEADE. (2011), *Anuario 2011*. Recuperado de <http://www.aeade.net/web/images/stories/images/ANUARIO2011.pdf>

Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador - AEADE (2012), *Anuario 2012*. Recuperado de <http://aeade.net/web/images/stories/catalogos/anuariodosmildoce.pdf>

Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador - AEADE (2013), *Anuario 2013*. Recuperado de http://aeade.net/web/images/stories/catalogos/ANUARIO2013_interactivo.pdf

Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador- AEADE (2014), *Anuario 2014*. Recuperado de http://aeade.net/web/images/stories/mayo/ANUARIO_2014.pdf

Banco Central del Ecuador (2014), *Información Estadística*. Recuperado de http://www.portal.bce.fin.ec/vto_bueno/seguridad/ComercioExteriorEst.jsp

Banco Central del Ecuador (2015), *Consulta del sector privado por monedas extranjeras*. Recuperado de <http://www.bce.fin.ec/index.php/component/k2/item/264-consulta-sector-privado-por-monedas-extranjeras>

Bravo, D, (2013) *Sectores productivos priorizados y su relación con el sector externo de la economía del Ecuador en el periodo 2000 – 2011*. Recuperado de http://dspace.utpl.edu.ec/bitstream/123456789/8334/1/Bravo_Herrera_Dolores_Maria.pdf

Business Col. (2015), *Acuerdos, convenios y tratados de comercio exterior de Colombia*. Recuperado de http://www.businesscol.com/comex/exporconv_grupo_de_los_3.htm

Comisión Económica para América Latina y el Caribe - CEPAL (2015), *Economía de América Latina y el Caribe crecería en torno a 1% en 2015, según nueva proyección de CEPAL*. Recuperado de <http://www.cepal.org/es/comunicados/economia-de-america-latina-y-el-caribe-creceria-en-torno-1-en-2015-segun-nueva>

Código Orgánico de la Producción Comercio e Inversiones (2010)

Constitución de la República del Ecuador (2008)

Consejo Nacional de Innovación para la Competitividad (2010), *Agenda de Innovación y competitividad (2010-2020)*, Chile. Recuperado de <http://www.dgi.ubiobio.cl/dgi/wp-content/uploads/2010/07/Agenda-ResumenEjecutivo.pdf>

Decisión 271 – CAN (1990), *Sistema Andino de Carreteras*. Recuperado de <http://www.comunidadandina.org/Normativa.aspx?GruDoc=07>

Decisión 399 - CAN (1997), *Transporte Internacional de Mercancías por Carretera*. Recuperado de <http://www.comunidadandina.org/Normativa.aspx?GruDoc=07>

Decisión 416 – CAN (1997), *Normas Especiales para la Calificación y Certificación del Origen de las Mercancías*. Recuperado de <http://www.comunidadandina.org/Normativa.aspx?GruDoc=07>

Decisión 617 – CAN (2005), *Transito Aduanero Comunitario*. Recuperado de <http://www.comunidadandina.org/Normativa.aspx?GruDoc=07>

Decisión 671 – CAN (2007), *Armonización de Regímenes Aduaneros*. Recuperado de <http://www.comunidadandina.org/Normativa.aspx?GruDoc=07>

Definición Org, *Definición de valor agregado*. Recuperado de <http://www.definicion.org/valor-agregado> (14/12/2013)

Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE. (2014), *Comercio Exterior*. Recuperado de <http://www.dane.gov.co/index.php/esp/sala-de-prensa/comunicados-y-boletines/97-boletines/comunicados-y-boletines/4463-comercio-exterior>

Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales de Colombia – DIAN. (2013), *Estadísticas de Comercio Exterior*. Recuperado de <http://www.dian.gov.co/dian/14cifrasgestion.nsf/pages/Estadisticas%20comercio%20exterior?opendocument>

Doing Business (2014), *Facilidad para hacer negocios*. Recuperado de <http://espanol.doingbusiness.org/data/exploreeconomies>

Economía Fronteriza Colombo-Venezolana (2010), *Intercambio Comercial*. Recuperado de http://servidor-opsu.tach.ula.ve/alum/pd_7/econo_f/froeco/int.html, (15/12/2013)

FOCO ALADI (2010- 2011), *Oportunidades Comerciales Ecuador - Colombia*, N° OC.EC.04/11. Recuperado de [http://www.aladi.org/nsfaladi/estudios.nsf/d61ca4566182909a032574a30051e5ba/d1c1938c662af4f70325793e006a1136/\\$FILE/F_OC_EC_004_11_.pdf](http://www.aladi.org/nsfaladi/estudios.nsf/d61ca4566182909a032574a30051e5ba/d1c1938c662af4f70325793e006a1136/$FILE/F_OC_EC_004_11_.pdf)

Galarraga, A, (2013), *Identificación de lineamientos de la educación superior para la transformación productiva con equidad en el Ecuador*. Recuperado de <http://repositorio.usfq.edu.ec/bitstream/23000/1552/1/106468.pdf>

Gecoinsa (2014), *El Embalaje en la Logística de Automoción – CKD, MKD Y SKD*. Recuperado de <http://meetlogistics.com/archivos/el-embalaje-en-la-logistica-de-automocion-ckd-mkd-y-skd> (30/12/2014)

Godet M. & Durance P. (2007), *Prospectiva Estratégica: problemas y métodos*.

Godet, M & Durance, P (2009), *La prospectiva estratégica para las empresas y los territorios*.

González, A, (2013), *Los encadenamientos productivos*. Recuperado de <http://www.nacion.com/economia/>

Hernández Sampieri, R, et al (2010), *Metodología de la Investigación Científica*, Quinta edición

Herrera, L, et al (2014), *Tutoría de la Investigación Científica*, Quinta edición

Instituto de Perspectiva Estratégica de España (1999), *Prospectiva Estratégica*. Recuperado de <http://www.prospecti.es/ipeframe.htm>

Jaramillo, C, (2012), *Los clústers una alternativa para la competitividad*. Recuperado de <http://internationalbusinessfunlam.blogspot.com/2012/02/los-clusters-una-alternativa-para-la.html>

Laso, J, (2013), *Análisis de la heterogeneidad productiva y del empleo en el Aparato Productivo del Ecuador, período 2000-2010*. Recuperado de <http://repositorio.puce.edu.ec/bitstream/handle/22000/5704/T-PUCE-5859.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Ley orgánica de transporte terrestre y seguridad vial (2008)

López, S, (2013), *Sector Automotriz*. Recuperado de <http://prezi.com/eoxhrjdmxxnh/sector-automotriz/> (14/12/2013)

Matarrita, R. (2011), *Encadenamientos y Exportaciones*. Recuperado de http://www.estadonacion.or.cr/files/biblioteca_virtual/011/Encadenamientos_exportaciones.pdf (14/12/2013)

Marshall, J y Rodríguez, J. (2010), *Análisis del desarrollo productivo en Chile: Tendencias y Determinantes*. Recuperado de file:///C:/Users/Administrador/Downloads/WP_6_MARSHALL_Y_RODRIGUEZ_FINAL.pdf

Ministerio de Coordinación de la Producción, Empleo y Competitividad. (2010-2013), *Agenda para la Transformación Productiva*. Recuperado de [http://www.produccion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/07/Agenda_Productiva\[1\].pdf](http://www.produccion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/07/Agenda_Productiva[1].pdf)

Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. (2013), *Programa de transformación Productiva*. Recuperado de <https://www.google.com.ec/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0CB0QFjAAahUKEwjB5-LfiPrGAhVHmoAKHbHSCyA&url=http%3A%2F%2F>

Noguera, A. (2009), *Enseñando Prospectiva*, Bogotá D.C. Recuperado de <http://www.centropaz.com.ar/publicaciones/publicaciones18.pdf>

Plan Nacional del Buen Vivir (2013), *Transformación de la Matriz Productiva*. Recuperado de <http://documentos.senplades.gob.ec/Plan%20Nacional%20Buen%20Vivir%202013-2017.pdf>

Pro Ecuador. (2013), *Sector Automotriz*. Recuperado de <http://www.proecuador.gob.ec/exportadores/sectores/automotriz/>

Pro Ecuador. (2013), *Análisis del Sector Automotriz*. Recuperado de http://www.proecuador.gob.ec/wp-content/uploads/2013/07/PROEC_AS2013_AUTOMOTRIZ1.pdf

Pro Ecuador. (2014), *Guía Comercial de Colombia*. Recuperado de http://www.proecuador.gob.ec/wp-content/uploads/2014/05/PROEC_GC2014_COLOMBIA.pdf

Programa de Transformación Productiva (2013), *Así avanza la Transformación Productiva*. Recuperado de <https://www.ptp.com.co/documentos/INFORME%20COMPLETO%20PTP.pdf>

Sáenz M y Muñoz D (2012), *Impactos macroeconómicos de la salida del Ecuador de la Comunidad Andina (CAN) en la economía ecuatoriana*. Recuperado de http://www.industrias.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/08/2012_Impactos_macroeconomicos_de_la_salida_del_Ecuador_de_la_CAN_en_la_economia_ecuatoriana.pdf

SENPLADES (2012), *Transformación de la Matriz Productiva*. Recuperado de http://www.planificacion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2013/01/matriz_productiva_WEBtodo.pdf

Superintendencia de Compañías y Valores (2015), *Distribución de las compañías por número*. Recuperado de <http://181.198.3.71/portal/cgi-bin/cognos.cgi>

Superintendencia de Compañías y Valores. (2015), *Consulta de compañías por provincia y actividad económica*. Recuperado de http://www.supercias.gov.ec:8080/sector_sociedades/faces/parametros_consulta_cias_x_provincia_y_actividad.jsp

Solano R & Serón P. *Diseños de investigación clínica*. Recuperado de <http://www.med.ufro.cl/Recursos/GISIII/linkedddocuments/dise%F1os%20cuantitativos.pdf>

Trade Map (2015), *Comercio actual y potencial entre Ecuador y Colombia*. Recuperado de http://www.trademap.org/Bilateral_TS.aspx

World Economic Forum (2014), *The Global Competitiveness Report (2013-2014)*. Recuperado de <http://www.weforum.org/reports/global-competitiveness-report>

LINKOGRAFÍA

<http://www.cepal.org/>

<http://www.ecuadorencifras.gob.ec/reloj-poblacional/>

<http://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec>

<http://datos.bancomundial.org/pais/ecuador>

<http://www.bancomundial.org/es/country/ecuador>

<http://rru.worldbank.org/>

<http://www.andi.com.co/cinau/Paginas/Automoviles.aspx>

<http://www.aladi.org>

<https://www.dane.gov.co>

<https://www.bbvaresearch.com>

<http://www.comunidadandina.org>

<https://www.ptp.com.co/portal/default.aspx>

<http://www.bce.fin.ec/>

<http://www.ecuadorencifras.gob.ec/>

<http://www.normalizacion.gob.ec/>

<http://www.weforum.org/>

<http://espanol.doingbusiness.org/>

ANEXOS

7.1. Precio referencial de vehículos en Ecuador

**Tabla N° 72: Precios promedio de venta
Ecuador - USD**

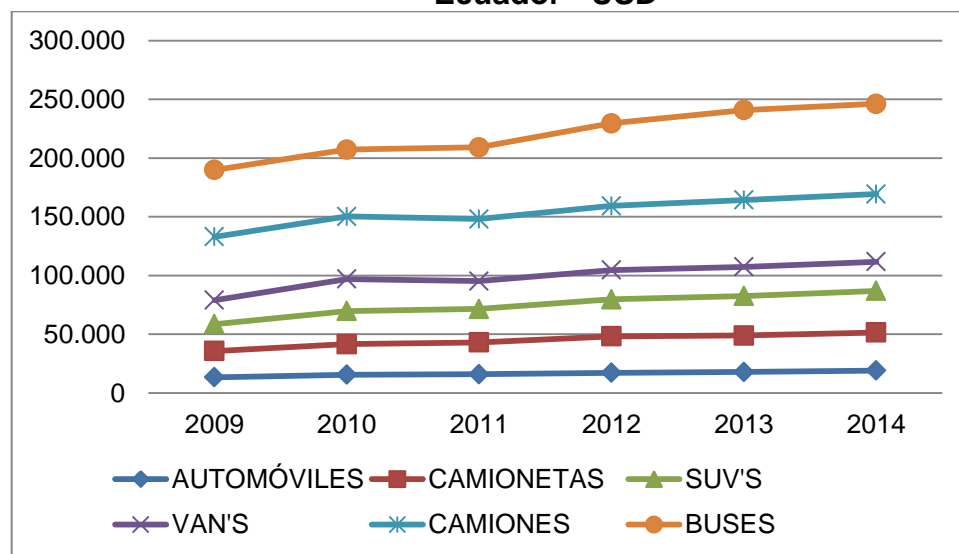
TIPO	2009	2010	2011	2012	2013	2014
AUTOMÓVILES	13.478	15.656	16.029	17.298	17.902	19.199
CAMIONETAS	22.272	25.924	27.034	31.020	31.118	32.371
SUV'S	22.939	28.203	28.485	31.437	33.572	35.387
VAN'S	20.409	27.285	23.704	24.894	24.738	24.806
CAMIONES	53.966	53.266	52.827	54.675	56.989	57.641
BUSES	56.926	56.926	61.056	70.296	76.541	76.822
TOTAL MERCADO	21.532	23.964	20.845	26.866	28.594	29.702

Los precios de los vehículos en Ecuador van de acuerdo al tipo y marca del vehículo, sin embargo cada año han ido incrementándose.

Fuente: AEADE (2013-2014)

Elaborado por: Maritza Vallejo

**Gráfico N° 48: Precios promedio de venta vehículos
Ecuador - USD**

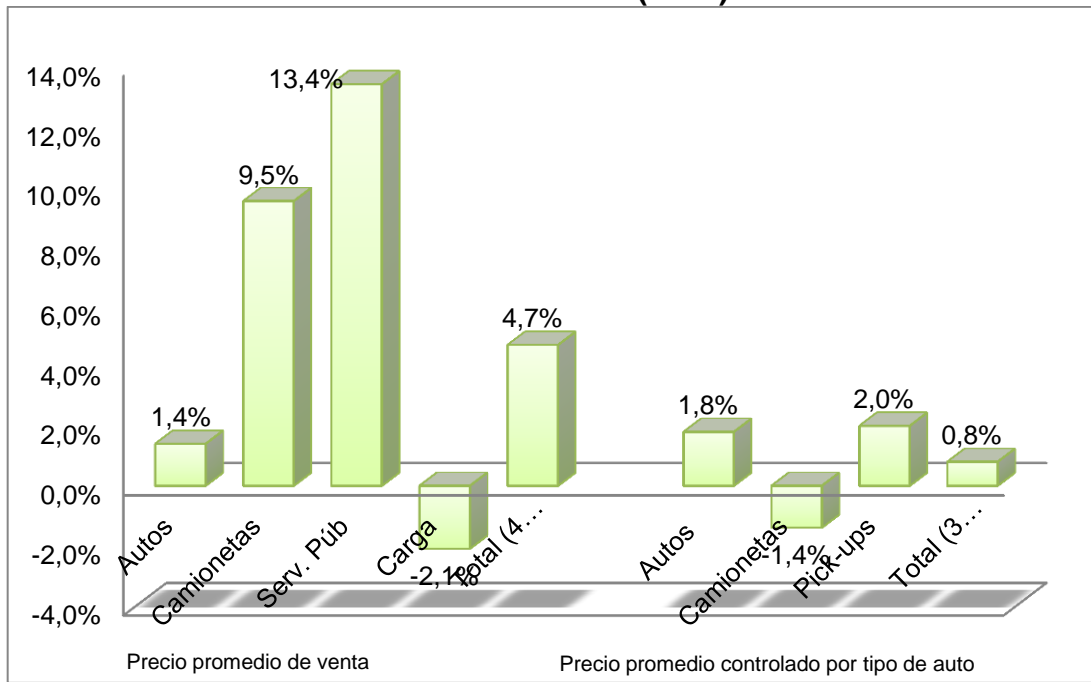


Fuente: AEADE (2013-2014)

Elaborado por: Maritza Vallejo

7.2. Precio referencial de vehículos en Colombia

Gráfico N° 49: Precio promedio de venta vehículos Colombia (2014)



Fuente: BBVA Research, (2015)

Elaborado por: Maritza Vallejo

7.3. Formato de entrevista aplicada a las empresas ensambladoras de vehículos automóviles en Ecuador



UNIVERSIDAD POLITECNICA ESTATAL DEL CARCHI
ESCUELA DE COMERCIO EXTERIOR Y NEGOCIACIÓN COMERCIAL
INTERNACIONAL



“La Transformación de la Matriz Productiva y el Intercambio Comercial de vehículos automóviles Ecuador – Colombia”

Objetivo: La presente entrevista persigue determinar como contribuye la transformación de la matriz productiva en el intercambio comercial de vehículos automóviles entre Ecuador – Colombia. La información será usada con carácter académico, por lo que se solicita de la manera más comedida contestar con absoluta claridad y precisión.

DATOS DE INFORMATIVOS

Nombre de la Institución

Cargo del entrevistado.....

Dirección: Telefono:

Transformación de la Matriz Productiva

1) ¿El cambio de la matriz productiva es una ventaja o desventaja para el sector automotriz (vehículos)?, ¿Por qué?

2) ¿Cómo se impulsaría la diversificación productiva en el sector automotriz?

3) ¿El desarrollo de industrias estratégicas permitirá la formación de encadenamientos productivos para incrementar las exportaciones de vehículos? ¿Por qué?

4) ¿Cuáles son las nuevas actividades productivas que se desarrollaran dentro del sector automotriz para promover el cambio de la matriz productiva?

5) ¿Cómo se incorporará valor agregado para maximizar el componente nacional en el ensamblaje de vehículos?

6) ¿La transformación de la matriz productiva permitirá incrementar las exportaciones de vehículos automóviles?, ¿Por qué?

7) ¿Qué estrategias se están aplicando dentro del sector automotriz para diversificar y ampliar los destinos internacionales?

Intercambio Comercial de vehículos automóviles entre Ecuador – Colombia

8) ¿El cambio de la matriz productiva en Ecuador permitirá incrementar la producción o ensamblaje de vehículos? ¿Por qué?

9) ¿Existe producción o capacidad instalada suficiente para fomentar el incremento de exportaciones ecuatorianas hacia Colombia? ¿Por qué?

10) ¿Qué oportunidades o riesgos se generan con la transformación de la matriz productiva dentro del intercambio comercial de vehículos automóviles entre Ecuador – Colombia?

GRACIAS POR SU GENTIL COLABORACIÓN

7.4. Formato de encuesta aplicada a expertos para Matriz MICMAC



UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL CARCHI



Tema: La Transformación de la Matriz Productiva y el Intercambio Comercial de vehículos automóviles Ecuador – Colombia.

Solicito a usted de la manera más comedida nos brinde su criterio, en relación de la Transformación de la Matriz Productiva en el Intercambio Comercial de vehículos automóviles entre Ecuador – Colombia.

El siguiente instrumento de investigación está diseñando con la finalidad conocer la influencia y dependencia que tiene cada una de las afirmaciones sobre el tema señalado.

1. Exprese su posición con respecto a las siguientes afirmaciones, siguiendo las instrucciones establecidas a continuación:

- La calificación de cada una de las afirmaciones se pondera como lo indica la siguiente tabla:

Ponderación	Descripción
P	Si la Influencia o Dependencia es Potencial
3	Si la Influencia o Dependencia es Fuerte
2	Si la Influencia o Dependencia es Media
1	Si la Influencia o Dependencia es Débil
0	Si NO EXISTE Influencia o Dependencia.

- La Influencia se califica de la siguiente manera.

¿Cuál es la Influencia de **B** hacia **A**?

	A	B	C
A			
B			
C			

- La Dependencia se califica de la siguiente manera.

¿Cuál es la Dependencia de **B** hacia **A**?

	A	B	C
A			
B			
C			

2. Señale con una X la calificación que Usted considere conveniente.

DEPENDENCIA INFLUENCIA	IC1. Decrecimiento de las Importaciones de vehículos automóviles desde Colombia	IC2. Incremento de las Exportaciones de vehículos automóviles hacia Colombia	IC3. Incremento del PIB de Ecuador	IC4. Incremento del aporte al PIB por parte del sector manufacturero	IC5. Incremento del Tipo de Cambio (incremento del valor del dólar y devaluación del peso colombiano)	IC6. Incremento de la Inversión extranjera directa al Ecuador	IC7. Incremento de la Inversión extranjera directa al sector manufacturero	TMP1. Incremento de la Producción nacional de vehículos automóviles	TMP2. Incremento de las Exportaciones de vehículos con valor agregado y componente nacional	TMP3. Crecimiento Industrial del sector automotriz	TMP4. Sustitución selectiva de importaciones de vehículos	TMP5. Incremento de la Diversificación productiva en el sector automotriz	TMP6. Incremento de Desarrollo Tecnológico e Innovación
IC1. Decrecimiento de las Importaciones de vehículos automóviles desde Colombia		0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P
IC2. Incremento de las Exportaciones de vehículos automóviles hacia Colombia	0 1 2 3 P		0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P
IC3. Incremento del PIB de Ecuador	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P		0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P
IC4. Incremento del aporte al PIB por parte del sector manufacturero	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P		0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P
IC5. Incremento del Tipo de Cambio (incremento del valor del dólar y devaluación del peso colombiano)	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P		0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P
IC6. Incremento de la Inversión extranjera directa al Ecuador	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P		0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P
IC7. Incremento de la Inversión extranjera directa al sector manufacturero	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P		0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P
TMP1. Incremento de la Producción nacional de vehículos automóviles	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P		0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P
TMP2. Incremento de las Exportaciones de vehículos con valor agregado y componente nacional	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P		0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P

DEPENDENCIA INFLUENCIA	IC1. Decrecimiento de las Importaciones de vehículos automóviles desde Colombia	IC2. Incremento de las Exportaciones de vehículos automóviles hacia Colombia	IC3. Incremento del PIB de Ecuador	IC4. Incremento del aporte al PIB por parte del sector manufacturero	IC5. Incremento del Tipo de Cambio (incremento del valor del dólar y devaluación del peso colombiano)	IC6. Incremento de la Inversión extranjera directa al Ecuador	IC7. Incremento de la Inversión extranjera directa al sector manufacturero	TMP1. Incremento de la Producción nacional de vehículos automóviles	TMP2. Incremento de las Exportaciones de vehículos con valor agregado y componente nacional	TMP3. Crecimiento Industrial del sector automotriz	TMP4. Sustitución selectiva de importaciones de vehículos	TMP5. Incremento de la Diversificación productiva en el sector automotriz	TMP6. Incremento de Desarrollo Tecnológico e Innovación
TMP3. Crecimiento Industrial del sector automotriz	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P		0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P
TMP4. Sustitución selectiva de importaciones de vehículos	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P		0 1 2 3 P	0 1 2 3 P
TMP5. Incremento de la Diversificación productiva en el sector automotriz	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P		0 1 2 3 P
TMP6. Incremento de Desarrollo Tecnológico e Innovación	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	0 1 2 3 P	

LA TRANSFORMACIÓN DE LA MATRIZ PRODUCTIVA Y EL INTERCAMBIO COMERCIAL DE VEHÍCULOS AUTOMÓVILES ECUADOR - COLOMBIA

MARITZA LILIANA VALLEJO YAR



Egresada de la Escuela de Comercio Exterior y Negociación Comercial Internacional de la Universidad Politécnica Estatal del Carchi, Suficiencia en el Idioma Inglés, realización de prácticas Pree-profesionales en la empresa Nuevo Transporte de América Cía. Ltda. Participación en los cursos; I Jornada Internacional de Comercio Exterior, II Jornada Internacional de Comercio Exterior, III Jornada Internacional de Comercio Exterior, Encuentro Binacional, El Comercio Binacional colombo-ecuatoriano, Escuela de Liderazgo, Formación Ciudadana e Intercambio de Saberes y Experiencias.

LA TRANSFORMACIÓN DE LA MATRIZ PRODUCTIVA Y EL INTERCAMBIO COMERCIAL DE VEHÍCULOS AUTOMÓVILES ECUADOR - COLOMBIA

(Entregado 03/08/2015) – Revisado 04/08/2015)

Universidad Politécnica Estatal del Carchi – Ecuador
m.vallejo040@gmail.com

Resumen

Ecuador es un país primario exportador por excelencia que ha venido atravesando varias crisis económicas que no le han permitido un desarrollo sustentable, puesto que al exportar materias primas e importar bienes terminados, le han provocado un déficit en su Balanza Comercial, siendo necesario cambiar la forma de producción dejando a un lado el actual patrón de especialización y pasar a una economía basada en el conocimiento, tecnología e innovación, por lo que el presente tema de investigación busca identificar las acciones planteadas para la transformación de la matriz productiva, encaminándose a establecer la contribución que esta genera sobre el intercambio comercial de vehículos automóviles entre Ecuador y Colombia.

Según datos estadísticos del Banco Central del Ecuador en los últimos cinco años, en el intercambio comercial entre Ecuador y Colombia se ha incrementado el déficit comercial, éste en el 2014 ascendió a 1.186,91 millones de dólares FOB, sin embargo Colombia se convierte en uno de los principales destinos para las exportaciones de los vehículos automóviles de las partidas arancelarias 8704 (vehículos automóviles para el transporte de mercancías), 8703 (Coches de turismo) y 8702 (vehículos automóviles para el transporte de diez o más personas), sin embargo de contener un bajo valor agregado, la industria automotriz genera un gran aporte para el desarrollo tecnológico y económico del país.

Cabe mencionar que las exportaciones al igual que las importaciones de vehículos automóviles en el periodo 2010-2014 han enfrentado una serie de incrementos y disminuciones porcentuales que de acuerdo a los datos estadísticos del Trade Map (2015), las exportaciones de vehículos sufrieron una disminución promedio del 10%, registrando una mayor caída en el año 2013, debido a que la economía colombiana materializó “un proceso de apertura comercial a través de

La Transformación de la Matriz Productiva y el intercambio comercial de vehículos automóviles Ecuador – Colombia. Maritza Liliana Vallejo Yar. (Universidad Politécnica Estatal del Carchi - Ecuador)

LA TRANSFORMACIÓN DE LA MATRIZ PRODUCTIVA Y EL INTERCAMBIO COMERCIAL DE VEHÍCULOS AUTOMÓVILES ECUADOR - COLOMBIA

la suscripción de Tratados de Libre Comercio con México y Corea, influyendo negativamente en la demanda de vehículos ecuatorianos” (AEADE, 2013), así mismo las importaciones de vehículos evidenciaron una caída promedio del 1%.

Por tal motivo, uno de los ejes de la transformación de la matriz productiva busca proteger a la industria automotriz mejorando sus niveles de productividad y competitividad de tal forma que se incrementen las exportaciones de vehículos automóviles con valor agregado y componente nacional hacia Colombia.

Con las proyecciones y tendencias se establecieron las variables clave para la realización del análisis estructural a través método Micmac “Matriz de Impacto Cruzados Multiplicación Aplicada”, herramienta que permitió relacionar las variables y establecer escenarios, en el escenario optimo el sector automotriz debería incorporar mayor componente nacional en el ensamblaje de vehículos automóviles a través del desarrollo tecnológico, innovación y formación de encadenamientos productivos, mismos que permitirían aumentar y diversificar la producción nacional para incrementar la oferta exportable de vehículos automóviles a Colombia o hacia nuevos mercados internacionales.

Palabras Claves: estudio prospectivo, intercambio comercial, matriz productiva

Abstract

Ecuador is a primary exporting country per excellence that has been passing through several economic crises that have not allowed to have sustainable development, since exporting raw materials and importing finished goods, would have caused a deficit in its trade balance, being necessary to change the way of production leaving aside the current pattern of specialization and move to a knowledge-based, technology and innovation economy, so this research subject seeks to identify the actions proposed for the transformation of the productive matrix, heading to set the contribution that it generates on trade of motor vehicles between Ecuador and Colombia.

According to statistics of the Central Bank of Ecuador in the last five years, the commercial exchange between Ecuador and Colombia has been increased the trade deficit, in 2014 it reached 1186.91 million dollars FOB, however Colombia has become one of the main destinations for exports of motor vehicles of tariff headings 8704 (motor vehicles for the transportation of goods), 8703 (automobiles) and 8702 (motor vehicles for the transport of ten or more people), however to contain a low added value, the automotive industry generates a significant contribution to technological and economic development.

It should be mentioned that exports as well as imports of motor vehicles during the period 2010-2014 have faced a series of percentage increases and decreases that according to the statistics of the Trade Map (2015), exports of vehicles suffered an average decline 10%, registering a further decline in 2013, because the Colombian economy materialized "a process of trade openness through the signing of free trade agreements with Mexico and Korea, negatively affecting Ecuadorians demand for vehicles" (AEADE, 2013), likewise vehicle imports evidenced an average drop of 1%.

Therefore, one of the axes of the transformation of the productive matrix seeks to protect the automobile industry by improving their levels of productivity and competitiveness so that will increase exports of motor vehicles and national value-added component to Colombia.

With the assumptions and trends the key variables were established to carry out the structural analysis method through Micmac "Matrix of Impact Applied Cross Multiplication", tool that allowed establishing relationships between variables and settings. In the optimal scenario the automotive sector should

La Transformación de la Matriz Productiva y el intercambio comercial de vehículos automóviles Ecuador – Colombia. Maritza Liliana Vallejo Yar. (Universidad Politécnica Estatal del Carchi - Ecuador)

LA TRANSFORMACIÓN DE LA MATRIZ PRODUCTIVA Y EL INTERCAMBIO COMERCIAL DE VEHÍCULOS AUTOMÓVILES ECUADOR - COLOMBIA

incorporate more national component in the assembly of motor vehicles through technological development, innovation and training of productive chains, which allow to increase and diversify the national production to increase the exportable supply of motor vehicles to Colombia or to new international markets.

Keywords: *prospective study, trade exchange, productive matrix*

1. Introducción

Actualmente, Ecuador busca transformar su matriz productiva, dejando a un lado su patrón de especialización, primario- exportador para pasar a una economía basada en el conocimiento, tecnología e innovación, encaminada a desarrollar industrias básicas y sectores estratégicos, articulando encadenamientos productivos que contribuyan a diversificar la producción nacional e incrementar las exportaciones con valor agregado.

El sector automotriz aporta con desarrollo tecnológico, capacitación y plazas de empleo al país, además los vehículos son uno de los principales productos con valor agregado que dinamizan el intercambio comercial con Colombia, por lo que la presente investigación se realiza con el fin de determinar cómo contribuye que tiene la transformación de la matriz productiva en el intercambio comercial de vehículos automóviles entre Ecuador y Colombia.

2. Materiales y métodos

Para el desarrollo de la presente investigación se empleó un enfoque cualitativo porque se realizó un análisis la situación actual que atraviesa Ecuador al cambiar su matriz productiva, y un enfoque cuantitativo que permitió recopilar datos para su posterior interpretación y análisis comparativo, con el fin de establecer las causas y efectos que ocasionara el cambio de la matriz productiva de Ecuador en el intercambio de vehículos con Colombia.

Además se aplicó dos modalidades de investigación documental y de campo, mismas que permitieron obtener información de fuentes primarias y secundarias, misma que fue recolectada a través de fichas bibliografías y con la aplicación de una entrevista a las empresas ensambladoras de vehículos automóviles en Ecuador.

Finalmente se utilizó tres tipos de investigación, Exploratoria, Descriptiva, Explicativa, que permitieron analizar, describir, y establecer una relación causal, que permita identificar las causas que tiene la transformación de la matriz productiva en el Ecuador y con ello realizar un estudio prospectivo para establecer los efectos que se generan en el intercambio comercial de vehículos automóviles entre Ecuador y Colombia

LA TRANSFORMACIÓN DE LA MATRIZ PRODUCTIVA Y EL INTERCAMBIO COMERCIAL DE VEHÍCULOS AUTOMÓVILES ECUADOR - COLOMBIA

3. Resultados y discusión

3.1. Análisis situacional de Ecuador y Colombia

Dentro de los factores socioeconómicos se han analizado varios indicadores económicos que permiten establecer la situación actual de Ecuador y Colombia.

Tabla N°1: Factores Socio- Económicos

INDICADOR	ECUADOR					COLOMBIA				
	2010	2011	2012	2013	2014	2010	2011	2012	2013	2014
Población (millones de habitantes)	15.012,23	15.266,43	15.520,97	15.774,75	16.027,47	46.444,80	47.078,79	47.704,43	48.321,41	48.949,58
Tasa de Desempleo	7,6%	6,0%	4,9%	4,7%	5,3%	12,4%	11,5%	11,2%	10,6%	10,1%
PIB (millones de dólares)	69.555,37	79.276,66	87.623,41	94.472,68	100.543,173	287.018,18	335.415,16	370.328,08	378.415,33	396.200,85
PIB Per Cápita (millones de dólares)	4.636,70	5.199,70	5.655,90	6.002,90	6.273,18	6.179,80	7.124,50	7.763,00	7.831,20	8.094,06
Tasa de Inflación (anual)	3,56%	4,47%	5,11%	2,73%	3,59%	2,62%	2,91%	2,83%	2,29%	2,80%
Inflación, Índice de Precios al Consumidor (anual)	3,6%	4,5%	5,1%	2,7%	3,6%	2,3%	3,4%	3,2%	2,0%	2,9%
Riesgo País	954	819	827	626	384	194	166	150	167	147
Tipo de Cambio	Dólar estadounidense					Pesos colombianos (promedio anual)				
	1	1	1	1	1	1.898,72	1.847,24	1.796,29	1.867,98	2.005,05

Fuente: Banco Mundial, CEPAL, Banco Central del Ecuador, Banco de la Republica de Colombia

Elaborado por: Maritza Vallejo

LA TRANSFORMACIÓN DE LA MATRIZ PRODUCTIVA Y EL INTERCAMBIO COMERCIAL DE VEHÍCULOS AUTOMÓVILES ECUADOR - COLOMBIA

La tabla anterior muestra los indicadores económicos de Ecuador y Colombia, puesto que son valores estadísticos que muestran el comportamiento de las dos economías, mismos que facilitan el análisis del crecimiento de cada país.

El Producto Interno Bruto PIB establece la totalidad de la actividad económica que tiene Ecuador y Colombia durante los últimos 5 años, mismo que ha ido creciendo constantemente, sin embargo el PIB de Colombia es mucho más alto que de Ecuador, esto se debe a que Colombia tiene mayor crecimiento en sus actividades económicas como la construcción, comercio y servicios, además Colombia por contar con mayor población ha desarrollado altos niveles de producción y por ende el consumo por habitante es superior, lo que genera un gran aporte al Producto Interno Bruto de este país, si bien el PIB de Ecuador crece constantemente pero sus niveles de productividad y competitividad son muy bajos en comparación a los de Colombia, quien cuenta con una economía competitiva que se mantiene abierta a la inversión extranjera misma que contribuye al desarrollo de nuevas industrias.

El PIB per cápita va en relación al crecimiento del PIB y de la población, si bien las dos variables han ido incrementándose constantemente en estos últimos 5 años el valor del PIB per cápita para Ecuador y Colombia también ha crecido constantemente, sin embargo al medir el bienestar económico de la población de Ecuador y Colombia, se puede establecer que los habitantes de Colombia tienen mejores niveles de vida contando así con mayor poder adquisitivo que los ecuatorianos.

El tipo de cambio está dado en relación a la cantidad de pesos colombianos percibidos por un dólar de los Estados Unidos, como podemos observar en el 2014 el tipo de cambio llegó a 2.005 pesos colombianos por un dólar, lo cual hace que la demanda de divisas se incremente, generando una reducción en la oferta de divisas, dentro del mercado cambiario para incrementar el gasto público interno, dicho en otras palabras las importaciones ecuatorianas desde Colombia tienen a incrementar y las exportaciones ecuatorianas disminuyen.

3.2. Análisis de la Matriz Productiva

3.2.1. Matriz Productiva Ecuador

La Matriz Productiva de Ecuador ha sido por excelencia primario – exportadora, casi en su totalidad se ha explotado los recursos naturales del país y se exporta materias primas sin generar ningún valor agregado, importando productos terminados con alto valor agregado, generando que la balanza comercial del Ecuador sea deficitaria y así exista una pérdida económica excesiva para el país siendo vulnerables ante los mercados internacionales. Ahora bien, para poder contrarrestar este antiguo modelo generador de riquezas el actual gobierno impulsa la transformación de la matriz productiva, que permitirá pasar de una economía extractivista a una economía basada en el conocimiento con alto nivel tecnológico e innovación. Contribuyendo así al desarrollo del país, centrándose en cuatro ejes fundamentales tales como: La diversificación de la

LA TRANSFORMACIÓN DE LA MATRIZ PRODUCTIVA Y EL INTERCAMBIO COMERCIAL DE VEHÍCULOS AUTOMÓVILES ECUADOR - COLOMBIA

producción, la generación de valor agregado, la sustitución selectiva de importaciones, finalmente, tenemos la mejora en la oferta exportable para lograr una mayor productividad y competitividad.

Por tal motivo el sector automotriz juega un papel muy importante en este proceso de transformación productiva debido a que forma parte de los 14 sectores priorizados, donde se busca sustituir las importaciones de partes y piezas de automotores y empezar a producirlas en el país y así ensamblar vehículos con mayor componente nacional. Además la industria automotriz busca fusionar la tecnología con talento humano, a través de la transferencia y asimilación de tecnologías en empresas de autopartes y de ensamblaje de automóviles, incorporando mayor componente nacional e involucrando insumos de alta diversidad y especificidad como una industria dinámica e innovadora que se encuentra en constante crecimiento.

3.2.2. Matriz Productiva Colombia

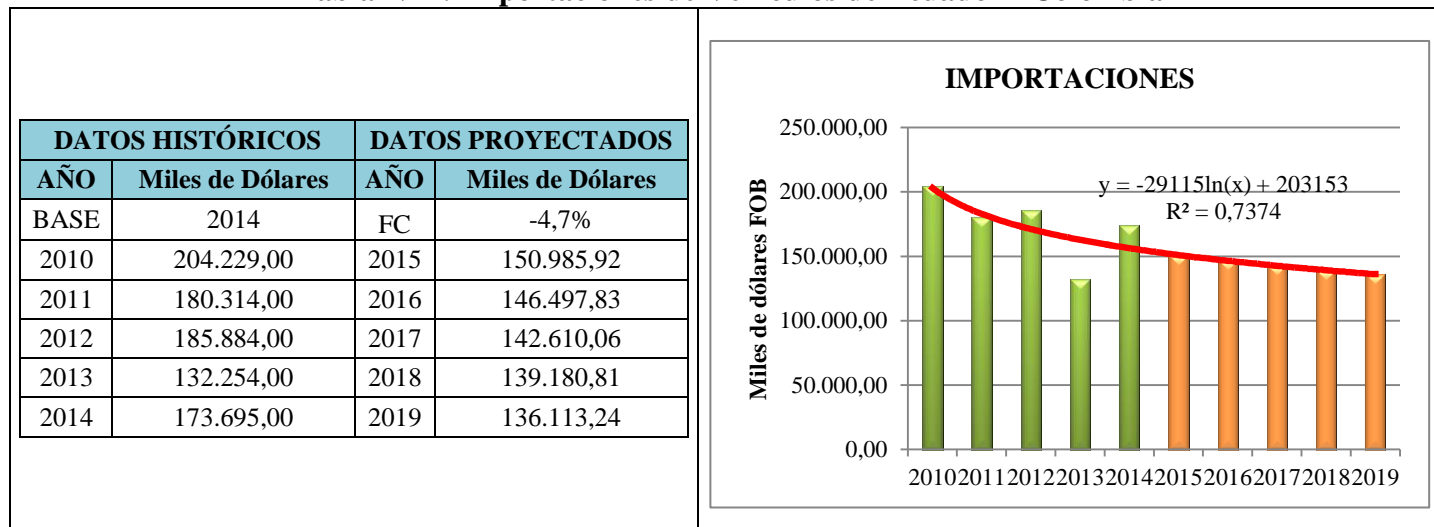
La transformación productiva en Colombia se genera como un proceso que permite a los empresarios obtener resultados extraordinarios a partir de pensar diferente y actuar diferente. Este proceso no tiene fin, porque el país requiere estar en constante crecimiento de su economía y empleo. El Programa de Transformación Productiva llamado así en Colombia fue establecido con el fin de transformar a la industria colombiana e impulsar el desarrollo de las empresas que se han establecido en 20 sectores estratégicos para mejorar la economía nacional, logrando su crecimiento y competitividad. Además este programa conoce en detalle a las empresas colombianas, propone una respuesta contundente del Estado para que las empresas aprovechen sus oportunidades de competir y crecer. (MINCOMERCIO, INDUSTRIA Y TURISMO, 2013)

Dentro de este proceso igual existen 20 sectores que promoverán este programa de transformación productiva, los cuales están divididos en tres grupos: manufacturas, agroindustria y servicios. Siendo la Industria de autopartes y vehículos un sector importante para generar mayores ingresos al país, puesto que se busca incrementar la escala de ensamble potenciando el mercado local a través de organización productiva donde la estructuración de clústers permita mejorar la producción nacional caracterizándola por tener ventajas competitivas mismas que contribuirán a aumentar la exportación de vehículos a los diferentes mercados internacionales.

LA TRANSFORMACIÓN DE LA MATRIZ PRODUCTIVA Y EL INTERCAMBIO COMERCIAL DE VEHÍCULOS AUTOMÓVILES ECUADOR - COLOMBIA

3.3. Tendencias Clave del Estudio

Tabla N° 2: Importaciones de Vehículos de Ecuador - Colombia

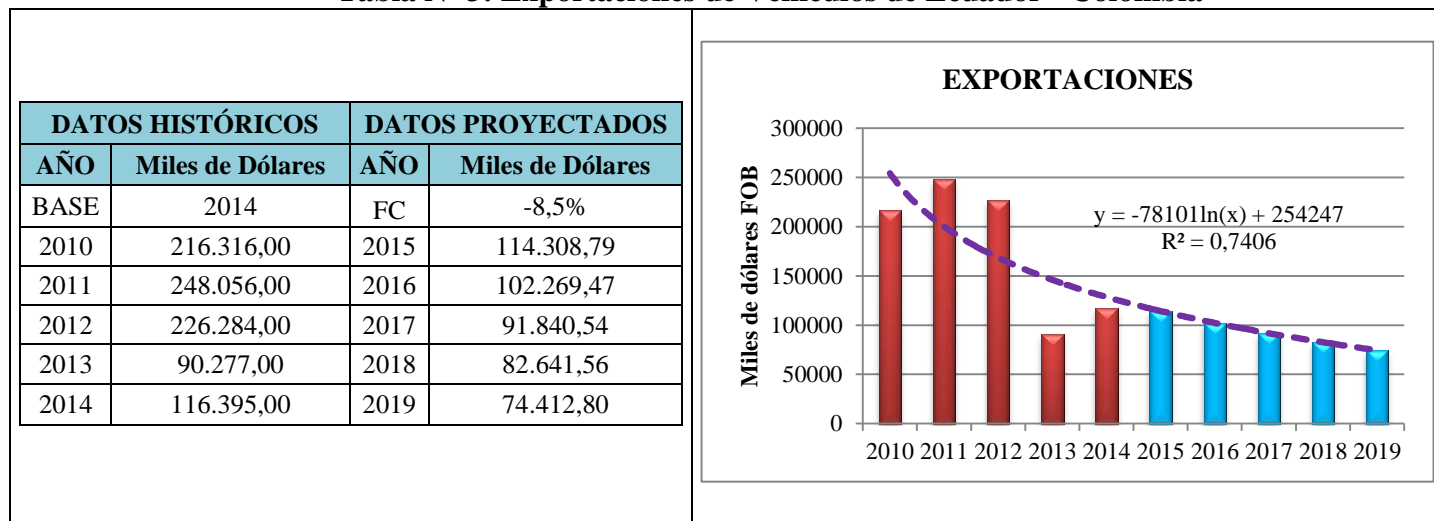


ANÁLISIS: Las importaciones de vehículos automóviles efectuadas por Ecuador desde Colombia mantiene una tendencia decreciente, generando que para los próximos 5 años las importaciones de vehículos experimenten una caída del 4,7 % promedio, pese a que en el año 2014 la demanda de vehículos incrementó; las importaciones disminuyeron, esto se debió a que el 52% de la demanda nacional fue atendido por vehículos ensamblados en el país. Este escenario es muy favorable para el país, puesto que se estaría aportando con el cambio de la matriz productiva, logrando sustituir selectivamente las importaciones con producción nacional, sin embargo esta disminución en el 2015, se presenta por la aplicación de una salvaguardia cambiaria ante la devaluación del peso colombiano, misma que tiene como finalidad encarecer los precios de los vehículos provenientes de Colombia para desmotivar su importación y con ello disminuir el déficit comercial

Fuente: Trade Map (2015), AEADE (2014)

Elaborado por: Maritza Vallejo

Tabla N° 3: Exportaciones de Vehículos de Ecuador - Colombia



ANÁLISIS: Las exportaciones ecuatorianas de vehículos automóviles hacia Colombia, para los próximos 5 años mantienen una tendencia de disminución del 8,5% promedio, la reducción de exportaciones al 60% en el año 2013; debido al proceso de apertura comercial que Colombia mantuvo con México y Corea, donde se suscribió un Tratado de libre Comercio, incide negativamente en

La Transformación de la Matriz Productiva y el intercambio comercial de vehículos automóviles Ecuador – Colombia. Maritza Liliana Vallejo Yar. (Universidad Politécnica Estatal del Carchi - Ecuador)

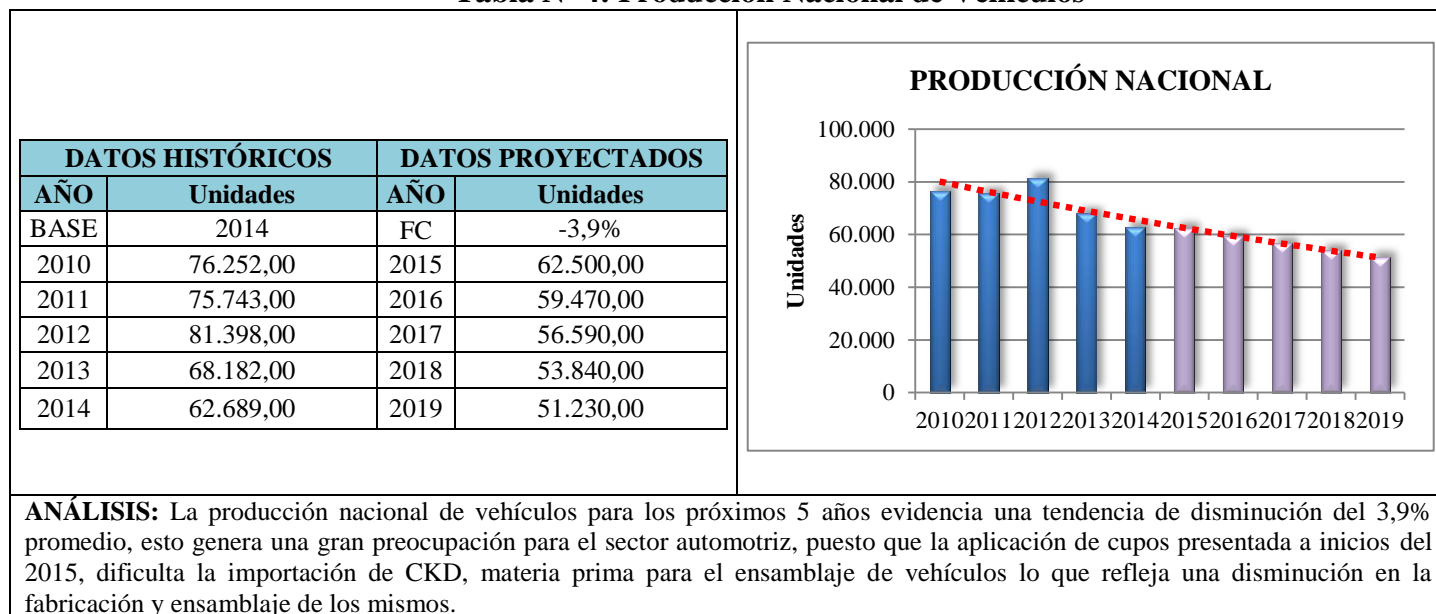
LA TRANSFORMACIÓN DE LA MATRIZ PRODUCTIVA Y EL INTERCAMBIO COMERCIAL DE VEHÍCULOS AUTOMÓVILES ECUADOR - COLOMBIA

la demanda de vehículos ecuatorianos adquirida por este mercado; pese a que las exportaciones en el año 2014 incrementaron a 116.395 miles de dólares FOB, la reducción de estas a partir del año 2015 es evidente.

Fuente: Trade Map (2015) AEADE (2013)

Elaborado por: Maritza Vallejo

Tabla N° 4: Producción Nacional de Vehículos



Fuente: AEADE (2013-2014)

Elaborado por: Maritza Vallejo

3.4. Modelo Operativo

3.4.1. Método Micmac

El desarrollo de la prospectiva parte de la utilización del método Micmac “Matriz de Impacto Cruzados Multiplicación Aplicada” que tiene como objetivo realizar un análisis estructural para identificar las variables clave directas e indirectas que se presentan en la transformación de la matriz productiva y el intercambio comercial de vehículos automóviles entre Ecuador y Colombia y a través de la matriz micmac relacionarlas de acuerdo a la influencia y dependencia que tienen dentro del sistema, para posteriormente establecer las variable más esenciales que construirán los escenarios optimista, moderado y pesimista.

3.4.2. Identificación de Variables

Las siguientes variables son tomadas en base a la investigación documental, que a través del análisis de tendencias se pudo identificar aquellas que tienen mayor impacto en la transformación de la matriz productiva y en el intercambio comercial de vehículos automóviles entre Ecuador y Colombia:

LA TRANSFORMACIÓN DE LA MATRIZ PRODUCTIVA Y EL INTERCAMBIO COMERCIAL DE VEHÍCULOS AUTOMÓVILES ECUADOR - COLOMBIA

Tabla N°5: Variables

TRANSFORMACIÓN DE LA MATRIZ PRODUCTIVA	INTERCAMBIO COMERCIAL DE VEHÍCULOS AUTOMÓVILES ECUADOR – COLOMBIA
TMP1. Incremento de la Producción nacional de vehículos automóviles	IC1. Decrecimiento de las Importaciones de vehículos automóviles desde Colombia
TMP2. Incremento de las Exportaciones de vehículos con valor agregado y componente nacional	IC2. Incremento de las Exportaciones de vehículos automóviles hacia Colombia
TMP3. Crecimiento Industrial del sector automotriz	IC3. Incremento del PIB de Ecuador
TMP4. Sustitución selectiva de importaciones de vehículos	IC4. Incremento del aporte al PIB por parte del sector manufacturero
TMP5. Incremento de la Diversificación productiva en el sector automotriz	IC5. Incremento del Tipo de Cambio (incremento del valor del dólar y devaluación del peso colombiano)
TMP6. Incremento de Desarrollo Tecnológico e Innovación	IC6. Incremento de la Inversión extranjera directa al Ecuador
	IC7. Incremento de la Inversión extranjera directa al sector manufacturero

Fuente: Investigación documental

Elaborado por: Maritza Vallejo

3.4.3. Clasificación de Tendencias

Para establecer el nivel de influencia y dependencia de las variables que intervienen en el intercambio comercial y en la transformación de la matriz productiva, se realizó la consulta a expertos, quienes evaluaron las relaciones de cada una de las variables con respecto a las demás, valorándolas de la siguiente manera: “0” si no existe relaciones entre las variables, 1 para variables que guardan relación débil, 2 variables con relación moderada, 3 variables con relación fuerte y P si la relación de variables es potencial. (Noguera, A, 2009, p.19)

Tabla N° 6: Matriz de Influencias y Dependencias

Dependencia Influencia	IC1	IC2	IC3	IC4	IC5	IC6	IC7	TMP1	TMP2	TMP3	TMP4	TMP5	TMP6
IC1	0	4	3	3	1	4	2	3	3	4	2	4	4
IC2	1	0	4	4	1	4	2	3	3	4	2	4	4
IC3	3	3	0	4	1	4	2	3	3	4	2	4	4
IC4	3	3	3	0	1	4	2	3	3	4	2	4	4
IC5	2	2	0	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1
IC6	4	4	4	4	1	0	2	3	3	4	2	4	4
IC7	0	2	2	2	1	4	0	3	3	4	2	4	4
TMP1	3	3	3	3	1	3	0	0	3	4	2	4	4

La Transformación de la Matriz Productiva y el intercambio comercial de vehículos automóviles Ecuador – Colombia. Maritza Liliana Vallejo Yar. (Universidad Politécnica Estatal del Carchi - Ecuador)

LA TRANSFORMACIÓN DE LA MATRIZ PRODUCTIVA Y EL INTERCAMBIO COMERCIAL DE VEHÍCULOS AUTOMÓVILES ECUADOR - COLOMBIA

TMP2	2	2	2	2	0	3	3	3	0	4	2	4	4
TMP3	2	3	3	3	1	3	3	4	4	0	2	4	4
TMP4	1	1	1	1	1	3	2	3	3	4	0	4	4
TMP5	2	2	2	2	1	2	3	3	3	4	2	0	4
TMP6	1	1	1	1	1	2	3	3	3	4	2	4	0

Fuente: Consulta a Expertos

Elaborado por: Maritza Vallejo

El método Micmac muestra la Matriz de Influencias Directas (MID), la cual indica las relaciones de influencias directas entre las variables de estudio, misma que es realizada con el análisis de tendencias.

Tabla N° 7: Matriz de Influencias Directas (MID)

	1 : IC1	2 : IC2	3 : IC3	4 : IC4	5 : IC5	6 : IC6	7 : IC7	8 : TMP1	9 : TMP2	10 : TMP3	11 : TMP4	12 : TMP5	13 : TMP6
1 : IC1	0	P	3	3	1	P	2	3	3	P	2	P	P
2 : IC2	1	0	P	P	1	P	2	3	3	P	2	P	P
3 : IC3	3	3	0	P	1	P	2	3	3	P	2	P	P
4 : IC4	3	3	3	0	1	P	2	3	3	P	2	P	P
5 : IC5	2	2	0	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1
6 : IC6	P	P	P	P	1	0	2	3	3	P	2	P	P
7 : IC7	0	2	2	2	1	P	0	3	3	P	2	P	P
8 : TMP1	3	3	3	3	1	3	0	0	3	P	2	P	P
9 : TMP2	2	2	2	2	0	3	3	3	0	P	2	P	P
10 : TMP3	2	3	3	3	1	3	3	P	P	0	2	P	P
11 : TMP4	1	1	1	1	1	3	2	3	3	P	0	P	P
12 : TMP5	2	2	2	2	1	2	3	3	3	P	2	0	P
13 : TMP6	1	1	1	1	1	2	3	3	3	P	2	P	0

© LPSOR-ERTAMICMAC

Fuente: Consulta a Expertos

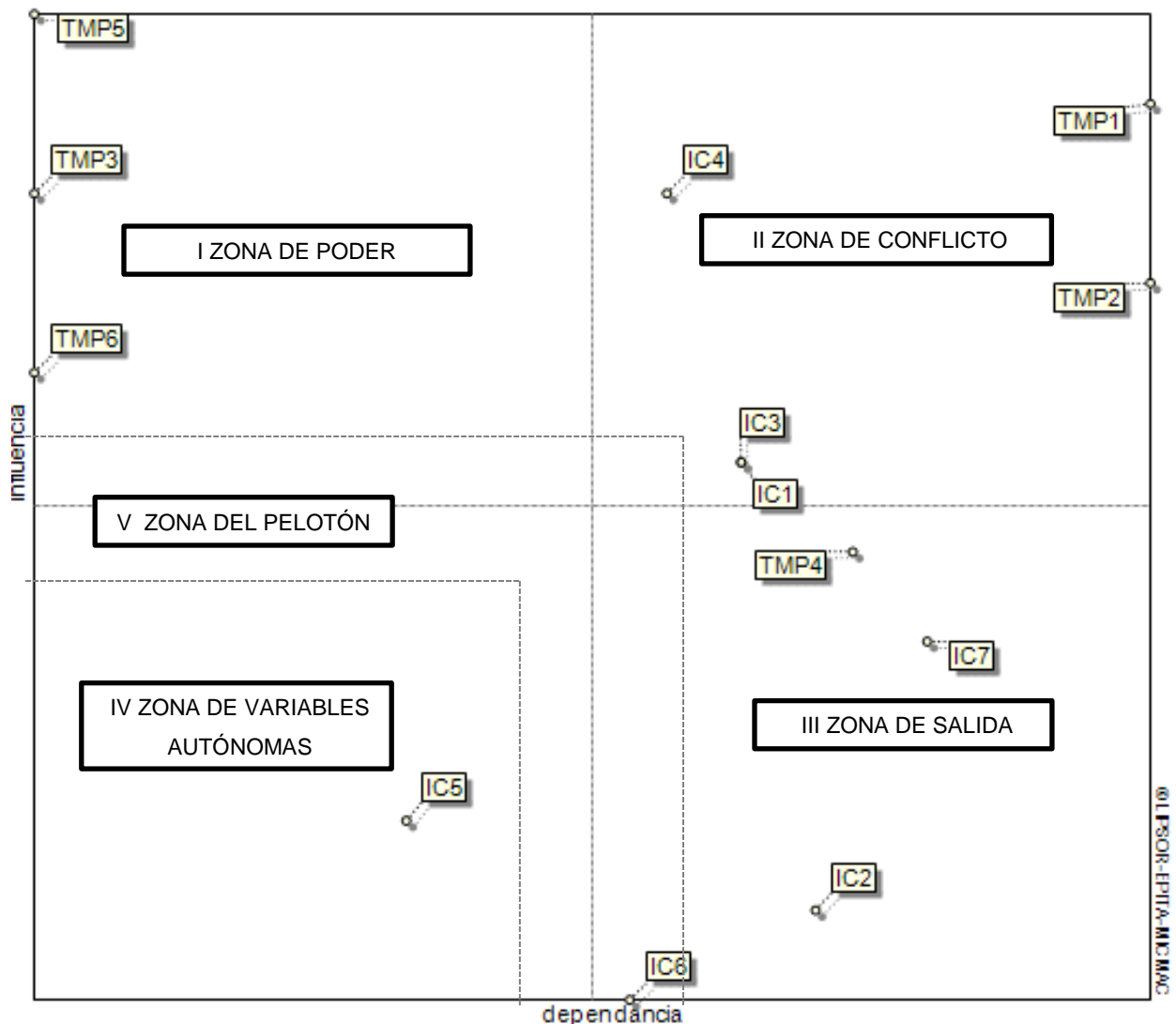
Elaborado por: Micmac

3.4.4. Identificación de las variables clave

Una vez obtenida las relaciones de influencia directas el sistema busca identificar las variables clave, mediante una clasificación directa se encuentran las variables de fácil ejecución. La relación de influencia y dependencia de las variables aparece en un plano cartesiano, mismo que establece los 5 sectores de interés donde se encuentran ubicadas las variables determinantes, autónomas, de salida, clave y reguladoras.

LA TRANSFORMACIÓN DE LA MATRIZ PRODUCTIVA Y EL INTERCAMBIO COMERCIAL DE VEHÍCULOS AUTOMÓVILES ECUADOR - COLOMBIA

Gráfico N° 1: Plano de influencias / dependencias directas



Fuente: Consulta a Expertos, Micmac

Dentro del Plano de influencias y dependencias directas en la Zona de Poder, se encuentran variables determinantes o motrices, como el Incremento de la Diversificación productiva en el sector automotriz, Crecimiento Industrial del sector automotriz y el Incremento de Desarrollo Tecnológico e Innovación puesto que son poco dependientes e influye sobre todo el sistema

Posteriormente, en la Zona de Conflicto se encuentran situadas las variables clave, como el Incremento de la Producción nacional de vehículos automóviles, el Incremento de las Exportaciones de vehículos con valor agregado y componente nacional, el Incremento del aporte al PIB por parte del sector manufacturero, el Decrecimiento de las Importaciones de vehículos automóviles desde Colombia y el Incremento del PIB de

La Transformación de la Matriz Productiva y el intercambio comercial de vehículos automóviles Ecuador – Colombia. Maritza Liliana Vallejo Yar. (Universidad Politécnica Estatal del Carchi - Ecuador)

LA TRANSFORMACIÓN DE LA MATRIZ PRODUCTIVA Y EL INTERCAMBIO COMERCIAL DE VEHÍCULOS AUTOMÓVILES ECUADOR - COLOMBIA

Ecuador, estas son muy influyentes y muy dependientes dentro del sistema puesto que cualquier acción que se realice sobre estas, se generan repercusiones sobre las demás variables del sistema.

En la Zona de Salida se encuentran las variables resultantes ubicándose como tales la Sustitución selectiva de importaciones, el Incremento de la Inversión extranjera directa al sector manufacturero y el Incremento de las Exportaciones de vehículos automóviles hacia Colombia, siendo poco influyentes y muy dependientes, su desarrollo se efectúa cuando las variables autónomas sufren algún cambio o alteración.

Dentro de la Zona Autónoma se encuentran las variables que son poco influyentes y poco dependientes, siendo estas el Tipo de cambio, impactando poco al sistema estudiado porque constituyen tendencias pesadas.

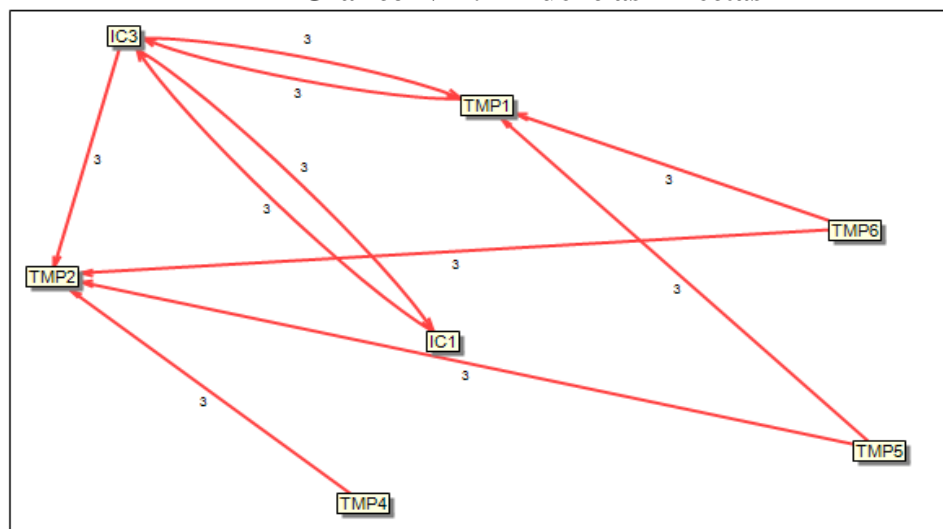
Finalmente, en la Zona del Pelotón se encuentran las variables que no se caracterizan suficientemente por su influencia y dependencia, localizándose el Incremento de la Inversión extranjera directa al Ecuador, que son muy susceptibles a cambios dependiendo a las variaciones que presente el sistema.

Una vez establecida la relación entre variables se analizan las influencias directas a través de los niveles de influencia más fuertes, encontrándose como variables eje el Incremento de la Producción nacional de vehículos automóviles y el Incremento de las Exportaciones de vehículos con valor agregado y componente nacional.

Relaciones Directas

Se establece este tipo de relaciones para las variables que presentan componentes clave en el sistema para desarrollarse en el corto plazo.

Gráfico N° 2: Influencias Directas



Fuente: Micmac

LA TRANSFORMACIÓN DE LA MATRIZ PRODUCTIVA Y EL INTERCAMBIO COMERCIAL DE VEHÍCULOS AUTOMÓVILES ECUADOR - COLOMBIA

El gráfico de Influencias directas se determina a partir de la matriz MID, donde se encuentran las variables clave que influyen directamente y deberán ejecutarse para que la transformación de la matriz productiva contribuya a incrementar la producción nacional y permita aumentar las exportaciones de vehículos automóviles con valor agregado y componente nacional hacia el mercado colombiano, siendo necesario que dentro del sector automotriz se incremente la diversificación productiva y el desarrollo tecnológico e innovación.

3.4.5. Construcción de Escenarios

La construcción de escenarios se realiza utilizando las variables de la Zona de Poder y Conflicto del plano de influencias y dependencias directas estas son las variables clave que contribuirán a la construcción de tres escenarios optimista, moderado y pesimista.

Tabla N° 8: Variables Clave

Zona de Poder	Zona de Conflicto
(TMP5) Incremento de la Diversificación productiva en el sector automotriz	(TMP1) Producción nacional de vehículos automóviles
(TMP3) Crecimiento Industrial del sector automotriz	(TMP2) Exportaciones de vehículos con valor agregado y componente nacional
(TMP6) Incremento del Desarrollo Tecnológico e Innovación	(IC4) Incremento del aporte al PIB por parte del sector manufacturero
	(IC1) Decrecimiento de las Importaciones de vehículos automóviles desde Colombia
	(IC3) Incremento del PIB de Ecuador

Fuente: Plano de Influencias directas

Elaborado por: Maritza Vallejo

Tabla N° 9: Escenarios

Optimista	Moderado	Pesimista
Incremento de la producción nacional de vehículos automóviles	Decrecimiento de la producción nacional	Decrecimiento de la producción nacional de vehículos automóviles
Incremento de las exportaciones de vehículos con valor agregado y componente nacional	Decrecimiento de las exportaciones de vehículos automóviles con valor agregado y componente nacional	Decrecimiento de las exportaciones de vehículos con valor agregado y componente nacional
Incremento de desarrollo tecnológico e innovación	Incremento de desarrollo tecnológico e innovación	Decrecimiento de desarrollo tecnológico e innovación
Incremento de diversificación productiva	Incremento de diversificación productiva	Decrecimiento de diversificación productiva
Decrecimiento de las Importaciones de vehículos automóviles desde Colombia	Decrecimiento de las importaciones de vehículos automóviles	Incremento de las Importaciones de vehículos automóviles desde Colombia
Incremento del aporte al PIB por parte del sector manufacturero	Incremento del aporte al PIB por parte del sector manufacturero	Decrecimiento del aporte al PIB por parte del sector manufacturero

Fuente: Plano y gráfico de Influencias directas

Elaborado por: Maritza Vallejo

LA TRANSFORMACIÓN DE LA MATRIZ PRODUCTIVA Y EL INTERCAMBIO COMERCIAL DE VEHÍCULOS AUTOMÓVILES ECUADOR - COLOMBIA

Tabla N° 10: ESCENARIO PESIMISTA

Dentro del sector automotriz no se diversifique ni incremente la producción nacional por contar con un bajo desarrollo tecnológico e innovación de modo que las exportaciones con valor agregado y componente nacional disminuyan y se incrementen las importaciones de vehículos automóviles desde Colombia.

Si el sector automotriz no diversifica ni incrementa sus niveles de producción en el ensamblaje de vehículos, se generarían graves acontecimientos, donde las exportaciones disminuirían en un 8,5% para los próximos 5 años, lo cual generará una gran pérdida de fuentes de trabajo, bajarían los niveles de desarrollo tecnológico y disminuiría la inversión al sector manufacturero en un 2%, provocando que la industria automotriz no genere ningún aporte a la economía del país, además si los niveles de producción mantienen esa tendencia de decrecimiento del 4% para los próximos años, la tasa de desempleo aumentaría y el sector automotriz tiende a decrecer puesto que no contaría con recursos suficientes para seguir compitiendo en el mercado local e internacional. En consecuencia, si el sector automotriz, no toma medidas preventivas que le permitan desarrollar niveles de tecnología e innovación para incrementar la diversificación productiva, variables clave muy influyentes y muy dependientes, identificadas como eje principal para incrementar la producción nacional y la exportación de vehículos automóviles con valor agregado y componente nacional hacia Colombia, estaría vulnerable a que se presente este escenario pesimista y los esfuerzos conjuntos del gobierno con el sector automotriz para transformar la matriz productiva del país, serían en vano puesto que el país seguiría rezagado en el pasado y no se produciría un verdadero cambio de matriz productiva.

Fuente: Investigación documental

Elaborado por: Maritza Vallejo

Tabla N° 11: ESCENARIO MODERADO

Que el sector automotriz a pesar de incrementar desarrollo tecnológico e innovación para diversificar la producción de vehículos automóviles, esta recaiga en el decrecimiento de la producción nacional existiendo una disminución en las exportaciones de vehículos automóviles con valor agregado y componente nacional y un incremento en las importaciones desde Colombia.

Que la transformación de la matriz productiva permita incrementar los niveles de tecnología e innovación en un 4% y que la inversión extranjera directa aumente a un 14% en los próximos 5 años, para que se desarrollen las industrias básicas, mismas que aportarán a formar encadenamientos productivos entre las industrias llamadas pesadas como la petroquímica, metalmecánica, siderurgia y el sector automotriz, contribuyendo a que se establezca una cadena productiva eficiente que permita robustecer a la industria automotriz para que se diversifique la producción nacional de vehículos con maximización de valor agregado e incorporación de componente nacional. Pese a esto, los niveles de producción no incrementen debido a las medidas restrictivas impuestas por el gobierno a partir del 2015, mismas que estarían minimizando el ingreso de CKD, materia prima necesaria para el ensamblaje de vehículos, lo cual ocasiona que las exportaciones de vehículos hacia Colombia disminuyan en un 8% para los próximos 5 años, de igual forma las importaciones desde el mercado colombiano se reducirían en un 5%, siendo un panorama favorable para el Ecuador pero esta disminución es por la llamada salvaguardia cambiaria misma que afecta notablemente al intercambio comercial de vehículos automóviles con Colombia, puesto que al frenar las importaciones de vehículos, se está disminuyendo notablemente las exportaciones hacia este país, quien es un socio potencial para Ecuador dado que en el 2014 se envió el 100% de las exportaciones a este mercado. Por consiguiente para mejorar notablemente la economía del país e incrementar el PIB en un 7% para los próximos 5 años, es necesario potencializar el desarrollo tecnológico, innovación y diversificación productiva dentro del sector automotriz así como también atraer inversión extranjera al país que permita fortalecer al sector autopartista y con ello formar encadenamientos productivos que dinamicen la cadena productiva automotriz.

Fuente: Investigación documental

Elaborado por: Maritza Vallejo

LA TRANSFORMACIÓN DE LA MATRIZ PRODUCTIVA Y EL INTERCAMBIO COMERCIAL DE VEHÍCULOS AUTOMÓVILES ECUADOR - COLOMBIA

Tabla N° 12: ESCENARIO OPTIMISTA

<p>El sector automotriz incrementa desarrollo tecnológico e innovación para diversificar su productiva, logrando incrementar sus niveles de producción con valor agregado y componente nacional, para disminuir las importaciones de vehículos desde Colombia y fomentar las exportaciones de vehículos automóviles hacia este mercado.</p>
<p>Para que se dé un escenario optimista la transformación de matriz productiva debe enfocarse en el desarrollo tecnológico e innovación del país, mismo que contribuya al crecimiento de la industria automotriz que según datos de Supercias (2015), durante el periodo 2010-2014 ha disminuido en 5%, y con ello lograr diversificar e incrementar la producción nacional que de acuerdo a datos del AEADE (2014), en el periodo 2010-2014 presentó una disminución del 4%, además al incrementar la producción de vehículos automóviles maximizando el valor agregado e incorporando componente nacional se estaría aportando a que las explotaciones aumenten y se sustituya selectivamente las importaciones de partes y piezas automotrices. Cabe recalcar que para contribuir a incrementar los niveles de producción nacional es necesario la formación de encadenamientos productivos, mismos que aporten a maximizar el valor agregado e incorporar componente nacional en el ensamblaje de vehículos, siendo necesario atraer mayor inversión extranjera directa que invierta en el desarrollo de las industrias básicas y con ello articular dichos procesos para formar una cadena productiva eficiente dentro del sector automotriz. Por lo tanto el gobierno debe adoptar estas estrategias, puesto que son variables clave que permitirán evidenciar un incremento del 7% en el PIB para los próximos 5 años y con ello mejorar la economía del país, logrando que la industria automotriz alcance altos niveles de productividad y competitividad tanto en el mercado colombiano como en distintos mercados internacionales.</p>

Fuente: Investigación documental

Elaborado por: Maritza Vallejo

LA TRANSFORMACIÓN DE LA MATRIZ PRODUCTIVA Y EL INTERCAMBIO COMERCIAL DE VEHÍCULOS AUTOMÓVILES ECUADOR - COLOMBIA

3.4.6. Planteamiento de Estrategias

Para que el sector automotriz pueda acogerse a las acciones de la transformación de la matriz productiva es necesario desarrollar las siguientes estrategias.

Tabla N° 13: Matriz de Planteamiento de Estrategias

Estrategia	Línea de Acción	Indicador	Unidad de medida	Descripción del Indicador	Fórmula de cálculo
Aumentar los niveles de producción nacional de vehículos automóviles maximizando el valor agregado e incorporando mayor componente nacional.	Fomentar el desarrollo de encadenamientos productivos entre las industrias básicas o pesadas como la metalurgia, siderurgia, petroquímica, metalmecánica y el sector automotriz.	Número de encadenamientos productivos directos y totales hacia adelante y hacia atrás.	Encadenamientos directos y totales	Permite identificar la interacción entre los diferentes actores (siderúrgica, metalúrgica, metalmecánica, minera, petroquímica, del plástico, vidrio, electricidad, robótica informática).	Total de encadenamientos directos y totales / total de encadenamientos productivos
	Robustecer el desarrollo del sector autopartista para que contribuya a diversificar y mejorar la producción nacional de vehículos incorporando valor agregado y componente nacional.	Porcentaje de incorporación de valor agregado y componente nacional.	Unidades de partes y piezas incorporadas	Mide la participación de valor agregado y componente nacional en el ensamblaje de vehículos.	Total partes y piezas incorporadas / total de vehículos ensamblados
	Incrementar la intensidad tecnológica e innovación dentro del sector automotriz.	Porcentaje de incremento de tecnología e innovación en el ensamblaje de vehículos.	Nivel de productividad y competitividad	Da a conocer el nivel de desarrollo tecnológico e innovación.	I+D Conocimiento + tecnología = productividad
	Alcanzar el 20% de participación de mano de obra calificada. (PNBV, 2013-2017)	Porcentaje de participación de la mano de obra calificada en la industria automotriz.	Número de personas capacitadas especializadas	Permite incrementar la participación de la mano de obra calificada dentro del sector automotriz.	Total empleados especializados/ Total de empleados
Incrementar las exportaciones de	Sustituir selectivamente las importaciones de vehículos	Porcentaje de participación en	Unidades sustituidas	Indica el incremento de la participación de las ventas	(Total demanda nacional + Total importaciones) / Total

LA TRANSFORMACIÓN DE LA MATRIZ PRODUCTIVA Y EL INTERCAMBIO COMERCIAL DE VEHÍCULOS AUTOMÓVILES ECUADOR - COLOMBIA

Estrategia	Línea de Acción	Indicador	Unidad de medida	Descripción del Indicador	Fórmula de cálculo
vehículos con valor agregado y componente nacional.	por producción nacional.	ventas nacionales.		de la producción nacional de vehículos automóviles.	ventas
	Fomentar las exportaciones de vehículos automóviles a Colombia y hacia nuevos mercados internacionales.	Porcentaje de crecimiento de las exportaciones de vehículos.	Unidades exportadas	Mide el crecimiento de las ventas de vehículos realizadas por Ecuador a Colombia y a nuevos mercados internacionales.	$((X \text{ año } 2 - X \text{ año } 1) / X \text{ año } 1) * 100$
Incremento del PIB de Ecuador.	Aumentar la participación de la industria manufacturera al 14,5%. (PNBV, 2013-2017)	Porcentaje de participación de la industria manufacturera en el PIB.	% de crecimiento	Determina el aporte del sector manufacturero al PIB del Ecuador.	$((\text{Año } 2 - \text{Año } 1) / \text{Año } 1) * 100$

Fuente: Investigación

Elaborado por: Maritza Vallejo

LA TRANSFORMACIÓN DE LA MATRIZ PRODUCTIVA Y EL INTERCAMBIO COMERCIAL DE VEHÍCULOS AUTOMÓVILES ECUADOR - COLOMBIA

4. Conclusiones

- La prospectiva al ser utilizada como una herramienta de análisis estructural permite evidenciar los posibles futuros a ocurrir para que la transformación de la matriz productiva contribuya al incremento de las exportaciones de vehículos automóviles y con ello se mantenga un flujo constante en el intercambio comercial con Colombia.
- El análisis de proyecciones y tendencias obtenidas de datos estadísticos, aplicados a través del método MICMAC “Matriz de Impacto Cruzados Multiplicación Aplicada” establece que para incrementar la producción nacional y aumentar las exportaciones de vehículos automóviles con valor agregado y componente nacional, el sector automotriz debería incrementar los niveles de tecnología e innovación, así como también diversificar la producción a través de la formación de encadenamientos productivos mismos que aporten con partes y piezas nacionales para maximizar el componente nacional en el ensamblaje de vehículos
- El sector automotriz al diversificar y aumentar sus niveles de producción, estaría incrementando la oferta exportable de vehículos con valor agregado nacional hacia Colombia, lo cual también genera una disminución o sustitución de importaciones, lo cual aporta a mejorar notablemente la economía del Ecuador.
- Para aumentar los niveles de producción nacional de vehículos automóviles con valor agregado y componente nacional e incrementar las exportaciones hacia Colombia es necesario contar con disponibilidad de mano de obra calificada a costos competitivos, es por ello que dentro de Plan Nacional de Buen Vivir (2013-2017), se quiere alcanzar el 20% de participación de mano de obra calificada.

5. Recomendaciones

- Para contribuir al desarrollo del sector automotriz, el gobierno debe acogerse a varias estrategias y planes de acción que le permitan dar cumplimiento con las políticas y lineamientos establecidos para la transformación de la matriz productiva, mismas que contribuirán al desarrollo económico sustentable del país.
- Es necesario que el gobierno, incremente el desarrollo tecnológico e innovación en el país, así como también incentivar la IED, para contribuir a la formación de encadenamientos productivos que aporten al fortalecimiento del sector autopartista y automotriz para incrementar niveles de productividad y competitividad en el ensamblaje de vehículos, de tal forma que se incrementen las exportaciones hacia Colombia, logrado mejorar el déficit en la Balanza Comercial.
- Para poder incrementar el PIB del país, las industrias inmersas en el sector manufacturero tal como la industria automotriz deben incrementar y diversificar su producción, con alto nivel de tecnificación, maximizando el valor agregado e

LA TRANSFORMACIÓN DE LA MATRIZ PRODUCTIVA Y EL INTERCAMBIO COMERCIAL DE VEHÍCULOS AUTOMÓVILES ECUADOR - COLOMBIA

incorporando componente nacional a sus productos, de tal forma que se disminuyan las importaciones e incrementen las exportaciones hacia el mercado colombiano.

- El gobierno y el sector automotriz deben trabajar de forma conjunta para atraer mayor IED, misma que contribuya al desarrollo de mano de obra calificada necesaria para mejorar los procesos productivos presentes en el ensamblaje de vehículos.

6. Referencias bibliográficas:

Banco Central del Ecuador (2014), *Información Estadística*, hoy en http://www.portal.bce.fin.ec/vto_bueno/seguridad/ComercioExteriorEst.jsp

Código Orgánico de la Producción Comercio e Inversiones (2010)

Economía Fronteriza Colombo-Venezolana (2010), *Intercambio Comercial*, hoy en http://servidor-opsu.tach.ula.ve/alum/pd_7/econo_f/froeco/int.html, (15/12/2013)

Foco Aladi (2011), *Oportunidades Comerciales Ecuador - Colombia*, hoy en <https://www.google.com.ec/url?sa=f&rct=j&url=http://www.aladi.org/nsfaladi/estudios.nsf/>

Gecoinsa (2014), *El Embalaje en la Logística de Automoción – CKD, MKD Y SKD*, hoy en <http://meetlogistics.com/archivos/el-embalaje-en-la-logistica-de-automocion-ckd-mkd-y-skd> (30/12/2014)

López S, (2013), *Sector Automotriz*, hoy en <http://prezi.com/eoxhrjdmxxnh/sector-automotriz/> (14/12/2013)

Matarrita R, (2011), *Encadenamientos y Exportaciones*, hoy en http://www.estadonacion.or.cr/files/biblioteca_virtual/011/Encadenamientos_exportaciones.pdf (14/12/2013)

Plan Nacional del Buen Vivir (2013), *Transformación de la Matriz Productiva*, hoy en <http://documentos.senplades.gob.ec/Plan%20Nacional%20Buen%20Vivir%202013-2017.pdf>

Pro Ecuador (2013), *Sector Automotriz*, hoy en <http://www.proecuador.gob.ec/exportadores/sectores/automotriz/>

SENPLADES (2012), *Transformación de la Matriz Productiva*, hoy en http://www.planificacion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2013/01/matriz_productiva_WEBtodo.pdf

Solano R, Serón P, *Diseños de investigación clínica*, hoy en <http://www.med.ufro.cl/Recursos/GISIII/linkedddocuments/dise%F1os%20cuantitativos.pdf>

Trade Map (2015), *Comercio actual y potencial entre Ecuador y Colombia*, hoy en http://www.trademap.org/Bilateral_TS.aspx



UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL CARCHI

Ley No. 2006-36 Publicada en el Segundo Suplemento del Registro Oficial No. 244 del 5 de abril del 2006

ACTA DE SUSTENTACIÓN DE PROYECTO DE GRADO

No. 003-2-AS-CEYNI/2014

A los veinte y cuatro días del mes de febrero de 2014, siendo las 08h00, se instala el Tribunal de Sustentación del Proyecto de Grado conformado por: Dra. Cecilia Yacelga, PRESIDENTE; Ing. Iván Realpe SECRETARIO; y Msc. Milena Gutiérrez, VOCAL para sustentar el Proyecto de Grado: "LA TRANSFORMACIÓN DE LA MATRIZ PRODUCTIVA Y EL INTERCAMBIO COMERCIAL DE VEHÍCULOS AUTOMÓVILES ECUADOR-COLOMBIA" en base a lo establecido en el Reglamento de Tesis de Grado y el Instructivo de sustentación de Proyecto de Grado, para receptor la sustentación de la estudiante VALLEJO YAR MARITZA LILIANA del IX nivel "A" Vespertino de la carrera Comercio Exterior y Negociación Comercial Internacional.

Una vez constatado y en cumplimiento de los requisitos administrativos y académicos, la estudiante VALLEJO YAR MARITZA LILIANA APRUEBA la sustentación con el promedio de las siguientes calificaciones:

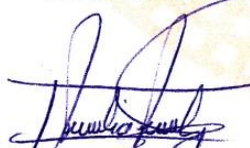
1. Exposición del Proyecto de Grado 4,17.....
2. Precisión y Coherencia de Respuestas..... 4,17.....
3. Calidad de la Presentación del Trabajo 1,00.....

Obteniendo como nota final 9,34 en la sustentación del Proyecto de Grado.


El tribunal considera pertinente que el estudiante cumpla las siguientes recomendaciones:

Dado en la ciudad de Tulcán a los veinte y siete días del mes de febrero de dos mil catorce, firman los integrantes del Tribunal de Sustentación de Proyecto de Grado de la Escuela de Comercio Exterior y Negociación Comercial Internacional.

"EDUCACIÓN PARA EL DESARROLLO Y LA INTEGRACIÓN"


 Dra. Cecilia Yacelga
 PRESIDENTE


 Ing. Iván Realpe
 SECRETARIO


 Msc. Milena Gutiérrez
 VOCAL



Certifico que es fiel copia del original Tulcán


 PROSECRETARIA

