

UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL CARCHI



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

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

Tema: “ANÁLISIS COMPARATIVO DEL INTERCAMBIO COMERCIAL DE VEHÍCULOS
AUTOMÓVILES ECUADOR - COLOMBIA Y LA COMPETITIVIDAD DEL SECTOR EN
LA COMUNIDAD ANDINA DE NACIONES”.

Trabajo de titulación previa la obtención
del Título de Ingeniero en Comercio Exterior y
Negociación Comercial Internacional

AUTOR: José Alejandro Pazmiño

TUTOR: Msc. Edison Caza Guevara

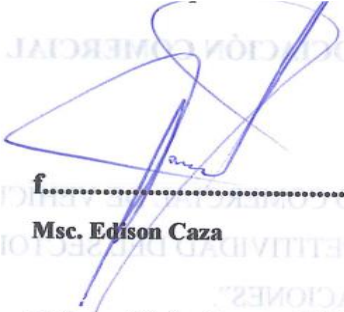
TULCÁN - ECUADOR

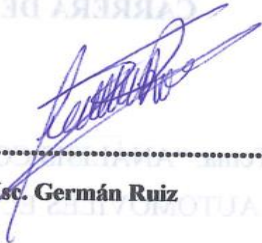
2018

CERTIFICADO JURADO EXAMINADOR

Certificamos que el estudiante José Alejandro Pazmiño con el número de cédula 0401727342 ha elaborado el trabajo de titulación: **“ANÁLISIS COMPARATIVO DEL INTERCAMBIO COMERCIAL DE VEHÍCULOS AUTOMÓVILES ECUADOR - COLOMBIA Y LA COMPETITIVIDAD DEL SECTOR EN LA COMUNIDAD ANDINA DE NACIONES”**.

Este trabajo se sujeta a las normas y metodología dispuesta en el Reglamento de Titulación, Sustentación e Incorporación de la UPE, por lo tanto, autorizamos la presentación de la sustentación para la calificación respectiva


f.....
Msc. Edison Caza


f.....
Msc. Germán Ruiz

Tulcán, 30 de Agosto del 2018

AUTORÍA DE TRABAJO

El presente trabajo de titulación constituye requisito previo para la obtención del título de Ingeniero en Comercio Exterior y Negociación Comercial Internacional de la Facultad de COMERCIO INTERNACIONAL, INTEGRACIÓN, ADMINISTRACIÓN Y ECONOMÍA EMPRESARIAL

Yo, José Alejandro Pazmiño Colimba con cédula de identidad número 0401727342 declaro: que la investigación es absolutamente original, autentica, personal. Los resultados y conclusiones a los que he llegado son de mi absoluta responsabilidad.



José Alejandro Pazmiño

Tulcán, 30 de Agosto del 2018

ACTA DE CESIÓN DE DERECHOS DEL TRABAJO DE TITULACIÓN

Yo, José Alejandro Pazmiño Colimba declaro ser autor de los criterios emitidos en el trabajo de investigación: “ANÁLISIS COMPARATIVO DEL INTERCAMBIO COMERCIAL DE VEHÍCULOS AUTOMÓVILES ECUADOR - COLOMBIA Y LA COMPETITIVIDAD DEL SECTOR EN LA COMUNIDAD ANDINA DE NACIONES”. y eximo expresamente a la Universidad Politécnica Estatal del Carchi y a sus representantes legales de posibles reclamos o acciones legales.



José Alejandro Pazmiño Colimba

Tulcán, 30 de Agosto del 2018

AGRADECIMIENTO

Agradezco a Dios por darme vida y sabiduría, a mis padres por haberme inspirado con sus vidas y por el apoyo incondicional, agradezco también a la Universidad Politécnica Estatal del Carchi, por haberme acogido en sus aulas y a todos mis profesores por su conocimiento y enseñanza.

DEDICATORIA

Dedico este trabajo a mi padre José Alejandro, por haberme dado el valor y el coraje para lograr este objetivo.

ÍNDICE

CERTIFICADO JURADO EXAMINADOR	2
AUTORÍA DE TRABAJO	3
ACTA DE CESIÓN DE DERECHOS DEL TRABAJO DE TITULACIÓN	4
AGRADECIMIENTO	5
DEDICATORIA	6
RESUMEN	8
INTRODUCCIÓN	15
I. PROBLEMA.....	17
1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	17
1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA.....	20
1.3. JUSTIFICACIÓN	20
1.4. OBJETIVOS Y PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN	21
1.4.1. Objetivo General	21
1.4.2. Objetivos Específicos.....	21
1.4.3. Preguntas de Investigación	22
II. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA.....	23
2.1. ANTECEDENTES INVESTIGATIVOS / Revisión de la literatura.....	23
2.2. MARCO TEÓRICO	28
III. METODOLOGÍA	38
3.1. ENFOQUE METODOLÓGICO.....	38
3.1.1. Enfoque.....	38
3.1.2. Tipo de Investigación.....	39
3.2. IDEA A DEFENDER	40
3.3. DEFINICIÓN Y OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES	41
3.4. MÉTODOS UTILIZADOS	50
3.4.1. ANÁLISIS ESTADÍSTICO	54
IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN	123
4.1. RESULTADOS.....	123
4.2. DISCUSIÓN	141
V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	146
5.1. CONCLUSIONES	146
5.2. RECOMENDACIONES.....	147
VI. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	149
VII. ANEXOS.....	151

Índice de Tablas

Tabla 1. Operacionalización de variables	42
Tabla 2. Empresas del Sector Automotor de Ecuador	51
Tabla 3. Empresas del Sector Automotor de Colombia.....	52
Tabla 4. Empresas del Sector Automotor Ecuador.....	52
Tabla 5. Empresas del Sector Automotor Colombia	53
Tabla 6. Factores Socioeconómicos.....	54
Tabla 7. Inversión Extranjera Directa (IED)	59
Tabla 8. Inversión Extranjera Directa.....	60
Tabla 9.Indicadores de competitividad.....	61
Tabla 10. Clasificación de las economías	62
Tabla 11. Países Latinos en la 2da etapa del desarrollo.....	62
Tabla 12. Peso % dentro de la categoría.....	63
Tabla 13. Calificación del Ecuador y Colombia en infraestructura WEF 2017-2018.....	64
Tabla 14. Calificación del Ecuador y Colombia en Educación superior y capacitación (WEF 2017-2018).....	65
Tabla 15. Calificación del Ecuador y Colombia en Preparación tecnológica WEF 2017-2018.....	68
Tabla 16. Calificación del Ecuador y Colombia en Innovación WEF 2017-2018	71
Tabla 17. Calificación del Ecuador y Colombia en	73
Tabla 18. Liderazgo Global en Costos.....	81
Tabla 19. Diferenciación.....	83
Tabla 20. Enfoque.....	84
Tabla 21. Unidades por Ensambladoras (2013-2016)	89
Tabla 22. Unidades Ensambladas Por Marca y Modelo (2013-2016).....	91
Tabla 23. Unidades Ensambladas Por Marca y Modelo (2013-2016).....	93
Tabla 24. Unidades Exportadas por Segmento (2013-2017).....	96
Tabla 25.	96
Tabla 26. Unidades Importadas por País de Origen (2013-2017)	97
Tabla 27. Unidades vendidas por marca y origen (2015-2016).....	98
Tabla 28. Principales Autopartes (2016-2017).....	99
Tabla 29. Acuerdos comerciales suscritos Ecuador y Colombia.....	107
Tabla 30. Tarifas arancelarias para la importación de vehículos automóviles hacia Ecuador	109
Tabla 31. Entrevistados.....	113
Tabla 32. Calificación del Ecuador y Colombia en indicadores de competitividad, (WEF 2017-2018).....	124
Tabla 33. Balanza comercial de vehículos automóviles Ecuador- Colombia, 2013-2017 (Unidades).....	128
Tabla 34. Principales importaciones de vehículos automóviles Ecuador- Colombia, 2013-2017	131
Tabla 35. Principales exportaciones de vehículos automóviles Ecuador- Colombia, 2013-2017	132
Tabla 36. Principales empresas importadoras de Ecuador y Colomb.....	141
Tabla 37. Calificación de Ecuador y Colombia en competitividad 2015-2018.....	151

Índice de Gráficos

Gráfico 1 Población (Millones de habitantes)	54
Gráfico 2. PIB (Millones de dólares).....	55
Gráfico 3. PIB Per cápita (Miles de dólares).....	56
Gráfico 4. Tasa de inflación (Índice de Precios al Consumidor).....	56
Gráfico 5. Tasa de desempleo.....	57
Gráfico 6. Riesgo País	58
Gráfico 7. Tipo de cambio	58
Gráfico 8. Evolución del Gasto Público en educación como porcentaje del PIB.....	66
Gráfico 9. Conformación del Sector Automotriz Ecuador, 2017.	84
Gráfico 10. Parque Automotor Ecuatoriano 2017	87
Gráfico 11. Unidades Ensambladas (2013-2017).....	87
Gráfico 12. Participación por ensambladora (2013-2017).....	88
Gráfico 13. Participación Porcentual por Segmento (2013-2017).....	90
Gráfico 14. Unidades Ensambladas por Marca (2013-2017)	90
Gráfico 15. Unidades Exportadas por Ensambladora (2013-2017).....	95
Gráfico 16. Importaciones de vehículos (2013-2017)	97
Gráfico 17. Producción de vehículos en Colombia 2013-2017.....	101
Gráfico 18. Producción de vehiculos en Colombia por ensambladora 2015-2016 (Unidades)	102
Gráfico 19. Participación porcentual por segmento (2013-2017).....	103
Gráfico 20. Exportación de vehículos Colombia- Mundo, 2013-2017 (Unidades).....	103
Gráfico 21. Exportaciones de vehiculos Colombia-Mundo por ensambladora, 2014-2017 (Unidades).....	104
Gráfico 22. Principales destinos de las exportaciones Colombinas (2013-2017).....	105
Gráfico 23. Importaciones de vehiculos Colombia-Mundo , 2013-2017 (Unidades)	106
Gráfico 24. Participación porcentual por País de Origen (2013-2017)	106
Gráfico 25. Balanza comercial de vehículos automóviles Ecuador- Colombia, 2013-2017 (Unidades).....	111
Gráfico 26. Balanza comercial de vehículos automóviles Ecuador- Colombia, 2013-2017 (Dólares).	112
Gráfico 27. Balanza comercial de vehículos automóviles Ecuador- Colombia, 2013-2017 (Unidades).....	129
Gráfico 28. Balanza comercial de la partida arancelaria 8703.21.00.99 (Automóviles de turismo y demás vehículos automóviles concebidos principalmente para transporte de personas, de cilindrada inferior o igual a 1.000 cm ³) Ecuador – Colombia 2013-2017 (Unidades).....	135
Gráfico 29. Balanza comercial de la partida arancelaria 8703.22.90.90 (Automóviles de turismo y demás vehículos automóviles concebidos principalmente para transporte de personas de cilindrada superior a 1.000 cm ³ , pero inferior o igual a 1.500 cm ³ Con tracción en las cuatro ruedas ,4 x 4, camperos, todoterreno) Ecuador –Colombia 2013-2017. (Unidades). .	136
Gráfico 30. Balanza comercial de la partida arancelaria 8703.23.10.90 (Automóviles de turismo y demás vehículos automóviles concebidos principalmente para transporte de personas con tracción en las cuatro ruedas, 4 x 4, camperos, todoterreno, de cilindrada superior a 1.500 cm ³ , pero inferior o igual a 3.000 cm ³) Ecuador –Colombia 2013-2017. (Unidades).	137

Gráfico 31. Balanza comercial de la partida arancelaria 8703.23.90.90 (Automóviles de turismo y demás vehículos automóviles concebidos principalmente para transporte de personas, de cilindrada superior a 1.500 cm ³ , pero inferior o igual a 3.000 cm ³) Ecuador – Colombia 2013-2017 (Unidades).	138
Gráfico 32. Balanza comercial de la partida arancelaria 8704.21.10.99 (Vehículos automóviles para transporte de mercancías, inferior o igual a 4,5 T, los demás) Ecuador –Colombia 2013-2017 (Unidades).....	140
Gráfico 33. Balanza comercial de vehículos Ecuador- Mundo (Unidades)	152
Gráfico 34. Balanza comercial de vehículos Colombia- Mundo (Unidades).....	152

RESUMEN

La presente investigación tiene como objetivo general evaluar el intercambio comercial de vehículos automóviles y su incidencia competitiva en la CAN, para logara este objetivo se hace necesario fundamentar bibliográficamente el intercambio comercial de vehículos automóviles Ecuador-Colombia, además diagnosticar la situación del intercambio comercial para finalmente analizar la competitividad que aplica Ecuador y Colombia en el intercambio comercial de vehículos automóviles.

La investigación se realizó con un enfoque mixto, Cualitativo porque se analizó los niveles de competitividad que posee el sector automotor de Ecuador y Colombia, exploró y describió los cambios particulares que han aplicado las dos naciones en los últimos años para obtener ventajas competitivas. También se utilizó el enfoque Cuantitativo ya que se recopiló datos, se elaboró cuadros y gráficos estadísticos sobre el intercambio comercial de vehículos automóviles para su interpretación y análisis comparativo, con lo que se estableció las cantidades que Ecuador y Colombia exportan e importan bilateralmente.

Para la recolección de datos se realizó entrevistas a un grupo de expertos, entre ellos representantes del CINAЕ, AEADE, PROECUADOR y MIPRO, se estableció diferentes preguntas con la finalidad de conocer los niveles de competitividad, desarrollo del sector automotor e intercambio comercial de Ecuador y Colombia.

Para el análisis de competitividad se tomó varios indicadores que intervienen directamente en el sector automotor, calificados según el informe de competitividad 2017-2018 del World Economic Forum, entre estos estuvieron: la Estabilidad macroeconómica, Infraestructura, Educación superior y capacitación, Preparación tecnológica, Innovación y Sofisticación empresarial, de los cuales Colombia mostró un mejor escenario que Ecuador, los únicos indicadores en los que Ecuador posee mejores condiciones fueron: la Infraestructura, Salud y Educación básica, resultado de la gran inversión que el estado realizó en los últimos años. Para el análisis del intercambio comercial se tomó el 80% del total de importaciones y exportaciones de vehículos automóviles, los datos estadísticos proporcionados por el CobusGroup y el CINAЕ, muestran que el monto total de importaciones que Ecuador realizó desde Colombia sumaron un valor CIF de 251.154.988 dólares, mientras que el monto total de exportación entre el 2013-2017 hacia Colombia fue de \$ 328.319.370, lo que mostró como

resultado que Ecuador obtuvo un superávit de \$77.154.382 en el intercambio de vehículos automóviles. Los segmentos de mayor intercambio comercial en el periodo fueron: AUTOMÓVILES, SUV Y CAMIONETAS, las compañías importadoras y exportadoras de Ecuador y Colombia con mayor participación en el periodo de análisis fueron: AYMESA, IMOAUTO, EUROVEHICULOS, AEKIA, AUTOLIDER, AYASA, CINASCAR y GM-OBB, para Colombia se destacaron SOFASA, COLMOTORES, METROKIA, COMPAÑÍA COLOMBIANA AUTOMOTRIZ etc.

Palabras clave: Intercambio Comercial, sector automotor, competitividad, balanza comercial.

ABSTRACT

The present investigation has the objective to evaluate the commercial interchange of vehicles and its competitive incidence in the CAN, to get this objective it is necessary to base bibliographically the commercial interchange of vehicles Ecuador-Colombia. In addition, to diagnose the situation of the commercial interchange and finally analyze the competitiveness that Ecuador and Colombia have in the commercial exchange of vehicles. The investigation had mixed approach, qualitative because the levels of competitiveness were analyzed in the automotive sector of Ecuador and Colombia. It explored and described the particular changes that have been applied by the two nations in recent years to obtain competitive benefits; and quantitative approach was also used since data was collected, statistical tables and graphs were prepared on the commercial exchange of motor vehicles for their interpretation and comparative analysis, which established the quantities that Ecuador and Colombia export and import bilaterally. To the recollection of information, we made interviews to a group of experts of CINAЕ, AEADE, PROECUADOR and MIPRO, with different questions in order to know the levels of competitiveness in the interchange of vehicles between Ecuador and Colombia. Several indicators were taken directly of the automotive sector, to do the analysis of competitiveness, based in an inform of competitiveness of 2017-2018 of the World Economic Forum, such us: Macroeconomic Stability, Infrastructure, Higher Education and Training, Technological Preparation, Innovation and Business Sophistication. Colombia showed a better situation than Ecuador, but there are a few indicators in Ecuador that has better conditions for example: infrastructure, health and basic education, as the result of the great investment that the state made in recent years. The 80% of imports and exports of vehicles was taken to do the analysis. The statistical data provided by the Cobus Group and the CINAЕ, shows that the total amount of imports that Ecuador made from Colombia added a CIF value of 251,154 \$ 988, while the total export amount between 2013-2017 to Colombia was \$ 328,319,370, which showed that Ecuador obtained a surplus of \$ 77,154,382 in the exchange of motor vehicles. AUTOMOBILE, SUV AND VANS have been the exported and imported cars by the companies of Ecuador and Colombia with the highest participation like: AYMESA, AEKIA, AUTOLIDER, AYASA, CINASCAR and GM-OBB, for Colombia are SOFASA, COLOMOTORES, METROKIA, COMPAÑÍA COLOMBIANA AUTOMOTRIZ etc.

Keywords: Commercial Interchange, automotive sector, competitiveness, trade balance.

INTRODUCCIÓN

La industria automotriz a nivel mundial es una de las más dinámicas e innovadoras de la era moderna, generadora de grandes aportes en la economía de muchos países, así también en términos de competitividad, productividad y desarrollo tecnológico, sin embargo, la actual crisis económica mundial ha afectado el avance del sector enfrentándose a grandes problemas de financiamiento, producción y ventas.

En los últimos años la industria automotriz ha tenido enormes variaciones en el mercado, las grandes empresas ensambladoras líderes en la última década del siglo XX como son General Motors, Chrysler y Ford han perdido segmentos ante la fuerte competencia de empresas japonesas como Toyota y Honda las cuales han revolucionado los sistemas productivos,

En Latinoamérica existen dos grandes polos productores de vehículos, de un lado esta México y del otro el Mercosur (Brasil y Argentina), con modelos de negocios diferentes.

Las políticas fiscales y comerciales impuestas en los anteriores períodos han generado que Ecuador no desarrolle una alta competitividad en las industrias, lo que provoca un déficit en cuanto a provisión de productos en muchas categorías

El análisis Sectorial Automotriz del 2017 proporcionado por PROECUADOR, nos muestra una caída muy fuerte en la exportación de vehículos, el año 2012 las exportaciones de este sector fueron de USD 573.3 millones 64.2 miles toneladas, siendo el mejor año en las exportaciones del sector. En el periodo 2015 las exportaciones de este mismo sector se ven reducidas 3 veces en referencia al 2012 y para el 2017 se ven reducidas 5 veces, entre los factores que incidieron en estos resultados están: la crisis económica mundial, caída de los precios del petróleo y minería, devaluación de la moneda de Perú y Colombia e igualmente la implementación de salvaguardias por parte del estado en el año 2015.

El presente estudio tiene como objetivo evaluar el intercambio comercial de vehículos automóviles y su incidencia competitiva en la CAN, fundamentar bibliográficamente el intercambio comercial de vehículos automóviles Ecuador-Colombia, diagnosticar la situación del intercambio comercial y analizar la competitividad que aplica Ecuador y Colombia en el intercambio comercial de vehículos automóviles, información que se encuentra desarrollada en estos cuatro capítulos.

El capítulo primero es denominado “problema de investigación” puesto que Ecuador presenta menores niveles de competitividad que Colombia en el sector, esto causa que el intercambio comercial presente desventajas para Ecuador.

El capítulo segundo se incluyen los antecedentes investigativos, fundamentación teórica y legal, la cual permitió el sustento técnico para elaborar la idea a defender.

El capítulo tercero denominado marco metodológico, es donde se establece el enfoque, modalidad y tipo de investigación, recolecta información cualitativa y cuantitativa de acuerdo a los requerimientos del estudio.

El capítulo cuatro contempla las conclusiones y recomendaciones acorde a los resultados encontrados a lo largo de la investigación.

I. PROBLEMA

1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

La Organización de Países Exportadores de Petróleo OPEP El 29 de septiembre del 2016 acordó recortar la producción de petróleo con el afán de regular el precio del mismo, a mediados del 2014 el precio del crudo cayó casi un 70% a nivel global, las cifras de recuperación actualmente no muestran un panorama alentador. Al inicio de este acuerdo, los montos por barril de crudo incrementaron y se mantuvieron en un precio entre 53 a 57 dólares lo que representaba un aumento porcentual importante. La estrategia de reducción de crudo adoptada por la OPEP se vio contrarrestada por la producción de petróleo de países como Estados Unidos, Canadá, Brasil, Rusia y los productores del Mar del Norte, este aumento en la producción es superior al recorte de 700,000 barriles acordados por la organización.

La caída del precio del petróleo es un indicador clave para analizar las medidas económicas que se han implementado en los países de nuestra región, sobre todo los que tradicionalmente han basado buena parte de su economía en esta fuente energética. En Ecuador, este bien continúa siendo de vital importancia en su economía, a pesar que en el año 2006 el sector petrolero representaba el 14% del PIB, actualmente es del 10,6%.

La industria automotriz a nivel mundial es una de las más dinámicas e innovadoras de la era moderna, generadora de grandes aportes en la economía de muchos países, así también en términos de competitividad, productividad y desarrollo tecnológico, sin embargo, la actual crisis económica mundial ha afectado el avance del sector enfrentándose a grandes problemas de financiamiento, producción y ventas.

En los últimos años la industria automotriz ha tenido enormes variaciones en el mercado, las grandes empresas ensambladoras líderes en la última década del siglo XX como son General Motors, Chrysler y Ford han perdido segmentos ante la fuerte competencia de empresas japonesas como Toyota y Honda las cuales han revolucionado los sistemas productivos, llegando a desplazar del mercado a compañías como GM considerada líder a nivel mundial por los últimos 75 años; Desde mediados del 2008 estas compañías han reducido sus operaciones restando con ello su producción, ocasionando paros y consecuentemente despidos a un gran número de trabajadores.

En Latinoamérica existen dos grandes polos productores de vehículos, de un lado esta México y del otro el Mercosur (Brasil y Argentina), con modelos de negocios diferentes.

México destacado como un país alto en tecnología en este sector por la cercanía que tiene con EE. UU e igualmente su apertura al mundo, en el cual la producción es mayor al consumo, Brasil por otra parte suministra vehículos y sus partes a la mayoría de países de Sudamérica, vendiendo vehículos de menor tecnología a precios más elevados.

Las políticas comerciales que ha adoptado Ecuador en los últimos años, no generan los efectos deseados en cuanto a receptación de inversión extranjera y crecimiento de exportaciones, Ecuador tiene muchas desventajas frente a sus socios de la Comunidad Andina de Naciones (CAN); El bloque regional conformado por Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú no ha logrado los objetivos de integración planteados desde su conformación con la firma del Acuerdo de Cartagena en el año 1969. La integración comercial ha tenido avances, pero con problemas que no siempre se superan, destacando entre ellos el incumplimiento de la normativa, problemas relacionados con la devaluación de moneda e implementación de salvaguardias. De igual manera la falta de acuerdos comerciales con otras naciones dificulta la apertura de mercados e incrementa los niveles de precio de los productos ecuatorianos en países extranjeros como Estados Unidos;

La inversión extranjera en Ecuador en periodos anteriores como el 2010 fue de 577,3 millones de dólares, en los últimos años han existido variaciones llegando al 2016 con una cifra de 744 millones de dólares, como principal sector receptor de inversión extranjera está el sector minero, seguido del comercio, agropecuario, y dejando al sector manufacturero como el cuarto sector de inversión (BANCO CENTRAL DEL ECUADOR, 2017).

Las empresas, inversiones y emprendimientos públicos y privados germinan cuando el terreno de juego es idóneo, las condiciones macroeconómicas, políticas y sociales de Ecuador no incentivan a que se genere dicha inversión, lo que ocasiona que en los últimos años la inversión extranjera no haya crecido progresivamente.

Las políticas fiscales y comerciales impuestas en los anteriores períodos han generado que Ecuador no desarrolle una alta competitividad en las industrias, lo que provoca un déficit en cuanto a provisión de productos en muchas categorías, una cultura de consumo de bienes extranjeros, incentivando las importaciones, y generando un déficit comercial con otras

naciones que poseen mayor tecnología e industria y ofrecen sus productos al mercado ecuatoriano a menor costo.

Las empresas automotrices en Ecuador se concentran en la sierra centro norte del país, (AYMESA, MARESA, OMNIBUS BB, CIAUTO, ARMACAR Y FISUM); que producen camionetas, automóviles, suv y 4x4 los mismos que están clasificados como vehículos destinados al transporte de personas y mercancías. La mayoría de estas empresas tienen sus plantas de ensamblaje en la Ciudad de Quito y CIAUTO se ubica en Ambato.

El análisis Sectorial Automotriz del 2017 proporcionado por PROECUADOR, nos muestra una caída muy fuerte en la exportación de vehículos, el año 2012 las exportaciones de este sector fueron de USD 573.3 millones 64.2 miles toneladas, siendo el mejor año en las exportaciones del sector. En el periodo 2015 las exportaciones de este mismo sector se ven reducidas 3 veces en referencia al 2012 y para el 2016 se ven reducidas 5 veces, algunos de los factores que pudieron incidir fueron la crisis económica mundial, caída de los precios del petróleo y minería, devaluación de la moneda de Perú y Colombia e igualmente la implementación de salvaguardias por parte del estado en el año 2015.

las cifras de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE), mostraron que las empresas ensambladoras produjeron 24,147 vehículos en el año 2016, la venta de automóviles en el país durante 2016 sumó alrededor de 63,555 unidades, Los vehículos de fabricación nacional atendieron menos del 50% de la demanda local en este periodo, por lo que el otro 50 % de la demanda de este producto tuvo que ser importada.

Ecuador desde hace varios años se encuentra en un proceso de creación de nuevas industrias y sectores con alta competitividad, sustentables, diversos y de inclusión económica con las pequeñas y grandes industrias, igualmente ha profundizado la inversión como creadora de condiciones para la competitividad etc. Sin embargo, los cambios que ha tenido Ecuador aun no son los requeridos para que el país sea considerado como una nación altamente competitiva, y pueda con ello enfrentarse a sus socios comerciales como Perú y Colombia que también han aplicado mecanismos para generar mayor competitividad en este sector; las cifras económicas que proporciona El Banco Central del Ecuador en los últimos años demuestran un déficit en la balanza comercial en cuanto a exportación de vehículos automóviles.

Si Ecuador no logra implementar estrategias que incentiven la productividad en el sector automotriz, seguirán saliendo de nuestro país flujos económicos por las importaciones de vehículos ocasionando con ello que la industria automotriz, se quede estancada, no exista un desarrollo en el sector o en el peor de los casos desaparezca.

1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

¿Cómo el intercambio comercial de vehículos automóviles entre Ecuador y Colombia incide en la competitividad del sector en la CAN?

1.3. JUSTIFICACIÓN

Este trabajo se desarrolla con el fin de realizar un análisis comparativo del intercambio comercial de vehículos automóviles Ecuador - Colombia y la competitividad de las empresas en la Comunidad Andina de Naciones, siendo esta investigación de gran interés para la economía dado que en los últimos periodos Ecuador se ha propuesto cambiar su patrón de especialización dejando a un lado su antiguo modelo de producción primaria y abriéndose campo en los productos industrializados y en sectores de gran importancia como es el sector de vehículos, es de gran relevancia analizar los cambios que Ecuador ha realizado en cuanto a su plan de gobierno, investigar si la inversión que se ha hecho en sectores estratégicos así como también en educación e infraestructura, le permite ser más competitivo ante los países de la región (CAN); Otro de los fines es contribuir en la construcción de una sociedad del conocimiento, a través de la tecnología e innovación, porque se aplicará lo aprehendido a lo largo de la carrera, ya que al analizar el intercambio existentes entre Ecuador y Colombia se puede identificar las ventajas y desventajas que tiene Ecuador en el sector automotor. Pese a tener productos similares, el intercambio comercial de Ecuador y Colombia es complementario, por lo que las exportaciones e importaciones depende de la dinámica comercial y la productividad.

La principal herramienta para el incentivo de las exportaciones es la transformación de la matriz productiva, establecida en el PNVB (2013-2017) que menciona:

Para reducir la vulnerabilidad en términos de intercambio de Ecuador con América Latina, la inversión pública debe dirigirse hacia la sociedad del conocimiento, la matriz productiva

mejora la realidad económica y social de los países. Para el Ecuador, su transformación se convierte en la acción primordial para resolver el desempleo y la pobreza, mejorando el estilo de vida de los habitantes (p.17, 73).

El Código Orgánico de Producción Comercio e Inversiones COPCI (2010), en el Art. 4. literal a) tiene como fin “transformar la matriz productiva ecuatoriana, para que esta sea de mayor valor agregado, potenciadora de productos y servicios, basada en el conocimiento y la innovación.

El sector automotriz juega un papel fundamental para impulsar el desarrollo de la transformación de la matriz productiva, Así también la presente investigación trata de direccionar a las empresas del sector automotor, los actuales y futuros estudiantes de la Universidad Politécnica Estatal del Carchi, que en su misión propone la investigación como fuente de conocimiento que contribuye al desarrollo económico , científico, tecnológico, social, cultural y ambiental comprometida con el desarrollo de la región, la investigación se muestra factible ya que contará con la recopilación de datos estadísticos, contrastando información de anteriores y actual investigaciones sobre el intercambio comercial de vehículos entre Ecuador- Colombia.

Este proyecto igualmente permitirá identificar el grado de competitividad que posee Ecuador y Colombia el sector automotor, el flujo comercial de vehículos automóviles existente entre los dos países, como una estrategia que permita mejorar el sector y contribuir notablemente en la economía y el desarrollo de la sociedad.

1.4. OBJETIVOS Y PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN

1.4.1. Objetivo General

Evaluar el intercambio comercial de vehículos automóviles Ecuador - Colombia y su incidencia competitiva en la Comunidad Andina de Naciones.

1.4.2. Objetivos Específicos

- Fundamentar bibliográficamente el intercambio comercial de vehículos automóviles Ecuador – Colombia y la competitividad de las empresas del sector automotor.

- Diagnosticar la situación del intercambio comercial de vehículos automóviles Ecuador – Colombia
- Analizar la competitividad que aplican Ecuador y Colombia en el intercambio comercial de vehículos automóviles.

1.4.3. Preguntas de Investigación

- ¿Cuál es la dinámica comercial de vehículos automóviles entre Ecuador y Colombia en los últimos 5 años?,
- ¿Qué organismo internacional evalúa la competitividad de Ecuador y Colombia?
- ¿Cuál es el nivel de competitividad del sector automotor de Ecuador y Colombia?
- ¿Cuáles son las empresas líderes en la producción de vehículos automóviles en Ecuador-Colombia?,
- ¿Cómo incide la competitividad de las empresas automotrices en el intercambio comercial de vehículos automóviles entre Ecuador y Colombia?,
- ¿Cómo incide el acuerdo de la Comunidad Andina de Nacionales en el intercambio comercial de vehículos automóviles entre Ecuador y Colombia?;
- ¿Cuáles son las ventajas competitivas que Ecuador y Colombia poseen en el sector automotor?

II. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA

Como antecedentes para el presente trabajo se menciona las siguientes investigaciones:

2.1. ANTECEDENTES INVESTIGATIVOS / Revisión de la literatura

Antecedente N° 1

El tema “La Transformación de la Matriz Productiva y el intercambio comercial de vehículos automóviles Ecuador- Colombia”, explica que:

Ecuador es un país exportador de productos primarios por excelencia, que ha venido atravesando varios problemas económicos que no le han permitido desarrollarse, puesto que al exportar materias primas e importar bienes industrializados, le han provocado déficit en la Balanza Comercial, y una baja competitividad, siendo necesario cambiar la forma de producción, pasando a una economía basada en el conocimiento, tecnología e innovación.

Algunos de los hallazgos de este trabajo muestran que, en los últimos cinco años, en el intercambio comercial Ecuador y Colombia el déficit comercial se ha incrementado, éste en el 2014 ascendió a 1.186,91 millones de dólares FOB, sin embargo, Colombia se convierte en principal destino de las exportaciones de vehículos automóviles, para el transporte de mercancías, turismo y automóviles para el transporte de diez o más personas (Vallejo, 2015, p.101)

Las exportaciones de vehículos en el periodo 2010-2014 sufrieron una disminución promedio del 10%, la mayor caída se registró en el año 2013, debido a que la apertura comercial a través de la suscripción de Tratados de Libre Comercio con México y Corea, el influyó negativamente en la demanda de vehículos ecuatorianos (AEADE, 2013).

A través método de Matriz de Impacto Cruzado, permitió relacionar las variables y establecer escenarios, pesimista, moderado y optimista.

En el escenario optimista el sector automotor debería incorporar mayor componente nacional en el ensamblaje de vehículos automóviles a través del desarrollo tecnológico y formación de encadenamientos productivos, mismos que permitirán aumentar la producción nacional para incrementar la oferta exportable de vehículos automóviles hacia Colombia (Vallejo, 2015, p.102).

Finalmente, el estudio sirvió como referencia para conocer datos históricos sobre la producción, comercialización y exportación de vehículos automóviles desde Ecuador hacia Colombia, igualmente nos proporcionó información sobre la competitividad y el grado de especialización que tiene Ecuador referente al sector automotor lo que se aprovechó para cumplir con algunos de los objetivos planteados en la investigación.

Antecedente N° 2

El tema “Análisis de la aplicación de la normativa andina de transporte por carretera en la frontera Tulcán- Ipiiales”:

Muestra un resumen de los problemas encontrados por la Comunidad Andina de Naciones (CAN) en lo relativo al transporte pesado de carga. El incumplimiento de la normativa andina de transporte de carga en la frontera Tulcán –Ipiiales se fomenta por el desconocimiento de las leyes comunitarias por parte de los transportistas pesados de Carchi y Nariño que consecuentemente genera desventajas en el intercambio comercial.

Al final del estudio se pudo identificar que la razón fundamental para el incumplimiento parcial de la normativa andina de transporte es la resistencia al paso directo de carga entre los dos países que se encuentra establecido en el artículo 21 de la decisión 399 de la CAN (1997). (Mora, Realpe y Sanipatín, 2015, p.179)

Los transportistas ecuatorianos se sienten en desventaja frente a sus homónimos colombianos porque al ingresar al territorio ecuatoriano ellos gozarían de las excelentes carreteras, el precio bajo de los combustibles y peajes, la certeza de poderse movilizar las 24 horas sin peligro de grupos irregulares, cosas que las empresas de transporte ecuatorianas no podrían obtener del vecino país de Colombia (Mora, et al., 2015, p.183).

Los aportes que realizó este estudio a la investigación fueron descripciones de la problemáticas e incumplimiento de normativa que existen en los países de la CAN. En cuanto a competitividad existen desventajas entre Ecuador y Colombia referente al transporte de mercancías, lo que proporcionó un panorama muy importante el cual se tomó en cuenta para el análisis de la investigación.

Antecedente N° 3

El tema “La Transformación de la Matriz Productiva y el intercambio comercial de neumáticos y llantas entre Ecuador y Colombia”, menciona que:

El actual modelo primario exportador ha limitado la participación del país en los mercados internacionales, por lo que se propone la transformación de la matriz productiva por un modelo que genere mayor valor agregado y tecnificación. En Ecuador existe una única planta productora de llantas y neumáticos, la misma que se encarga de abastecer la demanda nacional y exporta parte de su producción a los países andinos, Venezuela y Chile, cubriendo los segmentos de transporte liviano y pesado. La mayor parte de insumos y materias primas son importados desde el exterior, debido a la ausencia de encadenamientos productivos (Imbacuan, 2015, p.16).

De acuerdo a datos históricos tomados del Banco Central del Ecuador, se puede evidenciar que los ingresos obtenidos por concepto de exportaciones se han incrementado

considerablemente, tanto en las llantas para automóviles como en las utilizadas en camiones y autobuses.

El intercambio comercial de llantas y neumáticos durante el periodo 2010 hasta el 2014, refleja una tendencia de crecimiento continuo, la balanza comercial de la subpartida 40111010 (llantas para vehículos de turismo incluidos los de tipo familiar) registro un superávit en estos años, mientras que la partida 40112010 (llantas para camiones y autobuses) registraron en los tres primeros años un déficit.

Las exportaciones de llantas para vehículos de turismo incluidos los de tipo familiar, en el último año fueron por un valor FOB de USD 14.474 millones de dólares y de USD 10.214 millones de dólares las de vehículos tipo camión y autobuses, mientras que las importaciones registraron un valor de USD 149,76 y USD 7.632 millones de dólares respectivamente.

Durante este tiempo, el sector no mostró cambios en el crecimiento industrial, es decir, no se han abierto nuevas plantas productoras, sino que por el contrario existe un decrecimiento de industrias y empresas vinculadas a esta actividad

La devaluación del peso colombiano afecta directamente los costos de los productos ecuatorianos haciendo que estos se vuelvan más caros en comparación a otros originarios de distintos países y por el contrario abaratan los productos importados (Imbacuan, 2015, p.98-100).

Este antecedente investigativo aportó con información sobre el cambio de la matriz productiva y cómo influye esto en la competitividad del país en los mercados internacionales, igualmente identificó las desventajas que posee Ecuador con los demás países, principalmente con Colombia por el tipo de cambio y la devaluación del peso colombiano.

Antecedente N° 4

En el tema “IDENTIFICACIÓN DE LINEAMIENTOS DE LA EDUCACIÓN SUPERIOR PARA LA TRANSFORMACIÓN PRODUCTIVA CON EQUIDAD EN EL ECUADOR”, algunos de los resultados de la investigación muestran a la educación superior como el motor de cambio de la matriz productiva con equidad en el Ecuador, sin embargo, pese a su importancia, tanto el Estado como el Sector Privado, cumplen también un papel relevante dentro de este proceso.

Si el país quiere alcanzar un desarrollo de la economía y de la sociedad sostenible en el largo plazo, éste debe encaminarse hacia la producción de bienes y servicios con alto valor agregado (mediana y alta tecnología), en donde se incorporen altos niveles de conocimiento, tecnología e innovación. Se debe tomar como ejemplos a países del Sureste de Asia, los cuales, con objetivos claramente definidos en términos de Educación Superior, han podido empatar

políticas económicas y educativas, con miras en el largo plazo, haciendo de estos países lo que son hoy en día. (Galarraga, 2013, p.6)

Uno de los resultados del estudio concluye que la educación superior es por excelencia uno de los factores más relevantes dentro del proceso de transformación productiva con equidad en un país. Han sido varios los ejemplos mundiales que demuestran cómo una mejora significativa en la educación de tercer nivel puede marcar el desarrollo y crecimiento sólido de una economía; sin embargo, es necesario matizar esta respuesta indicando que, si bien la educación superior es un elemento importante, éste no debe ser el único ha ser considerado dentro del cambio de matriz, pues tanto el rol del Estado como del Sector Privado son esenciales en este proceso (Galarraga, 2013, p.105).

El estudio muestra varios de los actuales problemas de la educación superior en nuestro país, la misma que se ha caracterizado por una sobreoferta de carreras principalmente ligadas a la administración y comercio; además, ésta se ha convertido en un negocio, pues se ha enfocado a satisfacer la demanda de carreras más lucrativas para sus directivos, en lugar de ofertar e incentivar a los jóvenes hacia nuevas carreras que contribuyan al desarrollo productivo y social del país (Galarraga, 2013, p.106).

El presente trabajo proporcionó a esta investigación un panorama general de la educación y como esta interactúa en el proceso de transformación de la matriz productiva involucrando a todos los actores sociales, productivos y académicos que intervienen en la competitividad.

Antecedente N° 5

El tema “El Intercambio comercial Ecuador – Colombia y los efectos de la aplicación de las salvaguardias en las importaciones y exportaciones por carretera”, analiza:

Los efectos de la aplicación de las sobretasas arancelarias de la Resolución No. 011-2015 del COMEX, presentaron un déficit en la Balanza Comercial Ecuador – Colombia en el año 2014 de US \$ (1.186,915) millones y en el año 2015 de US \$ (927,300) millones, lo que significó una disminución del 21,87%.

Dentro de los hallazgos de la investigación los principales productos de importación fueron: energía eléctrica, medicamentos para uso humano, vehículos automóviles para el transporte de mercancías, fungicidas, tejidos de punto, bombones, caramelos, confites y pastillas (Caza y Yacelga, 2016, p.42).

En el caso de las exportaciones, los principales bienes exportados por Ecuador fueron: atunes, vehículos automóviles para transportar mercancías (los demás), tableros (los demás), automóviles de turismo (los demás), aceite de palma en bruto y harina de pescado.

Las recaudaciones por sobretasas arancelarias ascendieron al monto de US \$ 65.287.462,36; la mayoría de empresas importadoras operaron desde las ciudades de Quito y Guayaquil (Caza y Yacelga, 2016, p.43).

Este antecedente proporcionó datos estadísticos sobre varios sectores incluido el sector analizado (vehículos automóviles), mostrando un panorama general sobre la dinámica económica de importaciones y exportaciones, e igualmente dio a conocer los efectos de la aplicación de salvaguardias como una estrategia de proteccionismo para la industria nacional.

Antecedente N° 6

El tema “La educación superior y el desarrollo económico de América Latina”, describe:

La relación que hay entre el nivel de educación del ser humano y la productividad, dicha relación se establece a partir la teoría del Capital Humano y la comprobación de las variables Nivel de educación superior y el PIB per cápita en América Latina.

En cuanto a la distribución de trabajadores por nivel de educación superior encontramos en los resultados que en el 2011 quien líder esta tabla es Argentina con una distribución de 31 % de la población, seguida Chile y Venezuela y en quinto lugar se encuentra Ecuador con el 21, 1% de la población lo que quiere decir que los niveles de educación en Ecuador desde 1986 has crecido de forma lenta para ubicarnos en esta posición en el 2011 (Tinajero y Vizcaíno, 2016, p.104).

En cuanto a ingreso Per cápita en América Latina se destaca Chile y Uruguay siendo los de mayor valor con 9447 y 7497 dólares respectivamente, Ecuador se encuentra en séptima posición con un ingreso per cápita de 3547 dólares en el 2011.

El aporte de este antecedente proporcionó datos estadísticos sobre el nivel de educación y el desarrollo económico de la sociedad, siendo una base fundamental la educación en la productividad. Los datos mostraron una idea clara de cómo interviene la educación en el ingreso Per Cápita de la población de los países de Latinoamérica.

Antecedente N° 7

Por otra parte, una publicación de FOCO ALADI (2013 - 2014), “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, beneficiando a Ecuador por mantener mayor cantidad de exportaciones hacia Colombia, además presenta las oportunidades que posee Ecuador.

2.2. MARCO TEÓRICO

TEORÍA DE LA VENTAJA COMPETITIVA DE MICHAEL PORTER. - Según Estrada (2016) afirma:

La competitividad de una nación depende de la capacidad de su industria para innovar y mejorar. El éxito de las naciones y de sus industrias está en las exportaciones y las inversiones internacionales. Entonces este factor solo se alcanza a través del trabajo, el capital y la innovación, en otros términos, la competitividad depende de la productividad. Podríamos decir que la productividad significa producir más con los mismos recursos, pero la competitividad significa producir más con menos recursos.

El diamante de Porter señala que hay cuatro condiciones importantes: Condiciones de los factores, condiciones de la demanda, industrias relacionadas, estructura y rivalidad de las empresas. El diamante determina las industrias que una nación debe apoyar y en las cuales el país tiene la oportunidad de alcanzar éxito a nivel internacional (p.38-39).

Para alcanzar el factor competitivo Michael Porter despliega tres estrategias: Liderazgo en costos que está relacionado a la producción, diferenciación que distingue la creación de valor y finalmente el enfoque para conocer el mercado más conveniente.

Con esta teoría se busca describir un panorama general de la competitividad que posee el sector automotor de Ecuador y Colombia, mediante un análisis de los factores internos y externos e igualmente una descripción de los indicadores más importantes para la industria.

Se analiza que Ecuador en los últimos años ha puesto en marcha un plan para aumentar su competitividad, para ello está mejorando su modelo de producción y los encadenamientos productivos, con el fin de crear bienes o servicio de calidad, con mayor valor agregado y un alto nivel de tecnificación.

TEORÍA DE LA VENTAJA COMPARATIVA (DAVID RICARDO). -Explica que:

Un país tiende a concretarse en la producción de bienes para la exportación cuando su superioridad en la producción de esos bienes es evidente. Por lo tanto, un país tiende a exportar aquellos productos que pueda producir con la mayor ventaja relativa (especialización), es decir el costo comparativos más bajo.

Ricardo estableció que aun cuando un país tuviera desventaja absoluta en la producción de ambos bienes con respecto al otro, podría existir un comercio mutuamente ventajoso.

La nación menos eficiente debería especializarse en la producción y exportación del bien en el cual su desventaja absoluta es inferior. Este es el bien en el cual el país tiene ventaja comparativa. Por otro lado, el país debería importar el bien en el cual su desventaja absoluta es superior, o sea, el viene en el cual tiene desventaja comparativa. (Estrada, 2016, p.33)

Esta teoría afirma que Ecuador debería concentrarse en producir bienes en los cuales posee ventaja comparativa referente a los demás países de la CAN, Para el estudio se analiza que el sector automotor ecuatoriano se enfoca en la producción y exportación de ciertos segmentos de vehículos automóviles, por lo que se afirma que tiene ventaja comparativa en ciertos tipos de vehículos (modelos y marcas), los cuales comercializa con su hermano país Colombia, y viceversa ya que de igual manera Colombia comercializa otros tipos de vehículos con Ecuador lo que reafirma que los dos países se especializan en un cierto tipo de bien.

Para el estudio, esta teoría identifica las ventajas y desventajas que poseen Ecuador y Colombia en cuanto a especialización en la producción de vehículos automóviles y también muestra si los sectores compite de igual forma en el intercambio comercial.

TEORÍA DEL NUEVO COMERCIO EXTERIOR (PAÚL KRUGMAN).

Esta teoría parte de la economía de escala, mediante el cual, a mayores volúmenes de producción, menores costos, que a su vez facilitan la oferta de productos, beneficiando a los consumidores. El comercio produce rendimientos crecientes o economías de escala que permiten desarrollar un mercado integrado que supera al de un solo país, esto hace posible la diversidad en la oferta de productos a nivel mundial a menores precios. El comercio internacional en la realidad no es solo “interindustrial”, como lo refleja la teoría tradicional, sino que los países también realizan intercambios de los mismos bienes y productos, lo que se denomina comercio “intraindustrial” (Mayorga J., & Martínez C., 2008, pp. 49).

La Nueva Teoría del Comercio refleja la realidad del comercio de bienes y servicios, es lo que sucede en la industria automotriz y el intercambio bilateral Ecuador-Colombia, cada uno importa y exporta vehículos automóviles, es decir que actualmente los países generan un comercio intraindustrial, donde las empresas se especializan en fabricar ciertos bienes que luego son comercializados en el exterior a cambio de otros productos similares.

FUNDAMENTACIÓN CONCEPTUAL

GLOBALIZACIÓN

La globalización ha aportado en gran medida en las últimas décadas en la economía mundial, este proceso ha sido tan importante y trascendental que ha sobrepasado los límites geográficos proporcionando una mayor apertura al comercio internacional, llevando a exportar e importar mercancías de un país hacia todo el mundo, en medio de este fenómeno se han establecido entidades internacionales que regulan estas operaciones incentivando el libre tráfico de capitales financieros, comerciales e intelectuales.

Para establecer esta parte del estudio se toma como punto de partida y soporte el concepto de globalización puesto que se analiza el intercambio comercial de bienes entre países.

Globalización se describe como:

Por globalización se entiende la disminución de las barreras a los desplazamientos de mercancía, capitales y personas en el ámbito internacional, los orígenes de la globalización la ubican en el periodo posterior a la segunda guerra mundial, en particular a partir de la década de 1960. El desarrollo incesante de los medios de transporte y de comunicación ha hecho posible la reducción de los costos para desplazar mercancías de una región a otra. (Cue, 2015, p.6).

POLÍTICA ECONÓMICA. – Al hablar de política económica se refiere a las acciones que el gobierno adopta en el ámbito económico. La política económica engloba a la Política Fiscal, Monetaria y Comercial. Algunas de estas decisiones incluyen la fijación de tasas de interés y el presupuesto del gobierno, así como el mercado laboral, propiedad nacional, y otras áreas en la que el gobierno intercede en la economía. Estas políticas son muy influidas por varias instituciones internacionales como el Fondo monetario Internacional o el Banco Mundial. Para el estudio es importante analizar la Política Económica que posee Ecuador ya que la política Comercial y Cambiaria son parte de la política Económica, y las decisiones que tomen cada una de estas afectan directamente al sector comercial objeto de estudio.

POLÍTICA PÚBLICA. - Para adentrarnos en el tema de productividad es necesario partir de la política pública, este nos llevará a entender las acciones que realiza el estado y los objetivos que se encamina a cumplir.

Entendemos por política pública:

Las políticas públicas son las intervenciones del estado en el conjunto del desarrollo económico, social, político y cultural de un país, mientras que las políticas económicas hacen referencia a las intervenciones del estado en el ámbito básicamente de la economía.

Los objetivos de las políticas públicas, en esencia apuntan hacia los dos siguientes cometidos que se los enuncia en el orden de importancia que retiene en el proceso económico capitalista:

- a. La acumulación es el objetivo primordial, en la medida que es la ganancia y su reinversión dentro de los procesos productivos que son los objetivos primordiales de la acción del mercado y del estado.
- b. La legitimación social para que la población acepte el orden establecido (Pacheco, 2009, p.83)

Igualmente, a partir de la política pública se despliega una serie de políticas encaminadas a cumplir los objetivos de los estados entre ellas está la política de empleo y producción que según pacheco (2009) dice que:

“los objetivos de estas políticas son tres: generar fuentes de trabajo para toda la población, emplear racionalmente de los factores de producción, naturaleza y capital y abastecer a la población nacional de los bienes y servicios para satisfacer sus necesidades vitales” (p.89)

La política económica afecta de diversas formas a las empresas, la empresa pública acata la política dispuestas por el gobierno sin objeciones, mientras que la empresa privada se ve afectada por motivos de competitividad esta condición le obliga a reducir costos incrementando la explotación laboral con el objetivo primordial de obtener ganancias.

En los últimos años se han fijado en Ecuador varias políticas que contrarresten la crisis económica ocasionada por factores anteriormente mencionados, las medidas tomadas no han sido beneficiosas en muchos casos para varios sectores. En cuanto al sector automotriz las medidas que han afectado directamente la competitividad han sido las llamadas salvaguardias las cuales encarecieron las importaciones de mercancías en este caso los CKD necesarias para el ensamble y producción de vehículos, ocasionando un alza en los precios de los vehículos e igualmente disminuyendo la exportación de estos.

PRODUCTIVIDAD. -Para llegar a definir en el estudio la competitividad, es necesario analizar los temas anteriores a esta, los países asiáticos comprenden la competitividad como la suma de

varios factores, esto son los determinantes para llegar a ser competitivos, cada elemento ocupa un papel fundamental definiendo la competitividad como un sistema que al trabajar sus elementos de forma ordenada se logra los resultados esperados. Prokopenco (1989) define la productividad como:

La relación entre la producción obtenida por un sistema de producción o servicios y los recursos utilizados para obtenerla. Así pues, la productividad se define como el uso eficiente de recursos — trabajo, capital, tierra, materiales, energía, información — en la producción de diversos bienes y servicios. Una productividad mayor significa la obtención de más con la misma cantidad de recursos, o el logro de una mayor producción en volumen y calidad con el mismo insumo. Esto se suele representar con la fórmula: $\text{producto} / \text{insumo} = \text{productividad}$ (p.3).

La productividad también puede definirse como la relación entre los resultados y el tiempo que lleva conseguirlos. El tiempo es a menudo un buen denominador, puesto que es una medida universal y está fuera del control humano. Cuanto menor tiempo lleve lograr el resultado deseado, más productivo es el sistema. Independientemente del tipo de sistema de producción, económico o político, la definición de productividad sigue siendo la misma. Por consiguiente, aunque la productividad puede significar cosas diferentes para diferentes personas, el concepto básico es siempre la relación entre la cantidad y calidad de bienes o servicios producidos y la cantidad de recursos utilizados para producirlos (Prokopenco, 1989, p.3)

La productividad está ligada no solo a la producción según (Prokopenco, 1989), está relacionada con cualquier tipo de organización, incluidos los servicios y la y la información, con el avance de la globalización la información es un elemento fundamental para conseguir productividad

La importancia de la productividad para incremental el buen vivir es reconocido mundialmente no existe actividad humana que no se beneficie de una mayor productividad. Dentro de la economía de un país la productividad produce el incremento en al PIB, a través de un mejoramiento en la eficiencia y la calidad de la mano de obra y no mediante la utilización de más trabajo y capital.

Villamizar (1995) define:” la productividad es más que una simple relación de eficiencia, abarca además los criterios de calidad, manejo, modernización, sistematización, esfuerzos colectivos, productividad no es solamente el grado de eficiencia con el que se produce y se comercializa” (p.13).

En Ecuador desde hace varios años se ha desplegado un plan para lograr la competitividad, se inició con la construcción de la infraestructura necesaria como carreteras, puertos y aeropuertos que dinamicen el despliegue del capital humano y financiero, igualmente se ha intensificado y

redirigido los capitales financieros del estado hacia la educación con el objetivo de llegar a la sociedad del conocimiento, tecnología e innovación; otra de las acciones para lograr este plan de competitividad ha sido la apertura de mercado a través de tratados y convenios internacionales con varios países lo cual proporciona mayor grado de intercambio comercial; en el tema político las medidas que ha tomado Ecuador no han aportado de gran forma para incentivar la inversión extranjera, por lo que en este proceso aún no se ven los resultados esperados. Todos estos factores se han puesto en marcha para conseguir competitividad, pero estos objetivos se fijan para Ecuador a largo plazo.

COMPETITIVIDAD. – Según Villamizar. (1995) “implica costos de mano de obra acordes con: productividad, uso más eficiente de las maquinas, mejor calidad de los productores, más alto nivel de gerencia, y administración y mayor eficacia, sin embargo, la competitividad y el impulso a la exportación no obedece tan solo a la capacidad y la voluntad de las empresas, el papel del estado es muy importante ya que este se encarga de efectuar políticas y estímulos gubernamentales” (pp,20)

Según (Villamizar, 1995) la receta que permite cocinar el menú de productividad, crecimiento económico, exportaciones mundiales consiste en la combinación de: Un liderazgo gubernamental, consenso social (Pacto social), disciplina colectiva, educación y capacitación de la sociedad (talento humano), construcción masiva de infraestructura (Ferrocarriles, carreteras, puertos, telecomunicaciones, energía eléctrica, cultura de calidad, disponibilidad de crédito, apertura al sector financiero, centros de productividad, ambiente favorable a los negocios), altos niveles de ahorro interno y ayuda externa, estabilidad macroeconómica, simbiosis entre la gran y mediana industria, trasferencia de tecnología (innovación), alianza gobierno y sector privado etc. (Villamizar, 1995)

RANKING DE COMPETITIVIDAD ECUADOR – COLOMBIA ECUADOR

De acuerdo al informe presentado por el WEF 2017-2018, Ecuador se estableció en el puesto número 97 , los avances que Ecuador ha tenido han sido muy pocos, para el 2018 la mayoría de indicadores de competitividad han decrecido notablemente, en el 2018, los indicadores, que han tenido mayor retroceso son : Instituciones 25 puntos menos que el 2016, Innovación (-25puntos),

Sofisticación empresarial (-18 puntos), Estabilidad macroeconómica (-16 puntos), Desarrollo de mercados financieros (-21 puntos), La salud y educación básica es uno de los pilares en el cual ha existido menor retroceso, para el 2016, el ranking mundial situó a Ecuador en el lugar número 59 y para el 2018 en el lugar número 61, lo que demuestra la disminución de (-2 puntos), la Educación superior y capacitación son dos indicadores más en los cuales los valores han fluctuado notablemente situándolos en el lugar 77 y 128 respectivamente según el informe.

Uno de los aspectos que más ha promocionado el Gobierno Ecuatoriano en cuanto a sus planes de inversión tiene que ver con la Infraestructura, sin embargo, para el 2018 el reporte en este indicador también se ha reducido llegando al lugar número 72, (-5 puntos) menos que en el reporte del 2016-2017. La disminución en varios de estos indicadores es lo que ha llevado a Ecuador a obtener una calificación poco favorable para el desarrollo de la competitividad del país en el 2018.

COLOMBIA

Según el informe del WEF 2017-2018: Colombia cae en el ranking, disminuyendo cinco lugares referentes al informe (2016-2017) ubicándose en el lugar 61, los indicadores en los cuales ha existido mayor caída son: Estabilidad macroeconómica pasando del lugar 32 al 62 e Innovación pasando del 36 al 76. La salud y educación básica, Educación superior y capacitación, Eficiencia en el mercado de bienes y laboral y Preparación tecnológica han sido indicadores en los cuales Colombia ha crecido notablemente. El desempeño del país es relativamente estable en otros pilares, con ligeras mejoras en la mayoría de las dimensiones en comparación al año pasado y según los estándares regionales. Las reformas estructurales para fomentar y mejorar la infraestructura, específicamente la calidad general del transporte, mejorarían aún más la competitividad.

GLOBALIZACIÓN ECONÓMICA. – Al hablar de globalización económica hablamos de integración de regiones, mercados económicos, costumbres, cultura etc. Es un proceso a nivel mundial, la globalización económica consiste en la creación de un mercado mundial en el que se suprime todas las barreras arancelarias para permitir la libre circulación de los capitales financieros y comerciales.

En cuanto a la gobernanza la globalización ha permitido a los países desarrollar varias medidas de administración mediante una globalización política la cual se describe como:

la globalización política es el proceso que permite desarrollar instituciones y mecanismos a escala planetaria para tratar los temas que afectan a todos los habitantes de la tierra. Para enfrentarse a problemas globales, como el cambio climático, o el agotamiento de los recursos naturales. Algunas organizaciones internacionales como la ONU trabajan por todo el mundo para ocuparse de asuntos que nos afectan globalmente. (Hernández, 2015, p.02).

Tanto la globalización económica como la política, han definido los mecanismos que permiten que el comercio internacional se desarrolle con mayor rapidez en los últimos años. El comercio internacional para muchos únicamente es el intercambio de mercancías, pero al analizar más detenidamente anexamos que este término se refiere no solo al flujo de mercancías sino a un macro intercambio de bienes tangibles e intangibles.

EL COMERCIO INTERNACIONAL

Martín y Martínez (2014) definen:

El comercio internacional, lleva implícitamente una relación de prestación y contraprestación de diferentes elementos. Lo que una empresa o país necesita y lo que otra empresa o país puede ofrecer. Estos elementos son:

Bienes: se trata de mercancías tangibles con pesos, volúmenes, tamaños, etc. Dentro de este comercio el concepto exportación determina la salida de bienes de una empresa hacia otra empresa ubicada en un país extranjero y el de importaciones a la entrada de bienes de una empresa que ha sido fabricadas o con procedencia de otra empresa ubicada en el otro país. (bienes de consumo, bienes de capital, etc.) (p.37).

Servicios: son una prestación de actividades, el desarrollo de una destreza intangible de una empresa a otra empresa ubicada en otro país. Al tratarse de servicios y ser intangibles la exportación o importación de servicios quedará clarificada según sea el movimiento del dinero. Cuando a un país entre dinero procedente de otro por la prestación de un servicio entonces se trata de una exportación de servicios y a la inversa. (Turismo, transporte, sanidad, derecho de autor, royalties, asistencia técnica, etc.) (p.38).

Para el estudio se toma en cuenta el comercio internacional de bienes, ya que se analiza el intercambio comercial de vehículos automóviles entre dos naciones, Ecuador y Colombia.

Los datos de investigación se toman como base de análisis de la dinámica comercial de estos bienes.

COMERCIO EXTERIOR. – El comercio exterior siempre ha existido en todas las épocas de la historia, las naciones siempre han intercambiado mercancías que producían demás y compraban otras que necesitaban para sobrevivir, iniciándose con el trueque existía un intercambio de productos básicos, maíz , arroz, animales etc., en la actualidad todas las naciones necesitan de la ayuda de otras países para solventar sus necesidades internas de consumo, incluso los países mas grande como Japón, Alemania, Reino Unido, Estados Unidos, Brasil, Taiwán etc., necesitan de materiales de los cuales carecen para fabricar o revender a otros países (Estrada, 2016).

Estrada (2016) define que:

Es el intercambio de bienes económicos que se efectúa entre los habitantes de dos o más naciones, de tal manera, que se de origen a salida de mercancías de un país (exportaciones) y entradas de mercancías (importaciones) procedentes de otros países (p.15).

De acuerdo al tema de investigación este principio de necesidad de intercambio es ineludible, tanto Ecuador como Colombia tienen la necesidad de intercambiar bienes y servicios, en el caso del sector automotriz específicamente en vehículos automóviles los datos muestran que tanto Ecuador como Colombia realizan compraventas de estos bienes lo que demuestra que existe carencias de determinado marcas de vehículos en las dos naciones. Las necesidades varían según su mercado, las marcas de vehículos inexistentes o requeridas a menor costo obligan a buscar soluciones para satisfacer esa demanda, es allí donde la especialización en la producción de determinadas marcas llevan a las naciones a este intercambio, cumpliendo con lo establecido en la teoría sobre la ventaja comparativa de David Ricardo, la cual explica que la nación menos eficiente debe especializarse en la producción y exportación del bien en el cual su desventaja absoluta es inferior y debe importar el bien en el cual su desventaja absoluta es superior. (Estrada, 2016)

INTERCAMBIO COMERCIAL. - Antes de hablar de intercambio comercial es esencial hablar de integración económica, la cual, según la Universidad de Canarias, (2013), es la eliminación de fronteras económicas entre dos o más economías, tomando en cuenta que una frontera es una demarcación que limita la movilidad de bienes y servicios.

Al referirse a intercambio comercial nos referimos a la compra venta de bienes o servicios entre países, la integración económica facilita estas operaciones; existen mucha definición sobre intercambio comercial según Martín y Martínez (2014) mencionan que:

El intercambio comercial es una operación en donde un vendedor y un comprador se intercambian bienes y servicios por un monto económico (dinero) o por otros bienes y servicios (trueque). La única diferencia que existe entre una relación de intercambio doméstico de otra en el mercado internacional son las aduanas (fronteras económicas) y el transporte internacional de las mercancías (hacer llegar las mercancías al comprador internacional. (p.42)

Ecuador y Colombia son parte de un acuerdo comercial el cual es la Comunidad Andina de Naciones, entre uno de los objetivos de este acuerdo está la dinamización de capitales financieros y de información, que permitan lograr mayor desarrollo tanto económico, social, intelectual, para cada uno de sus países miembros.

INTERCABIO COMERCIAL DE VEHÍCULOS AUTOMÓVILES ECUADOR.

Los datos proporcionados por el CINAIE muestran un panorama no muy alentador para las exportaciones de vehículos de Ecuador en los últimos 5 años, las cifras de importación han sido muy altas en comparación a las exportaciones, en el año 2012 Ecuador exportó al mundo un total de 23386 vehículos entre automóviles, camionetas y SUV, Colombia, Venezuela y República Dominicana son los mercados a los cuales se dirigieron el mayor número de exportaciones ecuatorianas. Corea, China, México y Colombia son los países de los cuales se han importado el mayor número de unidades en los últimos 5 años, para el 2012 las importaciones fueron mayores en un 50%, lo que representó una balanza comercial deficitaria; el 2012 fue el único año en el periodo de análisis en el cual hubo menor déficit, ya que a partir del 2013 las exportaciones cayeron drásticamente llegando a reducirse un 72.14% en comparación al año anterior. Para el 2014, las exportaciones crecieron un porcentaje mínimo pasando de 6514 a 8368 unidades, sin embargo, el 2015 hubo una reducción del 60,8% y para el 2016 se registraron únicamente 742 unidades. Varios son los factores que incidieron en estos resultados, se puede mencionar entre ellos, la crisis económica mundial, la caída del precio del petróleo, a nivel de la región la depreciación de la moneda de los países vecinos como Perú y Colombia, problemas políticos y sociales que cerraron el mercado venezolano e igualmente la imposición de barreras arancelarias y la falta de incentivos han ocasionado que el sector automotor llegue al 2016 con estos resultados.

INTERCABIO COMERCIAL DE VEHÍCULOS AUTOMÓVILES COLOMBIA.

Las exportaciones de vehículos en Colombia han presentado tendencias oscilantes en los últimos 5 años según datos de la CAN, en el año 2012 se exportó un total de 34574 unidades, los principales destinos de exportación de los vehículos colombianos fueron: México (32%), Argentina (28%), Ecuador (20%) y Perú (9%), como la mayoría de países de Sudamérica, las cifras de exportación son menores a las unidades importadas, 204487 unidades se importaron para este mismo año, los principales orígenes de las importaciones colombianas fueron México (12.9%), Corea (13.7%), Japón (6.3%), Brasil (5.7%) y la Unión Europea (5.6%).

Para el año 2013 las cifras de exportación crecieron un 7.9%, sin embargo, el año 2014 se registró una disminución del 31% en comparación al año anterior. La línea de tendencia en cuanto a exportaciones se muestra positiva para los periodos 2015 y 2016, con un total de 29566 y 38731 unidades respectivamente.

III. METODOLOGÍA

3.1. ENFOQUE METODOLÓGICO

3.1.1. Enfoque

La presente investigación cuenta con un enfoque mixto:

Cualitativo

Según Hernández, Fernández, Baptista (2014) afirman:

Las investigaciones cualitativas se basan más en una lógica y proceso inductivo (explorar y describir, y luego generar perspectivas teóricas). Van de lo particular a lo general. Los estudios cualitativos pueden generar 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 perfeccionarlas y responderlas.

El enfoque se basa en métodos de recolección de datos no estandarizados ni predeterminados completamente. Tal recolección consiste en obtener las perspectivas y puntos de vista de los participantes (sus emociones, prioridades, experiencias, significados y otros aspectos).

Así, el investigador cualitativo utiliza técnicas para recolectar datos, como la observación no estructurada, entrevistas abiertas, revisión de documentos, discusión en grupo, evaluación de experiencias personales, etc. (p.7-9)

Se aplicó este enfoque porque se analizó la situación que atraviesa el sector automotor en cuanto a competitividad, se exploró y describió los cambios particulares que Ecuador y Colombia han

aplicado en los últimos años para conseguir productividad con el objetivo de establecer las ventajas comparativas y competitivas de cada una de las naciones objeto de análisis.

De igual forma se realizó un análisis comparativo entre Ecuador y Colombia con la finalidad de medir los movimientos comerciales del sector y las ventajas (factores especializados) que poseen cada uno en cuanto a la especialización de su industria.

Cuantitativo

Enfoque cuantitativo utiliza la recolección de datos para probar hipótesis con base en la medición numérica y el análisis estadístico, con el fin establecer pautas de comportamiento y probar teorías. La recolección de los datos se fundamenta en la medición (se miden las variables o conceptos contenidos en las hipótesis). Esta recolección se lleva a cabo al utilizar procedimientos estandarizados y aceptados por una comunidad científica.

En una investigación cuantitativa se intenta generalizar los resultados encontrados en un grupo o segmento (muestra) a una colectividad mayor (universo o población) (Hernández et al, 2014, p. 4-8)

Se utilizó este enfoque ya que se recopiló datos, se elaboraron cuadros estadísticos sobre el intercambio comercial de vehículos automóviles para su interpretación y análisis, con lo que se establecieron las cantidades que Ecuador y Colombia exportan e importan bilateralmente, para esto se utilizaron paquetes estadísticos, mismo que facilitaron la interpretación de resultados para posteriormente realizar las comparaciones.

3.1.2. Tipo de Investigación

Descriptiva

Con los estudios descriptivos se busca 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 (Hernández et al, 2014, p. 92-93).

Este tipo de investigación se empleó para describir detalladamente al sujeto de estudio, en este caso, la competitividad del sector automotor en los países de la CAN y el Intercambio Comercial de vehículos automóviles entre Ecuador -Colombia.

Con la aplicación de esta modalidad se pudo describir los factores competitivos que posee cada país en este sector como la tecnología, infraestructura, mano de obra especializada, capitales

financieros, estabilidad económica, inversión extranjera, sinergia del sector público y privado, acuerdos comerciales y las tendencias que ha experimentado el comercio bilateral, exportaciones e importaciones de vehículos automóviles entre Ecuador -Colombia.

Correlacional

Hernández et al. (2014) afirma:

Este tipo de estudios tiene como finalidad conocer la relación o grado de asociación que exista entre dos o más conceptos, categorías o variables en una muestra o contexto en particular; La utilidad principal de los estudios correlacionales es saber cómo se puede comportar un concepto o una variable al conocer el comportamiento de otras variables vinculadas. Es decir, intentar predecir el valor aproximado que tendrá un grupo de individuos o casos en una variable, a partir del valor que poseen en las variables relacionadas. (p.93-94)

Se aplicó este tipo de investigación ya que permitió observar como la competitividad del sector automotor de Ecuador y Colombia incide en el intercambio comercial de vehículos automóviles entre estas dos naciones, relación que se describió en el análisis de resultados.

Explicativa

Se centra en explicar por qué ocurre un fenómeno y en qué condiciones se manifiesta o por qué se relacionan dos o más variables. Las investigaciones explicativas son más estructuradas que los estudios con los demás alcances y, de hecho, implican los propósitos de éstos (exploración, descripción y correlación o asociación. (Hernández et al, 2014, p. 95-96)

Se aplicó la investigación explicativa puesto que se expuso la situación real sobre los niveles de competitividad que posee el sector automotor ecuatoriano respecto a los demás países de la CAN y con ello se realizó un análisis comparativo del intercambio comercial de vehículos automóviles entre Ecuador y Colombia; de manera más breve se explicó porque la competitividad afecta o no al intercambio comercial de vehículos automóviles.

3.2. IDEA A DEFENDER

El sector automotor del Ecuador no posee ventaja competitiva con Colombia, existiendo déficit en el intercambio comercial de vehículos automóviles.

3.3. DEFINICIÓN Y OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES

Variable dependiente:

INTERCAMBIO COMERCIAL DE VEHÍCULOS AUTOMÓVILES ECUADOR – COLOMBIA. - Martín y Martínez (2014) mencionan que:

El intercambio comercial es una operación en donde un vendedor y un comprador se intercambian bienes y servicios por un monto económico (dinero) o por otros bienes y servicios (trueque). La única diferencia que existe entre una relación de intercambio doméstico de otra en el mercado internacional son las aduanas (fronteras económicas) y el transporte internacional de las mercancías. (p.42)

Variable Independiente:

COMPETITIVIDAD SECTOR AUTOMOTOR. - Consiste en la combinación de: Un liderazgo gubernamental, consenso social (Pacto social), disciplina colectiva, educación y capacitación de la sociedad (talento humano), construcción masiva de infraestructura (Ferrocarriles, carreteras, puertos, telecomunicaciones, energía eléctrica, cultura de calidad, disponibilidad de crédito, apertura al sector financiero, centros de productividad, ambiente favorable a los negocios), altos niveles de ahorro interno y ayuda externa, estabilidad macroeconómica, simbiosis entre la gran y mediana industria, transferencia de tecnología (innovación), alianza gobierno y sector privado etc. (Villamizar, 1995)

Tabla 1. Operacionalización de variables

MATRIZ DE OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES					
Variable Independiente: COMPETITIVIDAD DEL SECTOR AUTOMOTOR DE LA CAN					
DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DIMENSIÓN	INDICADOR	ITEM	FUENTE	INSTRUMENTO
La competitividad es la capacidad de una organización para desarrollar ventajas competitivas con respecto a sus competidores y obtener así, una posición destacada en su entorno (WEF, 2018).	Factores socioeconómicos	PIB	¿Cuál es el PIB de Ecuador y Colombia?	Revista CINAE, Banco Central del Ecuador, Instituto Nacional de Estadística y Censo (INEC).	Fichas Bibliográficas.
		Población	¿Qué población posee Ecuador-Colombia?	INEC, Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE).	Fichas Bibliográficas.
		Tipo de cambio	¿Cuál es el tipo de cambio de Ecuador y Colombia?	Banco Central del Ecuador, DANE.	Fichas Bibliográficas.
		Inversión extranjera directa	¿Cuál es el monto de inversión extranjera directa de Ecuador y Colombia?	Banco Mundial (BM), Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).	Fichas Bibliográficas.
		Riesgo País	¿Cuál es el riesgo país de Ecuador y Colombia?	BM, CEPAL, BCE, dane	Ficha Bibliográfica
		Inflación	¿Cuál es la inflación de Ecuador y Colombia?	BCE, DANE	Ficha Bibliográfica

	Infraestructura	Vialidad	¿Cómo está el sistema vial en Ecuador y Colombia?	Informe (WEF 2017-2018), Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO),	Fichas Bibliográficas
		Energía eléctrica	¿Cómo está el sector energético en Ecuador y Colombia?	Informe (WEF 2017-2018), Ministerio de Electricidad y Energía Renovable (Ecuador), Ministerio de Minas y Energía (Colombia).	Fichas Bibliográficas
	Talento humano	Nivel de Educación	¿Cuántos son los años promedio de educación en Ecuador y Colombia?	Informe (WEF 2017-2018), Ministerio de Educación (Ecuador – Colombia)	Fichas Bibliográficas
		Calidad de la Educación	¿Cuál es la calidad de la educación en Ecuador y Colombia?	Informe (WEF 2017-2018), Ministerio de Educación (Ecuador – Colombia)	Fichas Bibliográficas
			¿Qué nivel de especialización posee el cuerpo laboral del Sector automotriz de Ecuador y Colombia?	Informe (WEF 2017-2018), Ministerio de Educación (Ecuador – Colombia)	Fichas Bibliográficas

	Disposición Tecnológica	Disponibilidad de las últimas tecnologías	¿Cuál es la disponibilidad de las nuevas tecnologías en Ecuador y Colombia?	Informe (WEF 2017-2018), Ministerio de la Industria y Productividad (MIPRO), Ministerio de Comercio, Industria y Turismo de Colombia.	Fichas Bibliográficas
		Absorción de tecnología a nivel de empresa	¿Qué tipo de tecnología poseen las empresas automotrices de Ecuador y Colombia?	Informe (WEF 2017-2018), Ministerio de la Industria y Productividad (MIPRO), Ministerio de Comercio, Industria y Turismo de Colombia.	Fichas Bibliográficas, entrevista.
	Calidad	Certificaciones Internacionales	¿Qué tipo de certificaciones internacionales poseen las industrias del sector automotriz de Ecuador y Colombia?	Organización Internacional de Normalización (ISO), Reglamento Técnico Ecuatoriano (RTE) 034.	Fichas Bibliográficas
	Innovación	Capacidad para la Innovación	¿Cuál es la capacidad de las industrias ecuatorianas y Colombianas para innovar?	Informe (WEF 2017-2018),	Fichas Bibliográficas
		Calidad de las Instituciones de Investigación	¿Existen institutos especializados para la	Informe (WEF 2017-2018), Ministerio de Educación (Ecuador – Colombia)	Fichas Bibliográficas

		Científica	investigación en Ecuador y Colombia?		
		Gasto de la compañía en I+D	¿Las compañías del sector automotriz de Ecuador y Colombia, realizan una alta inversión en I+D?	Informe (WEF 2017-2018), Anuario CINA E 2018.	Fichas Bibliográficas
	Sofisticación Empresarial		¿Existen suficientes proveedores locales para las industrias en Ecuador y Colombia?	WEF (2017-2018), MIPRO, Ministerio de Comercio, Industria y Turismo de Colombia.	Fichas Bibliográficas
		-Cantidad de proveedores locales -Calidad de proveedores locales	¿Cuál es el nivel de calidad de los proveedores para la industria de Ecuador y Colombia?	WEF (2017-2018), MIPRO, Ministerio de Comercio, Industria y Turismo de Colombia.	Fichas Bibliográficas
			¿Los proveedores de la industria autopartista automotriz de Ecuador y Colombia, proporcionan productos de alta calidad?	CINA E, INEN	Fichas Bibliográficas, entrevista.

			¿Existe encadenamiento productivo entre la pequeña y gran industria del sector automotor de Ecuador-Colombia?	CINAE, INEN	Fichas Bibliográficas, entrevista.
	Ambiente de negocios	Facilidad para hacer un negocio	¿Cuál es la calificación que proporciona el Foro Económico Mundial para Ecuador y Colombia?	WEF 2017-2018, Doing business 2018.	Fichas Bibliográficas

Fuente: Guía Metodológica informe final de investigación UPEC

Autor: José Alejandro Pazmiño

Variable Dependiente: INTERCAMBIO COMERCIAL DE VEHÍCULOS AUTOMÓVILES ECUADOR - COLOMBIA					
DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DIMENSIÓN	INDICADOR	ITEM	FUENTE	INSTRUMENTO
Martín y Martínez (2014) mencionan que: El intercambio comercial es una operación en donde un vendedor y un comprador se intercambian bienes y servicios por un monto económico (dinero) o por otros bienes y servicios (trueque). La única diferencia que existe entre una relación de intercambio doméstico de otra en el mercado internacional son las aduanas (fronteras económicas) y el transporte internacional de las mercancías. (p.42)	Producto	Identificación del producto	¿Qué tipo de vehículos automóviles producen las ensambladoras de Ecuador y Colombia?	Revista CINAЕ, BCE, (DIAN), CAN	Fichas Bibliográficas.
			¿Qué partidas arancelarias de vehículos automóviles se comercializan con mayor frecuencia entre Ecuador y Colombia?	Revista CINAЕ, BCE, , (DIAN), CAN	Fichas Bibliográficas.
	Oferta	Exportaciones oferentes de Ecuador-Colombia	¿Cuál es la producción anual de vehículos automóviles en Ecuador y Colombia?	Revista CINAЕ, BCE, CobusGroup, DANE, Asociación Nacional de Empresarios de Colombia (ANDI).	Fichas Bibliográficas.
			¿Qué cantidad de vehículos automóviles exporta Ecuador y Colombia?	Revista CINAЕ, ,CobusGroup, ANDI, CAN.	Fichas Bibliográficas.
			¿Cuáles son los principales destino de exportación de vehículos automóviles de Ecuador y Colombia?	Revista CINAЕ, ,ANDI, CAN.	Fichas Bibliográficas.

			¿Qué tipo de vehículos automóviles exportan Ecuador y Colombia?	Asociación Colombiana de Vehículos Automotores (ANDEMOS).CINEA	Fichas Bibliográficas.
Demanda	Importaciones demandantes en Ecuador - Colombia		¿Cuál es el monto anual de importaciones de vehículos automóviles en Ecuador y Colombia?	CINEA, ANDEMOS, ANDI	Fichas Bibliográficas.
			¿Cuáles son las principales empresas importadoras de vehículos automóviles en Ecuador y Colombia?	CobusGroup, CINAIE,ANDEMOS.	Fichas Bibliográficas.
			¿La producción nacional cubre totalmente la demanda interna de vehículos en Ecuador y Colombia?	CobusGroup, CINAIE,ANDEMOS.	Fichas Bibliográficas
Negociación	Acuerdos comerciales		¿Cuáles son los acuerdos comerciales de Ecuador y Colombia?	CAN, ALADI.	Fichas Bibliográficas.
			¿Cuáles son las preferencias arancelarias para el intercambio comercial de vehículos automóviles entre Ecuador y Colombia?	CAN, ALADI. Arancel de Importaciones Integrado del Ecuador 2018.	Fichas Bibliográficas.

		Balanza comercial	¿Cuál es la balanza comercial de vehículos entre Ecuador y Colombia?	Revista CINAE, BCE, , CobusGroup, ANDEMOS.	Fichas Bibliográficas, Observación.
			¿Cuáles son los vehículos automóviles de mayor intercambio entre Ecuador y Colombia?	Revista CINAE, CobusGroup, ANDEMOS.	Fichas Bibliográficas, Observación

Fuente: Guía Metodológica informe final de investigación UPEC

Autor: José Alejandro Pazmiño

3.4. MÉTODOS UTILIZADOS

La metodología planteada para la investigación tuvo un enfoque cualitativo de tipo descriptivo, cualitativo porque la investigación se basó en la recolección de información relevante al tema de investigación e intentó comprender el fenómeno de manera inductiva (de lo particular a lo general) y luego generó perspectivas.

Descriptivo porque se basó en la búsqueda y recolección de información relevante para el análisis; a través de esto se logró contextualizar el tema con antecedentes y características sobre los niveles de competitividad existentes en el sector automotor y el intercambio comercial.

La modalidad de la investigación fue bibliográfica documental ya que se conceptualizó la competitividad e igualmente se recopiló criterios de diversos autores sobre el tema.

El tipo de investigación para este estudio fue esencialmente descriptivo, a través de la cual se recopiló información de manera independiente de fuentes primarias y secundarias que permitió comprender cómo influye la competitividad del sector automotor de Ecuador y Colombia (CAN), en el intercambio comercial de vehículos automóviles,

Dentro de los métodos que se utilizó estuvieron el inductivo-deductivo con el cual se analizó los niveles de competitividad del sector automotor a partir de cada uno de sus elementos para su descripción general. Igualmente se utilizó el método analítico-sintético, con el cual se recopiló información dispersa del intercambio comercial de vehículos automóviles y se resumió para su mejor comprensión.

TÉCNICAS PARA LA RECOLECCIÓN DE DATOS

La técnica para la recolección de datos que se utilizó en la investigación fue la entrevista que fue de gran efectividad porque contribuyó con un conocimiento profundo e información especializada sobre la competitividad del sector automotor y el intercambio comercial Ecuador- Colombia ya que el cuestionario se estructuró con preguntas abiertas. Fue imprescindible el uso adecuado de información estadística del Banco Central del Ecuador (BCE), Comunidad Andina de Naciones (CAN), Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriano (CINAE), el software CobusGroup (InfoAduana), y publicaciones especializadas de comercio exterior.

Como último paso con la información obtenida se creó una base de datos tomando como referencia el 80 % del total del volumen de las importaciones y exportaciones de los años de estudio. Para el procesamiento de la información se utilizó gráficos, tablas y para la explicación descriptiva se empleó un lenguaje sencillo de manera que se entiendan fácilmente como influyen los niveles de conectividad del sector automotor en las importaciones y exportaciones, de vehículos, hasta llegar a las respectivas conclusiones y recomendaciones.

POBLACIÓN Y MUESTRA

Población

“La población es la totalidad de elementos a investigar respecto a ciertas características”. (Herrera, L, et al, 2014. p. 98-99)

Para el estudio se tomó como población las empresas ensambladoras, y comercializadoras de vehículos automóviles de Ecuador y Colombia.

Tabla 2. Empresas del Sector Automotor de Ecuador.

Ensamblaje de vehículos	Exportadoras e importadoras de vehículos
<ul style="list-style-type: none"> • AYMESA S.A.(KIA) • MARESA (MAZDA) • GM-OBB (CHEVROLET Y SUZUKI) • CIAUTO (GREAT WALL, ZOTYE Y JMC) • FISUM (VOLKSWAGEN) • ARMACAR (JAC) 	<ul style="list-style-type: none"> • AYMESA S.A. • GENERAL MOTORS ÓMNIBUS BB (GM-OBB) • AUTOLIDERECUADOR S.A • AEKIA S.A • EUROVEHICULOS S.A • AUDESUR • IMOAUTO • CINASCAR DEL ECUADOR • MARESA • AYASA • ECUAWAGEN

Fuente: CINAIE, CobusGroup

Elaborado por: José Alejandro Pazmiño

Tabla 3. Empresas del Sector Automotor de Colombia.

Ensamblaje de vehículos	Exportadoras de vehículos
<ul style="list-style-type: none"> • SOFASA (RENAULT) • COLMOTORES S.A (ISUZU, VOLVO Y CHEVROLET) • COMPAÑÍA COLOMBIANA AUTOMOTRIZ S.A (MAZDA) • HINO MOTORS (HINO Y TOYOTA) • AUTOENSAMBLE NISSAN (NISSAN) 	<ul style="list-style-type: none"> • GENERAL MOTORS • COLMOTORES S.A • SOFASA • COMPAÑÍA COLOMBIANA AUTOMOTRIZ • METROKIA

Fuente: Asociación Nacional de Empresarios de Colombia (ANDI), ANDEMOS.

Elaborado por: José Alejandro Pazmiño

Muestra

“la muestra consiste en seleccionar una parte de los elementos de un conjunto de manera que sea lo más representativa del colectivo en las características sometidas a ese estudio”. (Herrera, L, et al, 2014. P. 98-99)

Para el estudio se manejó el muestreo no probabilístico intencional el cual, según Herrera, L, et al, 2014. Menciona que:” Es una técnica de muestreo, donde las muestras se recogen en un proceso que no brinda a todos los individuos de la población iguales oportunidades de ser seleccionados” (Pp. 102). Mediante el muestreo por juicio profesional se tomó como muestra las empresas ensambladoras, importadoras y exportadoras de vehículos de mayor representatividad de Ecuador y Colombia:

Tabla 4. Empresas del Sector Automotor Ecuador

Ensamblaje y exportación de vehículos	Dirección	Tipo y Marca de vehículos
AYMESA S.A.	Av. Maldonado y Amaruñan (sector Guajalo –Quito)	Automóviles, camionetas, furgonetas, vehículos para carga de las marcas Kia y Chevrolet; Cerato, Pregio, Sportage, Vitara

GENERAL ÓMNIBUS BB (GM-OBB)	MOTORS Panamericana Norte Km 5/2 Y José de La Rea (Quito)	Vehículos de las marcas Chevrolet D-Max, Chevrolet Sail, Aveo y Vitara.
MARESA	Av. Los Granados E11- 67 y las Hiedras (Quito)	Camionetas y Suv de la marca Mazda; BT-50 y Gran vitara
CIAUTO	Camino Real y Camino el Inca (Ambato)	Camionetas, Suv y pesados de la marca Great Wall , Zotye y Jmc; Wingle, M4, Hover H5, Camiones y T600 royal.

Fuente: CINAÉ, CobusGroup

Elaborado por: José Alejandro Pazmiño

Tabla 5. Empresas del Sector Automotor Colombia

Ensamblaje y exportación de vehículos	Dirección	Tipo y Marca de vehículos
SOCIEDAD DE FABRICACION DE AUTOMOTORES S.A (SOFASA)	SANTAFE DE BOGOTA CL 25 D 97 57 P 2	Renault
GENERAL MOTORS COLMOTORES S.A	SANTAFE DE BOGOTA CL 56 A SUR 36 A 09	Isuzu, Suzuki, Volvo y Chevrolet
COMPAÑÍA COLOMBIANA AUTOMOTRIZ S.A	SANTAFE DE BOGOTA CL 40 A SUR 38 A 08	Ford, Mazda y Mitsubishi

Fuente: ANDI, ANDEMOS.

Elaborado por: José Alejandro Pazmiño

3.4.1. ANÁLISIS ESTADÍSTICO

FACTORES SOCIOECONÓMICOS. - Se han analizado varios indicadores socioeconómicos que permitan establecer la situación económica actual de Ecuador y Colombia.

Tabla 6. Factores Socioeconómicos

INDICADOR	ECUADOR					COLOMBIA				
	2013	2014	2015	2016	2017	2013	2014	2015	2016	2017
Población (Millones de habitantes)	15.774,76	16.027,48	16.278,85	16.528,73	16.526,18	47.342,98	47.791,91	48.228,70	48.653,42	49.171,26
PIB (Millones de dólares)	94.472,68	100.549,17	99.291,00	98.615,00	100.598,00	380.193,00	378.197,00	384.553,00	385.341,00	390.232,00
PIB Per cápita (Miles de dólares)	6.020,91	6.273,19	6.001	5.802	6003	7.761	7.971	7.131	6.312	6.341
Tasa de inflación (Anual)	2.74%	3.58%	3.39%	1.13%	0.27%	2.1%	2.8%	5.1%	7.6%	4.08%
Tasa de desempleo	4.8%	5.4%	4.78%	5.3%	5.7%	8.6%	7.8%	7.4%	7.6%	10.7%
Riesgo País	533	821	1214	763	542	168	148	164	159	185
Dólar Tipo de cambio	Dólar americano/Peso Colombiano									
	1	1	1	1	1	1.932,96	2.342,25	2.743,39	3.009,86	2.951,32

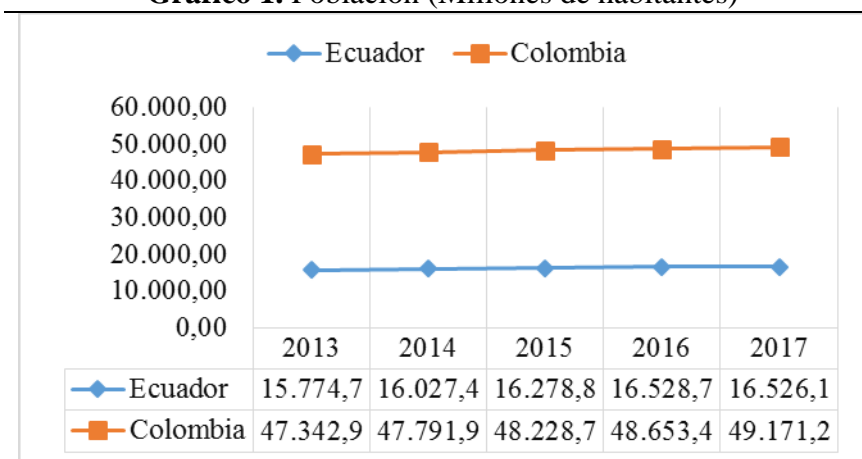
Fuente: BCE, BCC

Elaborado por: José Alejandro Pazmiño

La anterior tabla muestra algunos indicadores macro y microeconómicos de Ecuador y Colombia, estos datos estadísticos muestran el comportamiento de las economías y facilitan el análisis para cada país.

POBLACIÓN

Gráfico 1. Población (Millones de habitantes)



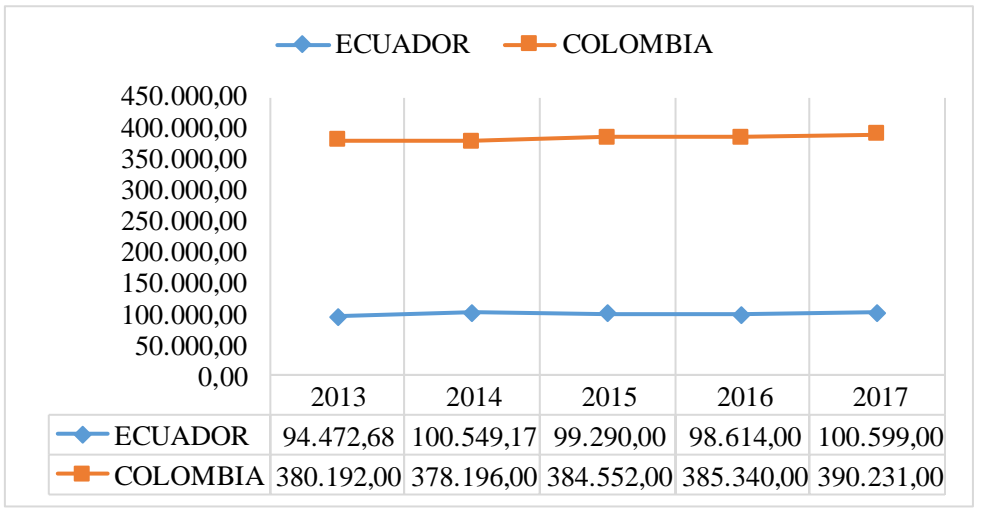
Fuente: BCE, DANE, BM

Elaborado por: Alejandro Pazmiño

La población de Ecuador al igual que la de Colombia ha crecido un 6,09 para Ecuador y 3,64% para Colombia durante los últimos 5 años, sin embargo, Colombia posee más habitantes que Ecuador por su mayor extensión territorio, convirtiéndose en una gran ventaja que le permite aumentar su nivel de productividad, ya que al aumentar la población aumenta la demanda de bienes y servicios.

PIB

Gráfico 2. PIB (Millones de dólares)

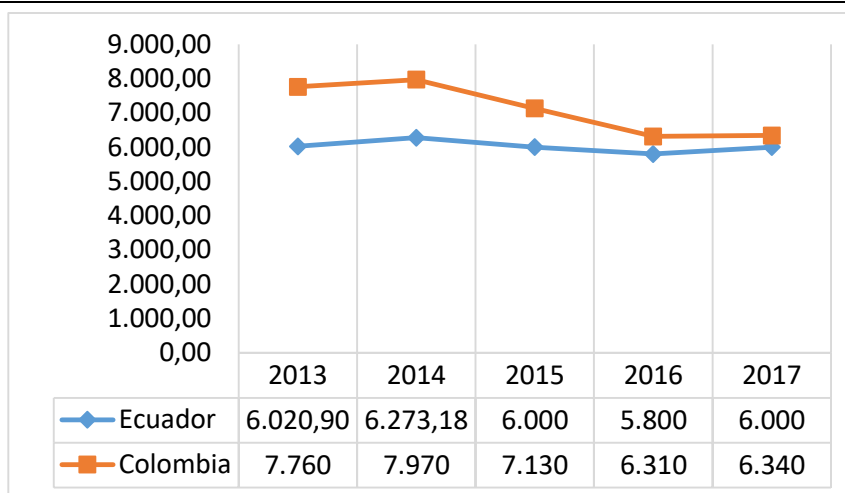


Fuente: BCE, DANE, BM
Elaborado por: Alejandro Pazmiño

El Producto Interno Bruto PIB establece el monto total de las actividades económicas durante los últimos 5 años que han tenido Ecuador y Colombia, mismo que se ha mantenido en un nivel estable en el periodo de análisis, sin embargo el PIB de Colombia es más alto que el de Ecuador, ya Colombia tiene mayor crecimiento en sus actividades económicas como la construcción, manufactura, comercio de bienes y servicios, al contar Colombia con mayor número de habitantes aumenta el consumo, el PIB de Ecuador se ha mantenido estancado en los últimos años con variaciones altas y bajas esto puede ser por la crisis económica mundial, la caída del precio del petróleo, la apreciación del dólar y demás factores internos.

PIB PER CÁPITA

Gráfico 3. PIB Per cápita (Miles de dólares)



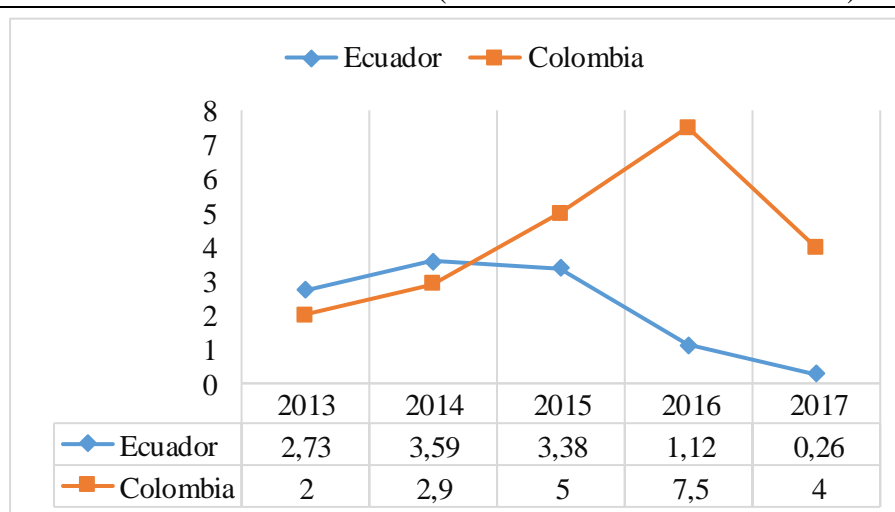
Fuente: BCE, DANE, BM

Elaborado por: Alejandro Pazmiño

La grafica muestra que las dos economías han crecido constantemente en el periodo de estudio, el valor del PIB per cápita para los dos países también ha crecido constantemente, sin embargo, el poder adquisitivo que poseen los habitantes de las dos naciones es diferente, ya que Colombia posee mayor fluidez económica y movimiento comercial.

TASA DE INFLACIÓN

Gráfico 4. Tasa de inflación (Índice de Precios al Consumidor)



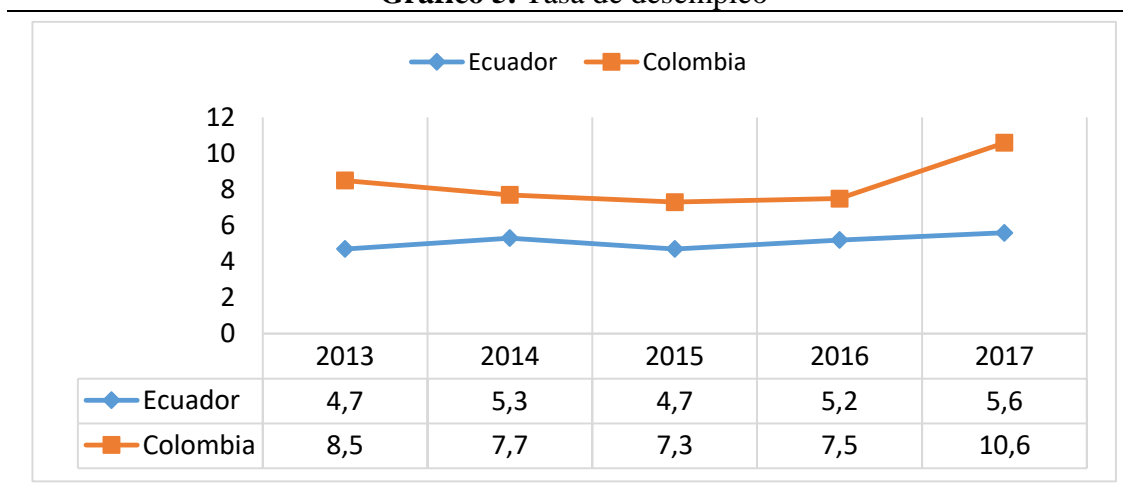
Fuente: BCE, DANE, BM

Elaborado por: Alejandro Pazmiño

Este indicador es medido en base al Índice de Precios al consumidor ya que varía porcentualmente cada año a partir de la canasta de bienes y servicios demandados por la población o consumidores de diferentes ingresos, el índice de inflación para Ecuador a partir del 2014 ha disminuido en 0,21%, y para el 2016 un 2,17%, lo que es favorable para la población esta disminución puede haberse dado por la estabilidad monetaria que proporciona el del dólar estadounidense, un escenario muy diferente se despliega para Colombia que a partir del 2014 ha tenido un incremento en este indicador pasando de un 2,9% a un 5% para 2015 y 7,5% para el 2016, lo que es un escenario muy desalentador para la población y la economía del país, analizamos que este proceso se dio por la devolución del peso colombiano lo que ha encarecido los precios de los productos notablemente.

TASA DE DESEMPLEO

Gráfico 5. Tasa de desempleo



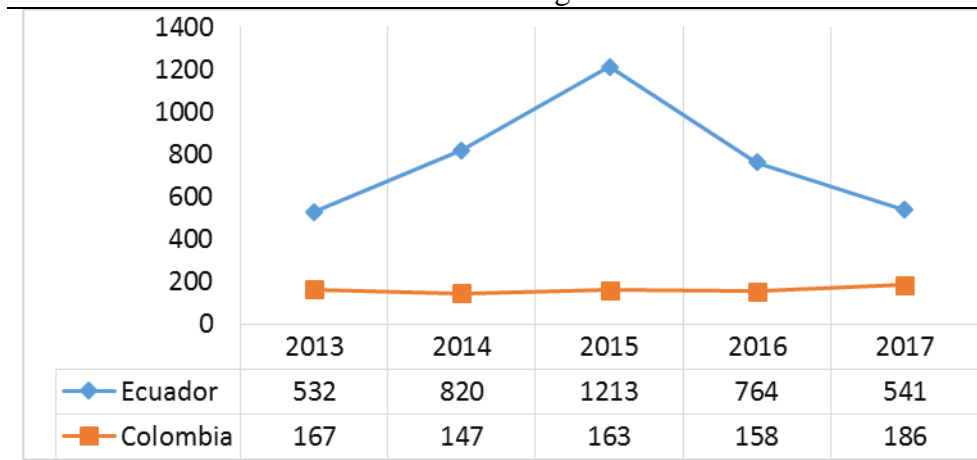
Fuente: BCE, DANE, BM

Elaborado por: Alejandro Pazmiño

Según los datos del BCE, se muestra que la tasa de desempleo en Ecuador es más baja que Colombia, para Ecuador el panorama en el período 2013- 2017 se ha mantenido estable con un promedio de 5,3% ; Colombia tiene una tasa decreciente a partir del 2013, que fue de 8,5% a un 7,5% al 2016; las expectativas de disminución van en base al incremento de la demanda en el país, si existe mayor demanda de bienes y servicios las empresas públicas y privadas contrataran mayor número de empleados, disminuyendo así este indicador.

RIESGO PAÍS

Gráfico 6. Riesgo País



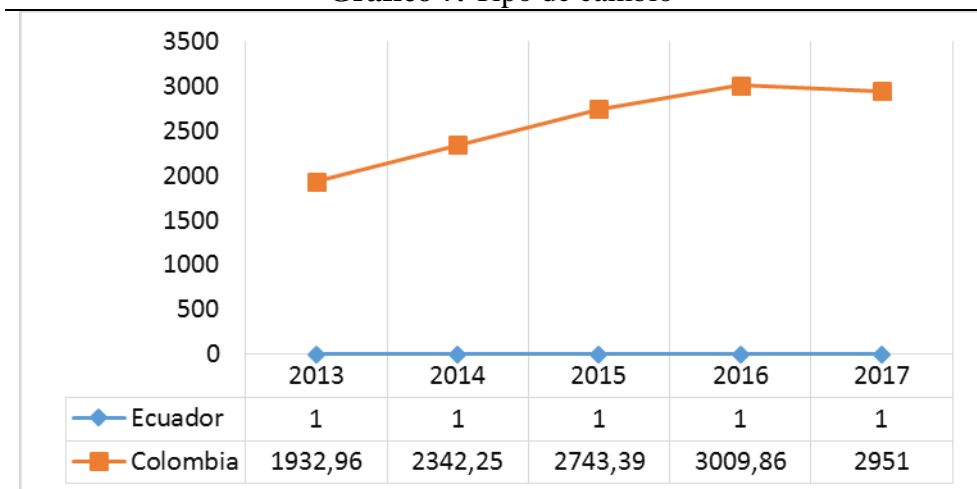
Fuente: Banco Mundial

Elaborado por: Alejandro Pazmiño

Este es un indicador que sirve para medir el nivel de riesgo de un país para atraer la inversión extranjera directa, el indicador toma en cuenta la posibilidad que tiene un país de no cumplir con los términos acordados con el pago de su deuda externa, el gráfico muestra que entre el 2013-2017 Ecuador posee un mayor riesgo país que Colombia, lo que ocasiona que los inversionistas extranjeros no miren a Ecuador como un país viable, ya que ellos buscan economías estables que les brinde grandes rentabilidades sobre la inversiones.

TIPO DE CAMBIO

Gráfico 7. Tipo de cambio



Fuente: BCE, DANE, BM

Elaborado por: Alejandro Pazmiño

El tipo de cambio está dado por la relación de la cantidad de pesos colombianos por 1 dólar de Estados Unidos. A partir del 2013 existe una tendencia creciente en el tipo de cambio, para el 2016 el peso colombiano se cotizó a 3009,86 -1 \$ por esta razón las importaciones incrementan y disminuyen.

APERTURA DE INVERSION EXTRANJERA

ECUADOR

Tabla 7. Inversión Extranjera Directa (IED)
(Millones de dólares)

Año	2013	2014	2015	2016	2017
IED	727	772,3	1.322,5	755,5	666,4

Fuente: BCE

Elaborado por: José Alejandro Pazmiño

La CEPAL analiza las principales tendencias de la Inversión Extranjera Directa en los países de América Latina y el Caribe. Las mayores entradas de IED se presentaron para Ecuador en el 2015, 1332.5 millones de dólares se registraron para este año, a partir del siguiente periodo (2016), la inversión extranjera ha disminuido casi un 43%. La caída de los precios de las materias primas continúa afectando a las inversiones que buscan recursos naturales, el lento crecimiento de la actividad económica en varias economías ha frenado la llegada de capitales y el escenario global de sofisticación tecnológica y expansión de la economía digital tiende a una concentración de las inversiones transnacionales en las economías desarrolladas.

La Inversión Extranjera Directa (IED) se centra en tres sectores: explotación de minas y cantera, servicios prestados a las empresas e industria manufacturera; los datos apuntan que el mayor crecimiento de entrada de divisas se dio por aportes de los países europeos, Según los registros del Banco Central del Ecuador, algunos de los países de los que proviene la inversión extranjera son Argentina, Panamá, Belice, Uruguay, España, entre otros.

Ecuador se califica en el 118 / 190 puntos a nivel mundial y en el puesto 19 a nivel de América Latina, según el informe de la CEPAL.

Para Ecuador es importante la protección de sus inversionistas, sin embargo, la legislación nacional sigue siendo proteccionista, incentivando la inversión que favorezcan en gran medida al estado. Colombia por otro lado, maneja otra política en cuanto a inversión extranjera que le permite asegurar a sus inversionistas.

COLOMBIA

Tabla 8. Inversión Extranjera Directa
(Millones de dólares)

Años	2013	2014	2015	2016	2017
IED	16.211	16.325	11.942	13.593	14.518

Fuente: Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE)

Elaborado por: José Alejandro Pazmiño

Colombia es una economía abierta a la inversión extranjera, los datos proporcionados por el DANE muestran que en el periodo analizado la inversión ha mantenido un promedio de 14.000 millones de dólares, pese a la crisis internacional y la caída de inversiones en varios sectores en Sud América; la apertura que Colombia da hacia la inversión se centra en los sectores de: electricidad, petróleo, gas y agua que para el 2016 representaba un 53,3% de total de las inversiones, seguido del transporte almacenamiento y comunicaciones con un 16.85%, el sector manufacturero participa con un 9,1% y la minería con un 7%. (DANE, 2016)

Para Colombia el mayor socio inversionista en cuanto a IED es Canadá, representando el 43% de la inversión total, Holanda, Estados Unidos y España con 9, 6, y 5% respectivamente, quedando Inglaterra, México y Suiza con un 3 % de inversión por cada país.

La inversión extranjera en el país además de tener benéficos en materia tributaria, también se ha visto favorecida del desempeño económico. Para que la inversión siga mostrando un buen comportamiento se requiere de la imparcialidad en términos tributarios entre ciudadanos nacionales y extranjeros de la estabilidad jurídica y política del país.

La inversión extranjera se convierte en un impulsor de desarrollo, al facilitar la transferencia de tecnología que conlleva una mejora imparcial de la productividad, mayores exportaciones y un crecimiento económico en general (DANE, 2016).

CÁLCULO DE COMPETITIVIDAD

El GCI (Índice de Competitividad Global) combina 114 indicadores que capturan conceptos importantes para la productividad y la prosperidad a largo plazo; estos indicadores se agrupan en 12 pilares:

Tabla 9.Indicadores de competitividad

Requisitos básicos	INSTITUCIONES
	INFRAESTRUCTURA
	ESTABILIDAD MACROECONÓMICA
	SALUD Y EDUCACIÓN BÁSICA
Potenciadores de la eficiencia	EDUCACIÓN SUPERIOR Y CAPACITACIÓN
	EFICIENCIA EN EL MERCADO DE BIENES
	EFICIENCIA EN EL MERCADO LABORAL
	DESARROLLO DEL MERCADO FINANCIERO
	PREPARACIÓN TECNOLÓGICA
	TAMAÑO DEL MERCADO
Factores de innovación y sofisticación	SOFISTICACIÓN EMPRESARIAL
	INOVACIÓN

Fuente: WEF 2017-2018

Elaborado por: José Alejandro Pazmiño

Los tres subíndices tienen diferentes ponderaciones en el cálculo del índice general, dependiendo de la etapa de desarrollo de cada economía, representada por su PIB per cápita y la participación de las exportaciones representadas por las materias primas.

El GCI toma en cuenta las etapas de desarrollo al atribuir pesos relativos más altos a aquellos pilares que son más relevantes para una economía dada su particular etapa de desarrollo. Para implementar este concepto, los pilares están organizados en tres subíndices, cada uno de ellos crítico para una etapa particular de desarrollo. El subíndice de requisitos básicos agrupa aquellos pilares más críticos para los países en la etapa impulsada por factores. El subíndice de potenciadores de eficiencia incluye aquellos pilares críticos para los países en la etapa de eficiencia. Y el subíndice de factores de innovación y sofisticación incluye los pilares fundamentales para los países en la etapa impulsada por la innovación (WEF, 2017-2018, pp. 68-80).

Los pesos atribuidos a cada subíndice en cada etapa del desarrollo se muestran en:

Tabla 10. Clasificación de las economías

	STAGE OF DEVELOPMENT				
	Stage 1: Factor-driven	Transition from stage 1 to stage 2	Stage 2: Efficiency-driven	Transition from stage 2 to stage 3	Stage 3: Innovation-driven
GDP per capita (US\$) thresholds*	<2,000	2,000–2,999	3,000–8,999	9,000–17,000	>17,000
Weight for basic requirements	60%	40–60%	40%	20–40%	20%
Weight for efficiency enhancers	35%	35–50%	50%	50%	50%
Weight for innovation and sophistication factors	5%	5–10%	10%	10–30%	30%

Fuente: WEF 2017-2018**Elaborado por:** WEF

Se utilizan dos criterios para asignar países en etapas de desarrollo. El primero es el nivel del PIB per cápita. Los umbrales utilizados también se informan en la tabla anterior. Un segundo criterio se utiliza para ajustar los países que, en función de los ingresos, habrían pasado de la etapa 1, pero donde la prosperidad se basa en la extracción de recursos. Esto se mide por la participación de las exportaciones de bienes minerales en las exportaciones totales (bienes y servicios). Los países que son impulsados por los recursos y significativamente más ricos que las economías en la frontera tecnológica se clasifican en la etapa impulsada por la innovación. Se considera que los países que se encuentran entre dos etapas se encuentran "en transición". Para estos países, las ponderaciones cambian sin problemas a medida que un país se desarrolla, lo que refleja la transición fluida de una etapa de desarrollo a otra. La clasificación de países en etapas de desarrollo se muestra en la tabla siguiente (WEF, 2018, pp. 68-80).

Tabla 11. Países Latinos en la 2da etapa del desarrollo

Potenciadores de la eficiencia
Colombia
Ecuador
El Salvador
Guatemala
México
Paraguay
Perú
Brasil
República Dominicana

Fuente: WEF 2017-2018**Elaborado por:** José Alejandro Pazmiño

El cálculo del ICG se basa en agregaciones sucesivas de puntajes desde el nivel del indicador (es decir, el nivel más desagregado) hasta el puntaje global del ICG. A menos que se indique lo contrario, usamos una media aritmética para agregar indicadores individuales dentro de una categoría. Para los niveles de agregación más altos, usamos el porcentaje que se muestra al lado de cada categoría. Este porcentaje representa el peso de la categoría dentro de su categoría principal inmediata. Los porcentajes reportados se redondean al entero más cercano, pero las cifras exactas se usan en el cálculo del ICG. Por ejemplo, el puntaje que un país logra en el pilar 11 representa el 50 por ciento del puntaje de este país en los factores de innovación y sofisticación, independientemente de la etapa de desarrollo del país. De manera similar, el puntaje logrado en la infraestructura de transporte representa el 50 por ciento del puntaje del pilar de infraestructura (WEF 2017-2018, pp.68-80)

A diferencia del caso para los niveles más bajos de agregación, el peso puesto en cada uno de los tres subíndices (requisitos básicos, potenciadores de eficiencia y factores de innovación y sofisticación) no es fijo. En cambio, depende de la etapa de desarrollo de cada país, Por ejemplo, en el caso de Burundi, un país en la primera etapa de desarrollo, el puntaje en los requisitos básicos el subíndice representa el 60 por ciento de su puntaje GCI general, mientras que representa solo el 20 por ciento del puntaje GCI general de Suecia, un país en la tercera etapa de desarrollo.

Tabla 12. Peso % dentro de la categoría

Requisitos básicos (60%-20%) 40%	INSTITUCIONES	25%
	INFRAESTRUCTURA	25%
	ESTABILIDAD MACROECONÓMICA	25%
	SALUD Y EDUCACIÓN BÁSICA	25%
Potenciadores de la eficiencia (35%-50%) 50%	EDUCACIÓN SUPERIOR Y CAPACITACIÓN	17%
	EFICIENCIA EN EL MERCADO DE BIENES	17%
	EFICIENCIA EN EL MERCADO LABORAL	17%
	DESARROLLO DEL MERCADO FINANCIERO	17%
	PREPARACIÓN TECNOLÓGICA	17%
	TAMAÑO DEL MERCADO	17%
Factores de innovación y sofisticación (5%-30%) 10%	SOFISTICACIÓN EMPRESARIAL	50%
	INOVACIÓN	50%

Fuente: WEF 2017-2018

Elaborado por: José Alejandro Pazmiño

El ICG incluye datos estadísticos de organizaciones reconocidas internacionalmente, en particular el Fondo Monetario Internacional (FMI); el Banco Mundial; y varios organismos especializados de las Naciones Unidas, incluidas la Unión Internacional de Telecomunicaciones, la UNESCO y la Organización Mundial de la Salud. El Índice también incluye indicadores derivados de la Encuesta de Opinión Ejecutiva del Foro Económico Mundial que reflejan aspectos cualitativos de la competitividad o para los cuales no se dispone de datos estadísticos completos y comparables para un número suficientemente grande de economías (WEF,2017-2018).

COMPETITIVIDAD DEL SECTOR AUTOMOTOR

Para analizar el sector Automotor de Ecuador y Colombia, se profundizó en los indicadores que mayor aporte hacen a la industria de los 12 presentados por el WEF, entre ellos tenemos: la Infraestructura, Educación Superior y capacitación, Preparación Tecnológica, Innovación y Sofisticación Empresarial.

INFRAESTRUCTURA

Tabla 13.Calificación del Ecuador y Colombia en infraestructura WEF 2017-2018

INDICADOR	ECUADOR	COLOMBIA
INFRAESTRUCTURA	RANKING 2017-2018	RANKING 2017-2018
CALIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA A CARRETERA	29	110
CALIDAD DE INFRAESTRUCTURA ELÉCTRICA	70	79
GENERAL	72	87

Fuente: WEF, 2017-2018

Elaborado por: José Alejandro Pazmiño

ECUADOR

Según el informe del WEF 2017-2018, Ecuador ha tenido un avance muy grande en cuanto a calidad de infraestructura en carreteras, posicionándose en el puesto 29 en el ranking mundial, y el número 2 en Latinoamérica.

Con una inversión muy grande en vialidad los resultados que se han obtenido han sido muy favorables para el aumento de competitividad. En cuanto a calidad de infraestructura eléctrica, Ecuador en los últimos años ha realizado gran inversión en el sector energético, para el 2017 el ranking mundial lo posiciona en el puesto número 70 , la potencia nominal a nivel nacional para

este año fue 8.226,42 MW, de los cuales 4.640,28 MW que corresponde al 56,40% de centrales con fuentes de energía renovable; y 3.586,13 MW que corresponde al 43,59% de centrales con fuentes de energía no renovable (AGENCIA DE REGULACIÓN Y CONTROL DE ELECTRICIDAD, 2017).

COLOMBIA

Para el año 2016 la calidad de infraestructura a carretera para Colombia presenta muchas deficiencias, con una puntuación de 126 en el ranking mundial, Colombia es uno de los tres países de Latinoamérica que presentan mayores deficiencias en vialidad según el WEF, 2018.

En el factor de energía eléctrica el país ha realizado algunos avances en los últimos años, llevándolo a posicionarse en el puesto número 79. De acuerdo con el Balance Energético Colombiano, 2016 (BECO), el sector industrial colombiano consume casi el 16% de la energía final del país, siendo el segundo sector más consumidor después del transporte, que consume aproximadamente un 65%. Dentro del consumo industrial, resalta la utilización del carbón mineral, gas natural y bagazo, que representan el 83% del total de la energía consumida por la industria. (BECO, 2016)

TALENTO HUMANO

Tabla 14. Calificación del Ecuador y Colombia en Educación superior y capacitación (WEF 2017-2018).

INDICADOR	ECUADOR	COLOMBIA
EDUCACIÓN SUPERIOR Y CAPACITACIÓN	RANKING 2017-2018	RANKING 2017-2018
CALIDAD DE LA EDUCACIÓN	88	83
CANTIDAD DE EDUCACIÓN	72	50
GENERAL	77	66

Fuente: WEF, 2017-2018

Elaborado por: Alejandro Pazmiño

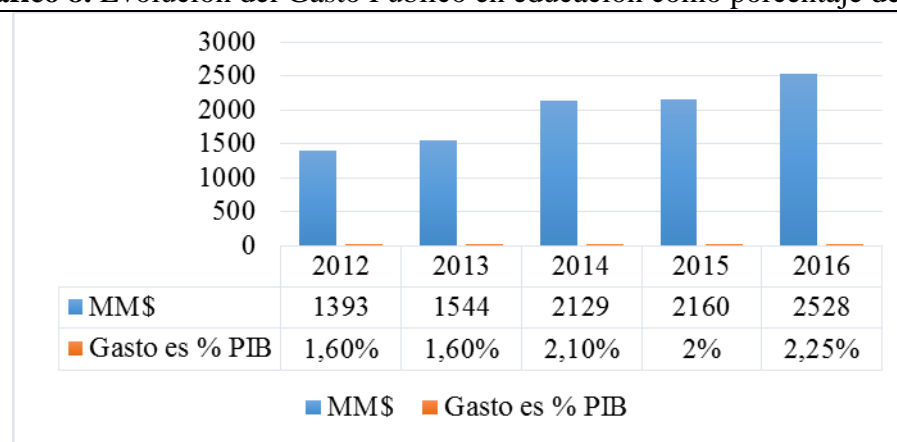
ECUADOR

La educación superior ecuatoriana dentro del ranking mundial para el 2017, se presenta en el puesto número 77, los factores que se evalúan aquí son la calidad y cantidad de la educación

El crecimiento de la participación estudiantil es evidente en el sistema educativo nacional. Para el periodo 2013-2017 las instituciones fiscales han tenido un crecimiento muy significativo, el estado como promotor de la educación ha llegado en el 2017 a una participación del 82% en cuanto a educación escolarizada, mediante las instituciones fiscales.

En cuando a los años de escolaridad, en términos generales representa el número promedio de años lectivos aprobados en instituciones de educación formal en los niveles jardín de infantes, primario, secundario, educación general básica, bachillerato, superior universitario, superior no universitario. Para diciembre de 2017 este indicador alcanzó los 10,13 años unos 0,62 años más que en el 2013. (Ministerio de educación, 2017).

Gráfico 8. Evolución del Gasto Público en educación como porcentaje del PIB



Fuente: BCE

Elaborado por: José Alejandro Pazmiño

Para el 2016 Ecuador presenta un gasto público en educación del 2,25% del PIB superior al de Argentina (1,0%), Brasil (1,0%), México (0,9%), Colombia (0,9%) y Uruguay (1,2%) (BCE, 2016).

Especialización

El talento humano es fundamental para el desarrollo y funcionamiento de una industria, por lo que la AEADE durante ya diez años se ha mantenido diseñando programas de capacitaciones acorde a las necesidades del sector automotor. Durante el año 2014 la AEADE realizó treinta y tres eventos de capacitación, entre cursos y programas de 672 horas, de las cuales 136 empresas fueron las participantes con la asistencia de 817 personas. (Arias, 2015, pp. 111)

Los programas dictados los últimos años han sido: Fortalecimiento Sectorial Automotriz CFN-AEADE Alta Gerencia y Competencias Directivas, dictada por IDE BUSSINESS SCHOOL-AEADE, Innovación en Publicidad BTL Y Redes Sociales Tendencias y Alineación en la industria automotriz dictada por Carlos Sicurello (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2014).

Con el objetivo de consolidar los procesos de crecimiento profesional y capacitación de la atención a los clientes, la empresa ensambladora Ómnibus BB, han creado varios programas y alianzas estratégicas, como el convenio con la Universidad San Francisco de Quito, que tiene capacitaciones con una duración de 267 horas de entrenamiento.

A más de eso, mantiene un programa de capacitación interna para todos sus empleados, llamado Sistema Global de Manufactura, el fin de este es que todos los trabajadores tengan un nivel de conocimiento adecuado de acuerdo a su puesto de trabajo. El promedio de horas al año es de 15 horas aproximadamente (Arias, 2015, pp.112)

La empresa Aymesha, también se preocupa por la capacitar a todo su personal, por lo que ha dictado varios programas por medio de Instructores Extranjeros.

A partir del 2013, el personal de servicio al cliente, técnicos, jefes y asesores de la red de concesionarios, reciben capacitaciones en procesos de diagnósticos y calidad, con el objetivo de mejorar el servicio para todos sus clientes. (Arias, 2015)

COLOMBIA

Dentro del informe de competitividad 2017, Colombia aparece en el puesto número 83 en El indicador de calidad de la educación y en el lugar número 50 en cantidad de la educación por debajo de Ecuador.

La educación es uno de los tres pilares fundamentales del Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018. El PND, centrado en el mejoramiento del desempeño de los estudiantes y en la reducción de las brechas en equidad, establece. La educación obligatoria actualmente es de 10 años, desde los 5 hasta los 15 años de edad, equivalente al promedio de la OCDE (desde los 6 hasta los 16 años). (La educación en Colombia, 2016, Pp. 38)

“En el 2014, aproximadamente 7,5 millones de estudiantes se matricularon en educación básica en Colombia, la cual comprende la educación primaria (Grados 1 a 5) y la educación básica secundaria (Grados 6 a 9). Las 50.991 sedes escolares en Colombia están organizadas en instituciones educativas primarias y secundarias”. (La educación en Colombia, 2016, pp. 26)

Especialización

La industria automotriz y afines cuentan con 14.910 graduados entre técnicos y profesionales para el 2015, además de costos salariales competitivos para las posiciones dentro de la industria, los operarios tienen el salario más bajo de la región de América USD 1,72/hora y los ingenieros de producción que tienen un salario alrededor de USD 2089 mensuales, cifra que es USD 1700 más baja que en Brasil. La mano de obra del sector autopartista en Colombia está especializada para cada uno de los segmentos que lo componen y cuenta con una experiencia de 60 años en el ensamble de Vehículos en el país (Proexport Colombia, 2015, Pp. 14-15).

DISPOSICIÓN TECNOLÓGICA

Tabla 15. Calificación del Ecuador y Colombia en Preparación tecnológica WEF 2017-2018

INDICADOR	ECUADOR	COLOMBIA
PREPARACIÓN TECNOLÓGICA	RANKING	RANKING
	2017-2018	2017-2018
DISPONIBILIDAD DE LAS ÚLTIMAS TECNOLOGÍAS	97	85
ABSORCIÓN DE TECNOLOGÍA A NIVEL DE EMPRESA	94	83
IED Y TRANSFERENCIA DE TECNOLOGÍA GENERAL	120	77
	92	65

Fuente: WEF, 2017-2018

Elaborado por: José Alejandro Pazmiño

ECUADOR

El Modelo Productivo actual en Ecuador se basa en el conocimiento, la incorporación del valor agregado y la transformación en bienes de otro valor y su utilización, consolidándose en un modelo de desarrollo social y económico con un fuerte componente del conocimiento y la innovación. El ranking mundial de competitividad 2017-2018 posiciona a Ecuador en el puesto número 92 en cuanto a preparación tecnológica, en este indicador se evalúan la disponibilidad de las últimas tecnologías, absorción de tecnologías a nivel de empresas, inversión extranjera directa y transferencia de tecnología. Par el primer indicador Ecuador se ubica por debajo de Colombia en el lugar número 97, 94 es la puntuación que el ranking mundial da al país en absorción de tecnología a nivel de empresa igualmente por debajo de Colombia que para este indicador se posiciona en el lugar número 83 y finalmente en IED y transferencia de tecnología los lugares en el ranking para Ecuador y Colombia son 120 y 77 respectivamente, mostrando que Colombia al poseer mayor inversión, aumenta igualmente la transferencia tecnológica.

Por parte del sector automotor ecuatoriano, existe un compromiso de inversión en tecnología e innovación, (Análisis sectorial automotriz, 2017)

General Motors OBB

A lo largo de las últimas dos décadas, la ensambladora OBB ha vivido un proceso de transformación para incrementar su capacidad de producción, mejorar la calidad de sus productos y adaptar sus instalaciones para el ensamblaje de nuevos vehículos con la utilización de tecnología de punta.

Entre los procesos de modernización y mejoramiento se puede destacar la planta de electrodeposición “ELPO” y una cabina de aplicación de color y barniz; más adelante entro en operación la planta de pintura de Partes Plásticas e igualmente se implementó un importante proyecto de modernización de las Plantas de Suelda y Ensamble que permitió mejorar las condiciones de ergonomía, seguridad, calidad e incrementar la capacidad de producción.

En los últimos 4 años (2010-2014), la compañía reinvertió alrededor de 37 millones de dólares en proyectos como el Centro de Repuestos Chevrolet, inaugurado en el 2011 y ubicado en Amaguaña, una moderna Planta de Tratamiento de Agua y un completo Sistema Contra Incendios que garantiza la seguridad e integridad de los colaboradores y de la comunidad vecina. En el período 2012 y 2013, el plan de inversiones de la compañía es de 71 millones de dólares, duplicando el monto invertido entre el 2007 y el 2010. (General Motors- OBB, 2012, pp. 2)

Por otro lado, GM-OBB invirtió aproximadamente \$9 millones en readecuaciones de la planta de ensamblaje para el nuevo Chevrolet Sail; Estas inversiones incluyen: adecuación de la planta, compra de activos, herramientas, gastos de operación y diseño y construcción de una nueva línea de soldadura. Además, se invirtió en el mejoramiento de los sistemas de calidad; así como también en el entrenamiento técnico especializado del personal de la compañía por varios meses tanto en Ecuador como en Shangai – China, convirtiendo a GM-OBB en la primera planta de Latinoamérica en producir el Chevrolet Sail (General Motors- OBB, 2012, pp. 2).

AYMESA

El estricto seguimiento a los procesos productivos, han sido reflejados en las auditorías llevadas a cabo por Kia Motors a sus plantas alrededor del mundo, consiguiendo que Aymesasa se ubique en los primeros lugares a nivel mundial de entre las plantas ensambladoras de la marca. (Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana, 2013)

La planta ensambladora de vehículos multimarca Aymesasa S.A cuenta con infraestructura física de producción dotada de nuevas maquinarias y equipos con tecnología de punta en sus plantas de soldadura, pintura y ensamblaje. La planta de soldadura cuenta con modernas celdas por cada uno de los modelos que se producen, dotadas de jigs (Dispositivos de fijación y anclaje donde se colocan los componentes metálicos de un conjunto o subconjunto de la carrocería) con comando

electroneumático. Los jigs para soldadura de subconjuntos metálicos tienen control semiautomático, mientras que el jig principal es controlado automáticamente en su totalidad. La línea de remate y cuadratura metálica es manejada manualmente. La planta de pintura inicia con el sistema ELPO (electro deposición) de inmersión en cubas llenas de producto de recubrimiento químico anticorrosivo, operado automáticamente. Las cabinas de pintura de fondo y de esmalte tienen un ambiente controlado a continuación ligados con hornos de curado de tres etapas que cuentan con un sistema de transportador de cadena programado con tiempos determinados de acuerdo a los fabricantes de los productos de pintura. Una planta de tratamiento de agua, es la encargada de descontaminar la misma a los estándares exigidos por el municipio del distrito metropolitano de Quito antes de ser descargadas por el sistema de alcantarillado. (Suárez, 2015, pp. 25).

La moderna planta de ensamblaje, cuenta con sistemas de última generación para el transporte a lo largo de toda la línea de producción e instalación de sistemas propios de cada vehículo, con dos líneas móviles de transporte en piso, una en Trim y la otra en Final; además de una línea de transporte elevado para Chasis y un sistema de llenadoras de fluidos semiautomáticas que optimizan el proceso de línea continua (Suárez, 2015, pp. 26).

De ésta manera, Aymesa se constituye en una ensambladora automotriz multimarca, ofreciendo sus servicios de ensamblaje de vehículos a varias marcas al mismo tiempo, contando con una capacidad instalada de 36.000 unidades al año. (Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana, 2013)

MARESA

El nuevo modelo de negocio de Mazda lo ejecuta Corporación Maresa, su representante oficial desde hace más 40 años, quien no solamente incorpora nuevos modelos para el 2016, sino que empieza a posicionar a la marca en el segmento alto, como marca premium, basándose en un portafolio de modelos que cuentan con una impactante tecnología japonesa que permite tener altos niveles de rendimiento (tecnología Skyactiv) y una capacidad de brindar una experiencia de manejo diferente.

La tecnología Skyactiv surgió de la necesidad de crear un auto que no realice concesiones entre el ahorro de combustible y su rendimiento, alcanzando con ello la creación de vehículos eficientes, flexibles y potentes. El diseño Kodo, por otro lado, viene del concepto “alma en movimiento”, el cual personifica la belleza dinámica de la vida y se inspira en los movimientos de un felino a la hora de atacar. Finalmente, el concepto Jinba Ittai se remonta a la época de los arqueros japoneses Yabusame, quienes al montar su caballo y ser uno mismo con el animal alcanzan su complemento (Maresa, 2017, pp.1)

COLOMBIA

“El sector automotor colombiano cuenta con empresas tanto nacionales como extranjeras certificadas de acuerdo a los más altos estándares internacionales como la norma ISO TS 16949,

Colombia tiene experiencia en manejo de tecnologías: americana, europea y asiática. Entre las empresas extranjeras se destacan Good Year, Michelin, Yazaki, Saint Gobain, Vitro, Dana, Dupont, entre otras”. (Sector Automotor Colombiano, 2013, Pp. 16)

Para el 2017 dentro del ranking mundial de competitividad, Colombia aparece en el puesto número 65 por encima de Ecuador (92), la apertura hacia la inversión extranjera que maneja la economía colombiana, permite que varias empresas americanas, japonesas, coreanas y alemanas inviertan en el país, generando una transferencia tecnológica muy grande que influye directamente en estos resultados.

INNOVACIÓN

Tabla 16. Calificación del Ecuador y Colombia en Innovación WEF 2017-2018

INDICADOR	ECUADOR	COLOMBIA
INNOVACIÓN	RANKING	RANKING
	2017-2018	2017-2018
CAPACIDAD PARA LA INNOVACIÓN	104	89
CALIDAD DE LAS INSTITUCIONES DE INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA	98	64
GASTO DE LA COMPAÑÍA EN I+D	112	89
COLABORACIÓN DE LA UNIVERSIDAD EN I+D	102	53
GENERAL	111	73

Fuente: WEF, 2017-2018

Elaborado por: José Alejandro Pazmiño

ECUADOR

111 es el lugar que ocupa Ecuador en innovación dentro del ranking mundial de competitividad, los factores evaluados para este indicador son: Capacidad para innovar (104), Calidad de las instituciones de investigación científica (98), gasto de la compañía en I+D (112) y colaboración de la universidad en I+D (102), Ecuador maneja actualmente una política de pública sobre Ciencia, Tecnología e Innovación ,lo que ha permitido que se construyan institutos especializados para la investigación, es el caso de la ciudad del conocimiento. En cuanto al sector automotor, la inversión en innovación es netamente privada, “Las ensambladoras y productoras de partes y piezas han logrado ser reconocidas por la calidad de sus productos; estas poseen normas internacionales de calidad especiales para la industria automotriz como la QS 9000 y la norma ISO TS 16949:2002” (Análisis sectorial automotriz, 2017, pp 11).

Las tecnologías en la producción de vehículos utilizadas actualmente están orientadas hacia las siguientes ramas:

Tecnologías orientadas a la seguridad, como, por ejemplo: los airbags inteligentes y totalmente automatizados, así como los sistemas de alarmas de pre-colisión, sistemas de seguridad infantil, servicio de asistencia remota y rastreo satelital.

Tecnologías orientadas al confort, los fabricantes han introducido nuevos materiales para interiores, innovaciones para el control climático, aprovechar de una forma más óptima el espacio para el confort y la carga. (Dirección de Inteligencia Comercial e Inversiones, 2013)

Tecnologías orientadas al cuidado del medio ambiente, los sistemas de motorización de los nuevos vehículos son más eficientes y durables; y se consideran menos dañinos para el medio ambiente (Vehículos eléctricos e híbridos son amigables con esta tendencia). (Dirección de Inteligencia Comercial e Inversiones, 2013)

COLOMBIA

Colombia ocupa para este indicador el puesto número 73, (38) puntos en el ranking por encima de Ecuador, lo que demuestra grandes avances en innovación, proporcionados gran parte por el estado, pero más aún por el sector privado, como anteriores indicadores, la innovación depende directamente del grado de inversión que tenga el país.

Existe un mejor escenario para la innovación en Colombia, el informe 2017-2018 nos muestra mayor inversión en innovación por parte del estado, igualmente mayor involucramiento por parte del sector público y privado con el estado. También existe un gran involucramiento de las universidades en la I +D, permitiendo generar mayores niveles de innovación y por ende de competitividad. “Para el sector colombiano el mercado automotor sigue siendo un campo de innovación constante, las nuevas tecnologías que desarrollan las marcas dan un plus a sus productos garantizando producción de vehículos más cuidadosos con el medio ambiente, más seguros e innovadores” (El País, 2016, Pp. 1).

Ese es el caso de Chevrolet, que gracias a los diversos sensores, radares, cámaras y tecnología los vehículos ofrecen la más alta tecnología de su segmento para garantizar una experiencia de manejo más segura, tanto para los ocupantes como para el resto de los vehículos y personas alrededor, resaltó Camilo Ruiz, gerente de Mercadeo y Publicidad de GM Colmotores.

Ese desarrollo también se ve proyectado con el compromiso ambiental que empresas de renombre han aportado al desarrollo de vehículos híbridos, el cual es una de las apuestas para que Colombia entre en este mercado. Los vehículos de Hino cumplen con la norma de emisiones Euro IV gracias

a su tecnología de turbo de geometría variable, válvula recirculadora de gases de escape EGR y catalizador ubicado en el escape para lograr las emisiones limpias (El País, 2016, Pp. 1).

Las inversiones millonarias no solo se establecen para el producto final, que en este caso son los vehículos, gran parte de estas se direccionan para las innovaciones de las plantas manufactureras con el fin de generar un producto de calidad y una producción a escala, esto lo explico Luis Fernando Peruzzi, presidente de Renault-Sofasa.

Así lo explicó Juan Fernando Muñoz, gerente comercial de Distribuidora Hino de Colombia. “La planta de Hino en su totalidad ha invertido más de US\$22 millones para tenerla de acuerdo a las exigencias de la casa matriz en Japón. Siempre se trabaja con la filosofía Kaizen de mejoramiento continuo en todos los procesos de la misma”. Dentro de estas tecnologías, es claro que uno de los pioneros sigue sorprendiendo con sus productos (El País, 2016, Pp. 1).

SOFISTICACIÓN DEL ENTORNO DE NEGOCIOS

Tabla 17. Calificación del Ecuador y Colombia en Sofisticación Empresarial WEF 2017-2018

SOFISTICACIÓN EMPRESARIAL	ECUADOR	COLOMBIA
INDICADOR	RANKING	RANKING
	2015-2016	2015-2016
CALIDAD DE PROVEEDOR LOCAL	99	41
CANTIDAD DE PROVEEDOR LOCAL	97	23
NATURALEZA DE LA VENTAJA COMPETITIVA	89	73
SOFISTICACIÓN DEL PROCESO DE PRODUCCIÓN	101	78
GENERAL	105	64

Fuente: WEF, 2017-2018

Elaborado por: José Alejandro Pazmiño

ECUADOR

El informe de competitividad proporcionado por el WEF 2017-2018, posicionan a Colombia como el país que posee mejor sofisticación empresarial, ocupando el puesto número 64 en el ranking por encima de Ecuador el cual se posiciona en el lugar número 105. Los aspectos analizados para el WEF en este indicador fueron: Cantidad de proveedores locales, en el que Colombia obtuvo una calificación de 23, y Ecuador 97, lo que demuestra que, en los diferentes sectores económicos de Colombia, existen muchas empresas de apoyo ya sea de materia prima, productos semielaborados o de servicios, todo lo contrario, presenta el informe para Ecuador, que no presenta una cantidad de proveedores adecuada. En cuanto a la calidad de proveedores locales,

se menciona que las industrias colombianas poseen mejor calidad que su referente en Ecuador, los avances que la industria de autopartes ecuatoriana ha realizado no han sido suficientes. La sofisticación en el proceso de producción, se mantiene en alto en los sectores colombianos con una calificación de 78, y 101 para Ecuador, lo que presenta que el país no es eficiente en los procesos productivos. Finalmente, el indicador llega hasta la naturaleza de la ventaja competitiva, en la industria colombiana existen mejores condiciones y ventajas competitivas que en Ecuador posicionándolo en el puesto 73, mientras que Ecuador ocupa el lugar 89.

AMBIENTE DE NEGOCIOS

ECUADOR

Según informes presentados por el Doing Business en el 2017 de 190 países, Ecuador aparece en el puesto 114, al igual que el informe publicado el año pasado. El texto señala que el país no ha mejorado en varios aspectos. Por ejemplo, en la apertura de un negocio, en el informe para el 2016, Ecuador ocupó el puesto 165, en el nuevo informe para 2017 bajó al 166. En permisos de construcción, del puesto 72, Ecuador pasa a ocupar el lugar número 76. Y en la obtención de crédito, en el informe anterior, Ecuador estaba en el lugar 97 y ahora pasó al puesto 101. José Hidalgo Pallares, director ejecutivo de la Corporación de Estudios para el Desarrollo (Cordes), señala que con estos puntajes negativos Ecuador se vuelve poco atractivo para los inversionistas.

Si se compara con los otros países de Sudamérica, Ecuador ocupa el séptimo puesto, superado por las naciones vecinas de Colombia y Perú. Chile ocupa la primera posición. Mientras que Brasil, Bolivia y Venezuela están debajo de Ecuador, esto se debe al cambio de normativas constantes en el país y a los altos costos de producción. En el informe, en el único aspecto en el que Ecuador ocupa un lugar mejor es en la obtención de electricidad. Según el director ejecutivo de Cordes, las hidroeléctricas construidas por el Gobierno generan mayor estabilidad energética. (Vistazo, 2016, Pp.1)

La caída en este año en el ranking se debe a que hay un exceso de regulación en el país, asegura Roberto Aspiazu, director del Comité Empresarial Ecuatoriano (CEE).

COLOMBIA

La actividad económica requiere normas adecuadas que promuevan la creación y el crecimiento de las empresas, evitando que se generen distorsiones en el mercado. Según el *Doing Business 2017* Colombia ocupó el puesto número 59 en el ranking de los mejores países del mundo para hacer negocios y el cuarto en Latinoamérica por debajo de México (49), Chile (55) y Perú (58)

Entre enero de 2013 y diciembre de 2016 se implementaron un total de 53 reformas, que contribuyeron a mejorar el clima de negocios. De estas reformas, 31 se identificaron en el registro de propiedades, 9 en pago de impuestos, 7 en apertura de empresas y 6 en obtención de permisos de construcción. (Banco Mundial, 2017, pp.6).

ANÁLISIS DE LAS 5 FUERZAS DE PORTER

Gráfico 9. Las 5 fuerzas de Porter



Fuente: Estrategias empresariales, 2010
Elaborado por: Michael Porter

SECTOR AUTOMOTOR ECUADOR

1.- ENTRADA DE NUEVAS EMPRESAS

Son 6 las ensambladoras de vehículos que realizan operaciones en Ecuador, cada una con un modelo productivo diferente, la mayor ensambladora de vehículos es Ómnibus BB representante de la marca Chevrolet, en segundo lugar se encuentra la ensambladora Aymesa quien produce vehículos de la marca Kia, La corporación Maresa también ocupa un puesto muy importante dentro del ensamblaje de vehículos con la marca Mazda, en cuanto lugar esta Ciauto que comenzó sus operaciones a partir del año 2013 en Ambato bajo la representación de la marca Great Wall, en quinto y sexto lugar están las ensambladoras Fisum y Armacar las cuales comenzaron a operar en el 2017 y que cada año su crecimiento es más acelerado.

Las ensambladoras en Ecuador poseen una gran trayectoria, cada una cumple sus operaciones de diferentes formas, en el transcurso de los años las empresas han realizado inversiones millonarias con la finalidad de mejorar sus operaciones a través del uso de tecnologías de vanguardia y necesarias para la producción de cada modelo y segmento de vehículo, actualmente las plantas ensambladoras han adoptado economías de escala con la finalidad de reducir procesos y costos.

Cada planta ensambladora utiliza modelos de producción diferentes, esto debido a la variedad de marcas, las cuales se diferencian unas de otras, también por sus niveles tecnológicos y de seguridad.

Para las nuevas ensambladoras la entrada al mercado nacional presenta grandes dificultades principalmente de capital ya que este es un sector en el cual es necesaria una gran inversión, tanto en infraestructura, maquinaria, tecnología, innovación, conocimiento etc. Otra de las barreras de entrada para las nuevas industrias es también el acceso a los canales de distribución, las marcas actuales ya están posicionadas en el mercado ecuatoriano y resulta difícil ganar un segmento en este mercado, otra de las barreras es el acceso a las materias primas, ubicaciones estratégicas, subsidios gubernamentales ya establecidos a las empresas existentes y una de las más importantes es la experiencia, fundamental en todos los procesos de la red de valor.

En cuanto a la política gubernamental es importante mencionar que el estado ecuatoriano presenta una serie de requisitos para la entrada de nuevas ensambladoras e igualmente la política de inversión que maneja Ecuador no incentiva la entrada de capitales imponiendo barreras a las inversiones.

2.- RIVALIDAD ENTRE COMPETIDORES ACTUALES

Actualmente las empresas ensambladoras existentes y las importadoras de vehículos han desplegado una serie de tácticas para alcanzar una posición, entre estas tácticas están las competencias de precios impulsada por las ensambladoras más grandes como lo son GM-OBB y Aymesa, igualmente están las guerras de publicidad, la introducción de vehículos de mejor calidad y mayor garantía, todo esto con la finalidad de mejorar su posición en la industria

La inversión es fundamental para mantenerse es la competencia, cada periodo las empresas ensambladoras como GM y Aymesa presentan nuevos modelos de vehículos o mejoras significativas en tecnología, seguridad o rendimiento en los existentes, por lo que es fundamental para los competidores Great Wall, Fisum y Armacar realizar las inversiones necesarias que les permita mantenerse al nivel de la competencia.

Como ya se mencionó anteriormente la diferenciación del producto juega un papel muy importante en el sector, es común que las mayores ensambladoras (GM y Aymesa) compitan con estrategias de precios y servicios; para mantener una posición por encima de esta competencia la diferenciación es fundamental, sin embargo, para ello los niveles de inversión en tecnología e

innovación son mayores, por lo que las empresas entrantes como son Great Wall, Fisum y Armacar tienen una gran barrera.

3.- PRODUCTOS SUSTITUTOS

En el sector automotor ecuatoriano la amenaza de productos sustitutos es creciente, en Ecuador se ensamblan vehículos automóviles de explosión (gasolina) y de combustión (diésel), la entrada de vehículos híbridos en los 3 últimos años ha sido creciente principalmente de Corea del sur, China y Japón, es una gran amenaza para la producción nacional ya que este tipo de vehículos entran al país con un 0% de arancel y otros incentivos. Esta es una gran desventaja para las ensambladoras nacionales ya que no existe la tecnología necesaria para fabricar estos modelos y la inversión es millonaria. Otro de los productos sustitutos que presentan una gran amenaza son las motocicletas que en los últimos años también han tenido un desarrollo importante dentro del sector, ya que su precio y desempeño se ajusta a las necesidades de la población; este es un producto que se está introduciendo muy rápido en el mercado nacional con un crecimiento del 6,4% al año.

4.- PODER DE NEGOCIACIÓN DE LOS COMPRADORES

Los compradores en Ecuador tienen a su elección una gran variedad de vehículos entre automóviles, pick ups y SUV, en el país destacan las marcas Chevrolet, Kia, Hyundai, Suzuki, Toyota, Great Wall, Nissan, Mazda, Hino, Renault, Ford, Volkswagen, Chery, Mitsubishi etc.; todas estas marcas compiten en diferentes segmentos de vehículos, algunas de ellas presentan segmentos particulares, pero la gran mayoría compite en los vehículos automóviles y SUV, la existencia de varias marcas y segmentos hace al comprador enfrente a las compañías tanto nacionales como extranjeras generando que los precios mantengan un límite; por otro lado las marcas que presentan mayores niveles tecnológicos y de seguridad son las que cumplen con las expectativas del cliente y han conseguido de alguna forma fidelizarlo, estas presentan menor sensibilidad al precio, algunas de estas son: Toyota, Nissan, Ford, Volkswagen; la inasistencia de ensambladoras de estas marcas hacen que los clientes se ajusten a los precios de los vehículos importados cosa que no sucede con los vehículos de producción nacional.

5.- PODER DE NEGOCIACIÓN DE LOS PROVEEDORES

El sector automotor de Ecuador cuenta con varias empresas proveedoras de partes y piezas que suministran productos de alta calidad entre las más importantes están las dedicadas a la fabricación de metalmecánica, caucho, vidrios, químicos, plásticos, electrónica, pintura, textil etc. Los altos estándares de calidad han permitido que varias de estas industrias lleven sus productos hacia mercados extranjeros de Colombia, Estados Unidos, Brasil, Venezuela, México, Argentina, Chile, Puerto rico, República dominicana, Bolivia entre otros.

Las ensambladoras ecuatorianas son muy pocas en comparación a las empresas de autopartes por lo que los proveedores no poseen un gran poder de negociación ya que al existir varias compañías que producen los mismos bienes los proveedores aplican la estrategia de confrontación entre competidores para bajar los precios de los suministros utilizados en los vehículos; es importante mencionar que las compañías de partes y piezas en Ecuador están organizadas pero aún falta muchas brechas por resolver, la competencia en Ecuador en este mercado es muy fuerte por la existencia de numerosas compañías que fabrican productos similares.

Sin dejar a un lado la producción nacional, muchas de las partes y piezas que utilizan las empresas ensambladoras aún son de origen extranjero, esto por motivos de calidad, diferenciación o también por gustos y preferencias de los consumidores, lo que el poder de negociación de los proveedores disminuye aún más.

SECTOR AUTOMOTOR COLOMBIA

1.- ENTRADA DE NUEVOS COMPETIDORES

Por parte de las ensambladoras colombianas GM Colmotores ha sido durante la historia el de mayores ventas, seguido por Sofasa, ya que para ellos aumentó gracias al crecimiento del mercado automotor en Colombia y en Venezuela. Las marcas Volkswagen, Mitsubishi, Hyundai, peugeot, Ssangyong, etc, han perdurado gracias a la tecnología implantada, servicio al cliente y a la red de concesionarios, que permiten que cada día aumente sus ventas, registrándose un crecimiento importante para la industria.

Así, la dinámica del mercado de autos en Colombia ha permitido que este país se convierta en una plaza importante para los importadores, ya que se convierte en plataforma para que lleguen a posicionar sus marcas, de igual forma, esto representa una importante oportunidad para inversionistas que estén interesados en ubicar las plantas de ensamblaje en Colombia. Para la

inversión extranjera directa es atractivo el mercado colombiano porque es un mercado que está en crecimiento en el país y además porque los inversionistas extranjeros si cuentan con los recursos tecnológicos, capacidad de expansión, capacidad instalada y con el talento humano necesario para competir, además de la estratégica posición geográfica. El factor de inseguridad en todos los frentes que existen en el país (paramilitarismo, guerrilla, narcotráfico y delincuencia común), es lo que impide un aumento de la inversión extranjera directa por el temor a sufrir estragos por algunos de los grupos mencionados.

2.- RIVALIDAD ENTRE COMPETIDORES ACTUALES

El mercado automotriz colombiano tiene un nivel competitivo intenso, en el cual la rivalidad entre las empresas que hacen parte de la industria es alta por que compiten de manera directa, debido a que éste es un sector que se encuentra en constante crecimiento y desarrollo. También los vehículos importados le hacen competencia a los vehículos ensamblados en el país.

Las ensambladoras cumplen un papel muy importante a nivel nacional ya que gracias a sus ventas se han posicionado y siguen siendo líderes en el mercado colombiano, en cuanto al Convenio Automotor Andino, siguen creciendo ya que la participación en el mercado ha sido importante gracias a las ventas obtenidas y más aún cuando pueden aprovechar mucho más las economías de escala, tanto ensambladoras como autopartistas; especializarse más en determinados modelos, racionalizar más sus líneas de productos y ampliar las escalas de producción. Por otra parte, las negociaciones del TLC con Estados Unidos han mostrado un importante logro para el sector en cuanto a un buen posicionamiento en el mercado internacional.

3.- PRODUCTOS SUSTITUTOS

Los bienes sustitutos siempre serán una amenaza para el sector automotriz, un ejemplo de esto es el sector de motocicletas, este un sector que ha cobrado importante dinamismo en los últimos años, ya que una de las razones del crecimiento está relacionado con el auge del sistema de transporte conocido como mototaxi, aunque no ha sido reglamentado por el Ministerio de Transporte, tiene acogida en muchas zonas del país. De igual manera, la necesidad de contar con un medio de desplazamiento funcional en medio del tráfico de las ciudades cada vez es más complejo, también es un factor que contribuye al incremento en el interés del público por adquirir una moto, Además, el bajo poder adquisitivo hace que muchas personas sólo puedan contemplar

esta opción como medio de transporte personal. Así mismo en las ciudades grandes y medianas existe un extenso servicio de autobuses, busetas y micro buses, que funcionan con tarifas planas convirtiéndose en un medio de transporte importante para aquellos que no tienen la posibilidad de adquirir un vehículo.

4.-PODER DE NEGOCIACIÓN DE LOS COMPRADORES

Los compradores poseen un gran poder a la hora de negociar gracias a los nuevos competidores que han puesto sus marcas en el mercado colombiano, ayudados también de la desgravación arancelaria.

En el caso de los compradores del sector automotor el poder de negociación es individual por que el individuo u organización es quien decide realizar la compra además hoy en día el cliente tiene conocimiento sobre el sector, calidad, tecnología, garantías, precios y financiación en el vehículo etc.

Sofasa ha puesto en marcha el plan de "fundamentales" que Renault viene aplicando en el mundo y que contempla directrices claras para abordar los distintos temas. La idea es homogeneizar todos los procesos de la red de distribuidores para que los clientes obtengan el mismo servicio donde quiera que estén. De ahí que todos los competidores del sector estén invirtiendo en la modernización de los talleres y en las mejoras en la tasa de retorno, es decir, en disminuir el número de reclamos por parte de los clientes que llevan sus carros al taller.

5.- PODER DE NEGOCIACIÓN DE LOS PROVEEDORES

Para la determinación de los costos de producción se debe tener en cuenta la influencia de los proveedores. En Colombia existe la agremiación de fabricantes de autopartes ACOLFA principal proveedor del sector el cual interviene en el precio de las autopartes presionando al alza por su poder de negociación, especialmente cuando el dólar sufre graves caídas.

ESTRATEGIAS COMPETITIVAS GENÉRICAS APLICADAS POR ECUADOR Y COLOMBIA

Tabla 18. Liderazgo Global en Costos

ECUADOR	COLOMBIA
<p>Las compañías ensambladoras de Ecuador que poseen gran trascendencia en el mercado nacional actualmente son Aymesa y GM-OBB, quienes cumplen operaciones de fabricación y ensamblaje de vehículos desde 1980. Las compañías poseen una gran infraestructura de escala eficiente, la gran trascendencia de las industrias ha generado un amplio conocimiento en el ensamble y producción de vehículos de diferentes modelos; actualmente las empresas manejan una red de valor muy completa la cual les permite ser líderes en el ensamble de vehículos de los modelos Kia Sportage, Kia Rio y la variedad de camionetas D-max en la Comunidad Andina de Naciones (Comunidad Andina de Naciones, 2017).</p> <p>La posición de costos bajos aporta a la compañía rendimientos superiores al promedio en su industria, esto por varios factores como: la posición geográfica en la cual se encuentra establecida y que le permite abrirse a los mercados de Colombia, Venezuela, Perú, Bolivia, Chile y países de Centroamérica.</p> <p>La participación que poseen en el mercado nacional e internacional es otro de los factores que le permite mantenerse a la cabeza en ventas. La variedad de productos que provee la</p>	<p>Colombia posee un sector automotor en constante crecimiento a nivel nacional e internacional; dentro de las ensambladoras que poseen mayor presencia en el mercado colombiano están Sofasa (1970) representante de la marca Renault y Colmotores (1960) que produce vehículos de la marca Chevrolet.</p> <p>La política industrial que a desplegado el estado para el sector, ha conseguido un fortalecimiento en inversión para las ensambladoras de vehículos, dentro de los regímenes de incentivos están los depósitos especiales, zonas francas, y zonas francas permanentes, las cuales gozan principalmente de suspensión en el pago de tributos sobre la maquinaria, CKD, autopartes, materias primas y materiales que ingresen para ser integrados en el proceso de transformación o ensamble respectivo.</p> <p>Las ensambladoras y empresa de autopartes con mayor representatividad en Colombia por su trascendencia e inversión poseen en la actualidad una gran y moderna infraestructura con tecnologías de vanguardia lo que permite que sus procesos productivos se realicen de forma eficiente y eficaz, bajo los principios de economía de escala para la reducción</p>

industria al mercado permite atender a todos los grupos de clientes importantes. significativa en costos (PROEXPORT COLOMBIA, 2017).

También está la economía de escala que parte de la inversión anticipada de capital en maquinaria y equipo moderno, permitiendo a los vehículos nacionales tener un menor costos que los importados (PRO ECUADOR, 2017).

Los factores que influyen negativamente en el sector ecuatoriano es la inadecuada política de inversión y los aranceles a la importación de materias primas (CKD y autopartes).

Algunos de los modelos en los cuales las ensambladoras colombianas poseen un liderazgo en costos dentro de la región son: Renault Logan Family, Renault Sandero, Renault Stepway y Renault Duster. por otro lado, están los modelos Chevrolet Spark GT y Spark Life.

Los modelos mencionados son producidos por las compañías colombianas bajo tutela de las multinacionales de manera exclusiva para la región andina, Sofasa y Colmotores poseen el liderazgo en participación desde hace ya varios años por la presencia de una gran red de concesionarios en todo el país y demás estrategias de mercadeo lo que les ha permitido fideliza un gran mercado, las políticas comerciales de cero aranceles a los CKD y autopartes son otro incentivo, permitiendo a los vehículos nacionales tener costos más bajos en relación a los importados desde Ecuador y otros países.

Finalmente se destaca el costo de la mano de obra que según el informe de la CAN es el más bajo de la región, permitiendo al sector obtener una reducción significativa en los costos.

Fuente: CAN, PRO ECUADOR
Elaborado por: José Alejandro Pazmiño

Tabla 19. Diferenciación

ECUADOR	COLOMBIA
<p>Los vehículos ecuatorianos poseen una gran trascendencia en el mercado local e internacional (CAN), las ensambladoras nacionales han producido ciertas marcas desde hace ya varios años, en la actualidad se ensamblan en Ecuador modelos de vehículos bajo las marcas Chevrolet y Kia que no se ensamblan en otra parte de la región. Este factor le permite al sector automotor ecuatoriano (ensambladoras), tener una ventaja de diferenciación. Los modelos Kia Sportage y Kia Rio se producen exclusivamente en Ecuador y son distribuidos hacia toda la región andina, al igual que las camionetas D-max de la marca Chevrolet.</p> <p>Las industrias también han conseguido la diferenciación por la ingeniería del producto, logrando un estilo creativo gracias a la capacidad de investigación, que les proveen las matrices internacionales.</p>	<p>La segunda estrategia genérica es aplicada por Colombia, ofreciendo vehículos que para la región andina se producen únicamente en este país; este es el caso de los modelos Renault Logan Family, Sandero, Stepway y Duster ensamblados por Sofasa y los modelos Chevrolet Spark GT y Spark Life por Colmotores, los cuales poseen diseños únicos referente a otras marcas por lo que los costos son prescindibles.</p> <p>La ventaja de ser las únicas empresas que ensamblan este tipo de vehículos en la región le permite al sector mantener una posición defendible para encarar la competencia internacional.</p>

Fuente: CAN, PRO ECUADOR

Elaborado por: José Alejandro Pazmiño

Tabla 20. Enfoque

ECUADOR	COLOMBIA
<p>Ecuador aplica la estrategia de enfoque en los modelos Kia Sportage, Kia Rio y Chevrolet D-max, con la producción para un mercado geográfico específico, en este caso la región Andina y Chile. Esta estrategia va de la mano con el costo y la diferenciación.</p> <p>Las camionetas Chevrolet D-max se centran en un grupo de compradores los cuales prefieren vehículos utilitarios.</p>	<p>Colombia aplica la estrategia de enfoque en la producción de los modelos Family, Sandero, Stacway, Duster, Spark GT y Spark Life para un mercado geográfico (CAN). Esta estrategia se logra en contraste con los costos bajos y la diferenciación.</p>

Fuente: CAN, PRO ECUADOR

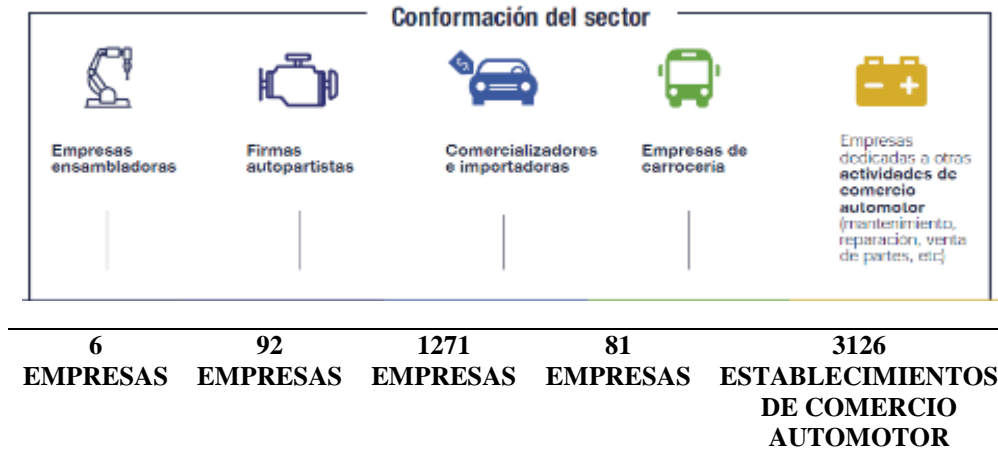
Elaborado por: José Alejandro Pazmiño

SECTOR AUTOMOTOR DE ECUADOR

De acuerdo a la información del Censo Nacional Económico 2010, existen 29,068 establecimientos dedicados a la actividad de comercio automotriz, de los cuales el 70% son de reparación de vehículos automotores, el 30% restante se dedica a la venta de partes, piezas y accesorios; venta al por menor de combustibles y venta de vehículos.

Las actividades del sector automotor generan un importante número de plazas de trabajo. se tienen un número de 90,012 personas ocupadas, de este número el 83% son hombres y el 17% mujeres. En los establecimientos de Comercio están ocupadas 84,155 personas, en Manufactura 5,194 y en Servicios 663 (Pro Ecuador, 2017, pp. 2).

Gráfico 10. Conformación del Sector Automotriz Ecuador, 2017



Fuente: Superintendencia de Compañías, 2017.

Autor: AEADE

El sector automotor contribuye en gran manera en la economía del país debido a los ingresos que genera en todas sus actividades económicas directas e indirectas. Sólo en impuestos se aprecia una suma de USD 400 millones anuales, además de su impacto en la generación de empleo en toda su cadena, desde el ensamble hasta la venta.

Se destaca que la industria automotriz ha impulsado a otras del sector productivo como la metalúrgica, siderúrgica, metalmecánica, petrolera, minera, petroquímica, plástico, vidrio, electricidad, informática etc., industrias claves para el ensamble de vehículos (Pro Ecuador, 2017, pp. 2).

En relación a las empresas ensambladoras, la primera planta en el país, fue Autos y Máquinas del Ecuador S.A. (AYMESA), la cual inicio sus operaciones a partir del año de 1973. Mas tarde se estableció la compañía OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A., en el año 1975, siendo la mayor ensambladora hasta la actualidad. En el año 1976, se fundó Manufacturas Armaduras y Repuestos del Ecuador (MARESA), la misma que ha ensamblado autos de pasajeros, camiones y pick-ups de marcas muy reconocidas (Pro Ecuador, 2017, pp. 4).

En el 2012 se instaló en Ambato la ensambladora Ciudad del Auto (CIAUTO), siendo la cuarta del país, en este lugar se producen los modelos Haval H5 y la camioneta Wingle de la empresa Great Wall.

Para el 2017, dos nuevas empresas entraron en el sector automotor, la empresa FISUM, con la camioneta Amarok; y ARMACAR con el Suv Jac S3. Las ensambladoras presentes en el país, producen vehículos de las marcas Chevrolet, Kia y Great Wall, Jac, Amarok, Zoyte etc., por su alto grado de tecnificación, han logrado ser reconocidos en el mercado nacional e inclusive en sus destinos de exportación: Colombia, Venezuela, Perú, Centro América (Pro Ecuador, 2017, pp. 5).

SECTOR AUTOMOTOR DE COLOMBIA

“Colombia posee un parque automotor de 5.3 millones de vehículos cuatro ruedas y más 7 millones de motos. Con estas cifras, Colombia registra un índice de motorización de cuatro ruedas en circulación de 104 vehículos por cada mil habitantes”. (EConcept, 2016, pp.1)

Colombia es un escenario ideal para generar una plataforma de fabricación y ensamble de vehículos, camiones, buses y autopartes destinados a abastecer el mercado nacional y regional. La industria automotriz representa el 6,2% del PIB, emplea cerca del 2,5% de la población ocupada y ubica a Colombia como el quinto productor de automóviles en Latinoamérica. (Sector Automotriz, 2010, pp. 4)

Colombia se destaca como escenario ideal para generar una plataforma de fabricación y ensamble de vehículos, camiones, buses y autopartes, destinados a abastecer el mercado nacional y regional. Actualmente, es el quinto con mayor productor de vehículos en Latinoamérica, empleando el 2,6% (24.783 empleos directos) del personal ocupado dentro de la industria manufacturera.

Adicionalmente, el sector representa el 4% del PIB industrial. La industria automotriz en Colombia comprende la actividad de ensamblaje (vehículos ligeros, camiones, buses y motocicletas) y fabricación de partes y piezas utilizadas en dicho proceso, así como el mercado de reposición. Así mismo, se involucran proveedores de insumos de otras industrias como metalmecánica, petroquímicos (plásticos - cauchos) y textiles. Hoy en día el país cuenta con un parque automotor de alrededor de 4 millones de unidades de vehículos de los cuales, cerca del 59,5% son importados. (Proexport, 2012, pp. 3)

La producción de vehículos ligeros en Colombia comprende la operación de tres ensambladoras: General Motors, Renault y Mazda. En 2011, el porcentaje de participación nacional de vehículos ensamblados en el país asciende a 40,5% (alrededor de 131.510 unidades de las 324.570). Por otro lado, el porcentaje restante es importado principalmente de Corea del Sur, México, India, Japón, Ecuador, China y Estados Unidos. (Proexport, 2012, pp. 3)



General Motors -
Colmotores



CCA - Compañía Colombiana
Automotriz

PRODUCTO

ECUADOR

La industria automotriz del país comprende los vehículos completamente armados (CBU) o en partes para ser ensamblados (CKD). La industria automotriz del Ecuador produce los siguientes segmentos de vehículos:

- Automóviles o sedán con motor a gasolina, de 4 puertas.
- Automóviles tipo hatchback de 5 puertas.
- Vehículos tipo jeep 4x4 y 4x2 con motor a gasolina.
- Camionetas con motor a gasolina y diésel, de cabina simple y doble 4x4 y 4x2.
- Vehículos para transporte de pasajeros tipo busetas, con motor a diésel (Pro Ecuador, 2017, pp. 6).

COLOMBIA

La industria automotriz colombiana comprende (CBU) y (CKD). Las ensambladoras actualmente producen:

- Vehículos automóviles
- Vehículos utilitarios
- Vehículos comerciales de carga <10.5T
- Pick Up
- Vehículos comerciales de pasajeros
- Vehículos comerciales de carga >10.5T

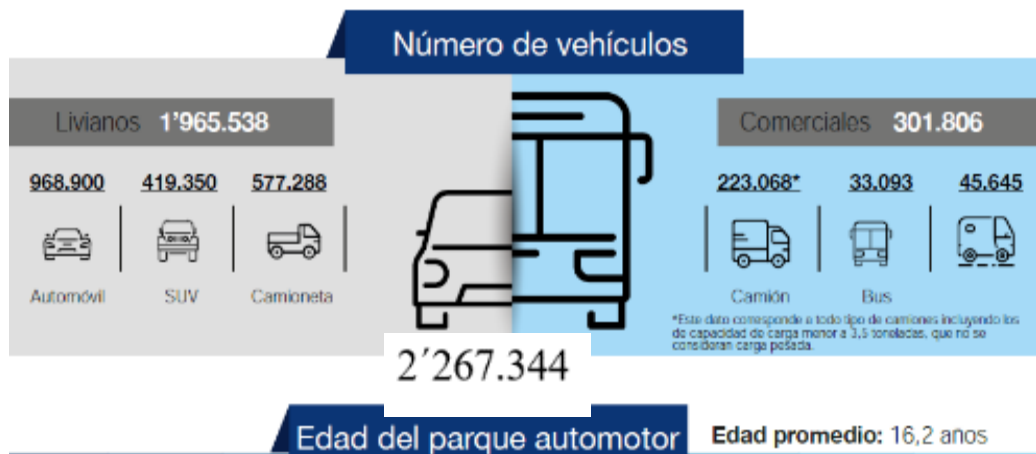
(ANDEMOS, 2016)

OFERTA y DEMANDA

ECUADOR

“El sector automotor de Ecuador se concentra en el centro norte del país, está conformado por 6 ensambladoras AYMESA, OMNIBUS BB, CIAUTO, MARESA, FISUM Y ARMACAR” (Pro Ecuador, 2017, pp. 6).

Gráfico 11. Parque Automotor Ecuatoriano 2017

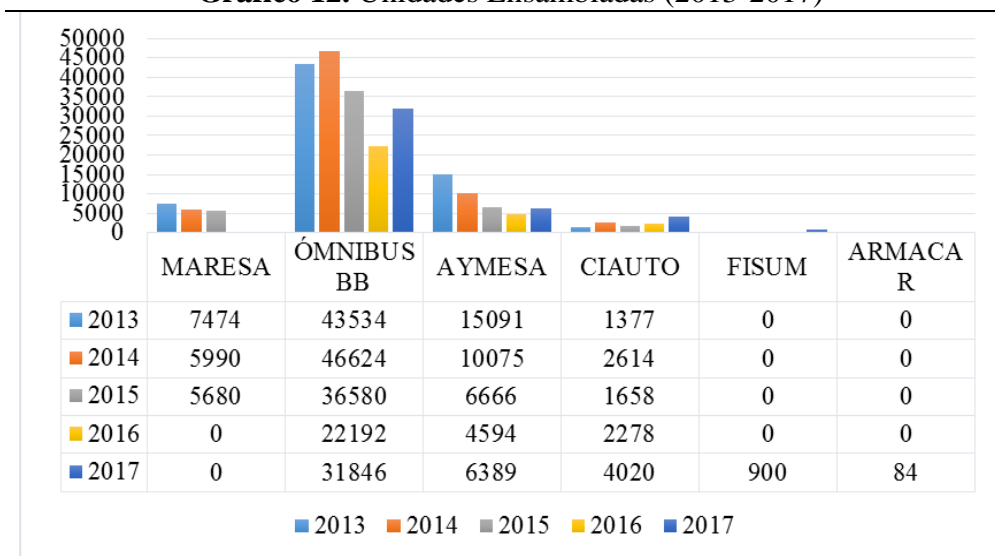


Fuente: AEADE, 2017

Elaborado por: Pro Ecuador

PRODUCCIÓN

Gráfico 12. Unidades Ensambladas (2013-2017)

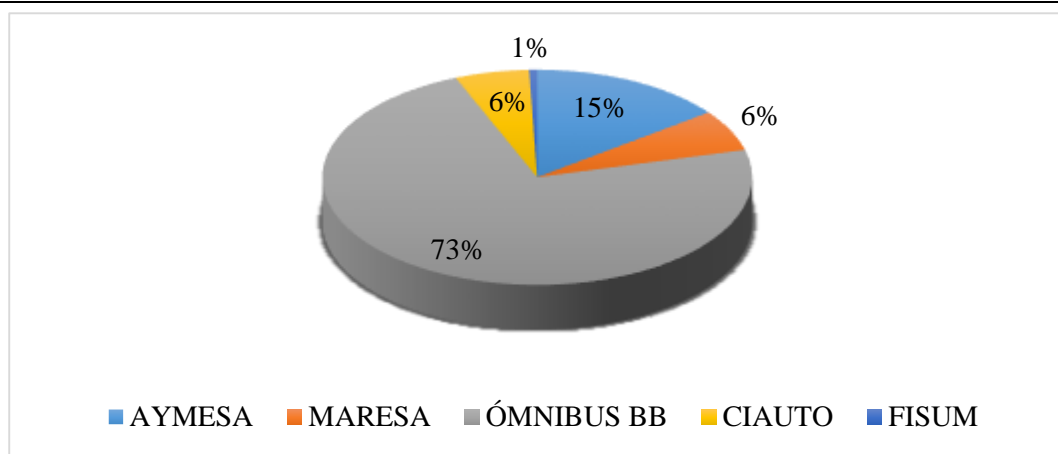


Fuente: CINAE

Elaborado por: José Alejandro Pazmiño

La producción de vehículos en el Ecuador para el 2013 fue de 67476 unidades, las empresas participantes en este año fueron Aymesa, Maresa, Ómnibus BB y Ciauto, en el periodo de análisis, el 2013 destaca como el año en el cual se produjo el mayor número de unidades, a partir del 2014, según los datos proporcionados por el CINAIE, se observa que la producción nacional presentó una caída, 65303 unidades se produjo el 2014, que es una reducción del 3,22% en relación al año anterior y para el 2015, la cifra se registró en 50584 unidades. El año 2016, la ensambladora Maresa suspende sus operaciones por lo que la cifra en producción también se redujo registrando para ese año 29064 unidades que representó una caída del 45%, el 2017 entraron en operación las ensambladoras Fisum y Armacar, por lo que la producción nacional tuvo un aumento importante, 43239 unidades se registraron para este año lo que representó un aumento del 32,7%.

Gráfico 13. Participación por ensambladora (2013-2017)





Fuente: CINAIE

Elaborado por: José Alejandro Pazmiño

Para el periodo de análisis la empresa Ómnibus BB ocupó una participación del 73 % en referencia al total de participación en el sector, la gran trascendencia que posee esta empresa hace ya varios años le ha permitido llegar a esta posición, otra de las ventajas que posee son las alianzas estratégicas que ha realizado, en su mayor importancia con la empresa multinacional General Motors. Aymesa es la segunda ensambladora más grande del Ecuador, logrando una participación entre el 2012-2017 del 15%. En tercer lugar, está la ensambladora MARESA representante de la marca Mazda que suspendió sus operaciones en el 2016, esta ensambladora ha tenido durante el 2013-2016 una participación del 6% en cuanto a ensamblaje de vehículos en el

mercado ecuatoriano. Por en cuarto lugar, esta CIAUTO con una participación del 6 % del total, este porcentaje aún es mínimo ya que la ensambladora inició sus operaciones a partir del año 2013. Finalmente, el 2017 la empresa FISUM ocupa un porcentaje mínimo en el sector con un 1% en participación al igual que Armacar.

Tabla 21. Unidades por Ensambladoras (2013-2016)

ENSAMBLADORA	SEGMENTO	2013	2014	2015	2016	2017
ARMACAR	SUV	-	-	-	-	84
FISUM	-	-	-	-	-	900
	SUV	6165	4798	3742	4234	5829
	AUTOMÓVIL	7565	5077	2924	360	560
	CAMIONETA	1361	200	-	-	-
	SUV	540	1052	1238	1498	2460
	CAMIONETA	764	1402	420	780	1560
	PESADO	73	160	-	-	-
MARESA	CAMIONETA	7474	5990	3784	-	-
	SUV	-	-	1896	-	-
ÓMNIBUS BB	ATOMÓVIL	24987	23557	18702	13537	18815
	CAMIONETA	10246	13467	10796	5522	9279
	SUV	8301	9600	7082	3133	3752
TOTAL GENERAL		67476	65303	50584	29064	43239

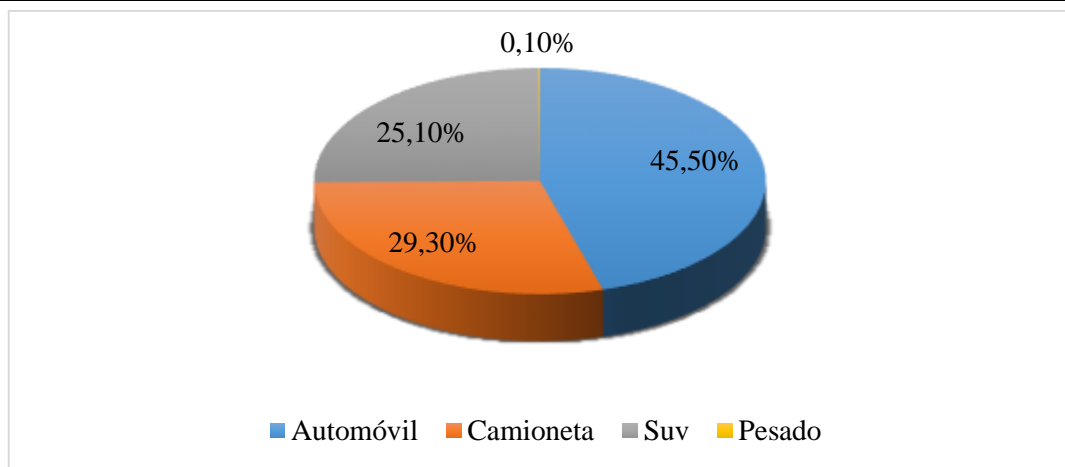
Fuente: Ensambladoras

Elaborado por: CINA E

Para la empresa Ómnibus BB el segmento de producción y venta más importante es el Automóvil, sin embargo a partir del 2013 la producción de vehículos ha tenido una disminución constante, llegando al año 2016 con 15537 vehículos que es una caída del 40 % en comparación al 2013. Para el año 2013 El segmento de camionetas fue de 10246 unidades, sin embargo estas cifras también muestran reducción para el año 2016 llegando a 5522 unidades lo que significa una caída del 43%.

AYMESA para el periodo 2016 tuvo un ensamblaje promedio de 383 unidades por mes, contabilizando un total de 4.594 unidades de la marca KIA al final del año. CIAUTO por su parte tuvo un ensamblaje promedio de 190 unidades al mes de la marca Great Wall, acumulando al final del año 2.278 unidades ensambladas. (Cinae, 2017, pp. 29)

Gráfico 14. Participación Porcentual por Segmento (2013-2017)

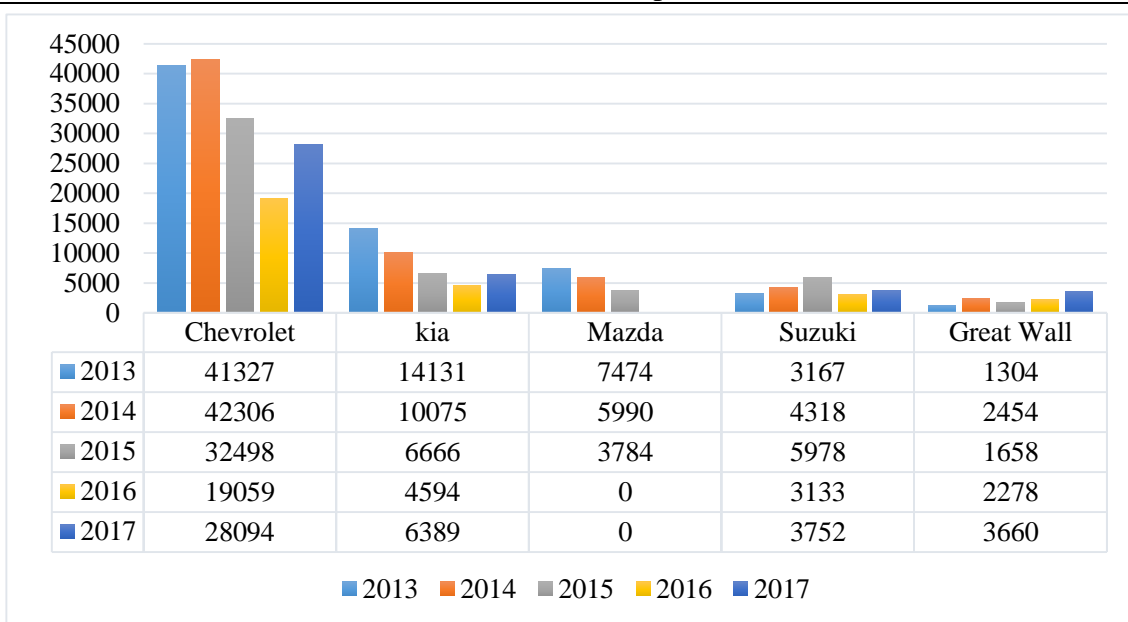


Fuente: CINAЕ

Elaborado por: José Alejandro Pazmiño

Las ensambladoras de Ecuador concentran sus operaciones en el ensamble de vehículos automóviles ya que este bien alcanza una participación del 45.5% de preferencia para los consumidores. El segmento camionetas y suv poseen una participación semejante, del 29 y 25 % respectivamente, se distingue que el transporte pesado tiene una participación muy reducida en comparación a los demás segmentos.

Gráfico 15. Unidades Ensambladas por Marca (2013-2017)














Fuente: CINAЕ

Elaborado por: José Alejandro Pazmiño

Como muestran los datos estadísticos Chevrolet es la marca de mayor ensamble en Ecuador, en el 2013 en Ecuador se ensamblan 41327 vehiculos entre vehiculos camionetas y van's, la segunda marca de mayor ensamble en Ecuador es Kia a traves de la empresa Aymes. Mazda se encuentra en tercer lugar, si embargo desde el 2016 suspendio sus operaciones, finalmente la Marca Great Wall se posiciona en quinto lugar solamente por muy pocas unidades de la ensambladora Great Wall con un total 3660 unidades ensambladas para el 2017.

Tabla 22. Unidades Ensambladas Por Marca y Modelo (2013-2016)

ENSAMBLADORA	MARCA	SEGMENTO	MODELO	2013	2014	2015	2016	2017		
ARMACAR	JAC		S3 AC 1.6 5P	-	-	-	-	84		
	KIA		CERATO 1.6 MT A/C	1859	1981	2000	360	560		
			CERATO1.6 AT A/C	320	336	624	-	-		
			CERATO 1.6 AT ABS A/C	40	80	-	-	-		
			RIO LS 1.5 A/C	5346	2680	300	-	-		
			PREGIO 3.0	PREGIO 3.0 A/C	PREGIO 3.0	90	-	-	-	-
					PREGIO 3.0 A/C	1271	200	-	-	-
					SPORTAGE 2.0 LX	4475	3210	2940	3640	5460
					SPORTAGE 2.0 LX AT	730	1588	802	594	369
					VITARA 3P.STG T/M	960	-	-	-	-
					INYEC 4X4 1.6	-	-	-	-	-
	GREAT WELL		WINGLE 4X4 DIESEL 2.8	120	360	-	300	360		
			WINGLE 4X2 DIESEL 2.8	300	240	240	240	480		
			WINGLE 4X2 GASOLINA	344	802	180	240	720		
			M41.5 5 4X2 TM GASOLINA	-	-	182	1498	1560		
			HOVER H5 4X2 GASOLINA	HOVER H5 4X2 GASOLINA	540	572	576	-	300	
				HOVER H5 TURBO 4X2 GASOLINA	-	420	360	-	-	
				HOVER H5 TURBO 2.0 4X4 GASOLINA	-	60	120	-	240	
				JMC CAMION	73	160	-	-	-	
				JMC JX1032D	-	-	-	-	-	
				MAZDA BT-504X2 DTD. 22 C/D	2837	2180	1144	-	-	
	MAZDA		BT-504X2	2837	2180	1144	-	-		
			DTD. 22 C/D	-	-	-	-	-		

	BT-50 4X2 STD.2.5 DIESEL C/D	1194	1041	840	-	-
	BT-504X2 ACTION 2.6 C/D	796	502	601	-	-
	BT-50 4X2 STD. 2.5 DIESEL C/D	199	301	380	-	-
	BT-50 4X4 STD. 2.6 C/D	507	519	341	-	-
	BT-50 4X4 STD.22 C/S	320	383	257	-	-
	BT-50 4X4 ACTION 2.6 C/D	654	459	221	-	-
	BT-50 4X2 STD. 2.2 C/S	815	405	-	-	-
	BT-50 4X2 STD. 2.2 CHASIS	222	200	-	-	-
	BT-50 4X2 STD.5.5 DIESEL C/S	20	-	-	-	-
	GRAND VITARA 5P.STD TM 4X2 2.0	-	-	1752	-	-
	GRAND VITARA 3P SPT TM 4X4 1.6 AC	-	-	144	-	-

Fuente: CINA E







Elaborado por: José Alejandro Pazmiño

MARESA tiene una participación alta en el segmento automovil, a través de la marca Kia se producen modelos como: Kia Cerato 1.6 MT, AT, ABS y Kia Rio, en el segmento camionetas está el modelo Pregio 3.0 que tuvo una participación hasta el 2014. Finalmente está el segmento Suv a través del modelo Kia Sportage se observa según los datos proporcionados por las ensambladoras la mayor participación en el año 2014 con un total de 1588 unidades producidas.

Para CIAUTO el segmento de mayor participación ha sido la camioneta a través de LA MARCA Great Wall ensambla los modelos Wingle 4x2 y 4x4, con una producción constante desde el 2013 hasta el 2016. Con menor número de unidades producidas en el segmento Suv está el modelo M4 y Hover H5 4x2 y 4x4.

La ensambladora MARESA a través de la marca Mazda y Chevrolet ensambla los modelos de camionetas Mazda BT-50 en 4x2 y 4x4 y en el segmento de Suv los modelos de Gran Vitara 3P y 5P, la participación de MARESA en estos segmentos ha sido constante hasta su cierre temporal en el 2015.

Tabla 23. Unidades Ensambladas Por Marca y Modelo (2013-2016)

Ensambladora	Marca	Segmento	Modelo	2013	2014	2015	2016	2017
			AVEO EMOTION GLS1,6 4P 4x2 TM	837	483	552	48	-
			SAIL 1,4 4P 4X2 TM	11412	9654	5769	4076	1144
			AVEO FAMILY STD 1,5 4P	9491	9192	7389	3844	701
			AVEO EMOTION ADVENCE GLS 1,6 4P	-	-	-	624	576
			SAIL 1,4 5P 4X2 TM	743	937	672	480	288
			AVEO 4P T-250 1,6	2300	3121	4151	309	-
			CHEVITAXI TM 1,5 4P 4X2	201	170	169	-	-
						DMAX CRDI 3.0 C/D 4X2 TM DIESEL	-	-
DMAX CRDI 3.0 C/D 4X4 TM DIESEL	-	-				-	1534	-
DMAX 2,4 L GAS C/D 4X2 TM	-	-				-	396	-
DMAX TD 2,5 C/S 4X2 TM DIESEL	-	-				-	330	615
DMAX C/D 2,5LDSL 4X4 TM AC WORK RAPA	-	-				-	270	390
DMAX 4X2 , 2,5 DIESEL C/D TM	30	284				135	210	-
DMAX 2,5 L DSL CRDI C/D 4X4 TM FULL RAPA	-	-				-	165	60
DMAX 4X4 3,0 DIESEL C/D TM	3563	5402				4005	121	-
DMAX 2,4L GAS C/S 4X2 TM	-	-				-	105	120
DMAX HIGH COUNTRY AC 3,0 C/D 4X4 TM DIESEL	-	-				-	97	688
D-MAX C/S 2,5L DSL 4X2 TM STD CHASIS RAPA	-	-				-	75	60
D-MAX C/S 2,5L DSL 4X4 TM AC CHASIS RAPA	-	-				-	75	75
D-MAX CRDI AC 3,0 C/S 4X4 TM DIESEL	-	-				-	75	253
D-MAX 2,5 DSL CRDI C/D 4X2 TM RAPA	-	-				-	45	-
D-MAX 4X4 2.4 HEC C/D TM	420	-				-	-	-
D-MAX 4X2 2.5 DIESEL CHASIS TM	180	-				-	-	-



D-MAX 4X2 3.0 DIESEL C/D TM	2115	3413	2920	-	-
D-MAX 4X4 2,4 C/D TM	-	118	15	-	-
D-MAX 4X4 2,4 C/S TM	4	15	-	-	-
D-MAX 4X2 2.5 DIESEL C/S TM	22	210	287	-	-
GRAN VITARA SZ NEXT 2.0L 5P TM 4X2	-	-	-	890	-
GRAN VITARA SZ 2.0L 5P TM 4X2	2352	816	-	873	2384
GRAN VITARA SZ NEXT 2.0L 5P TM 4X2 SPORT	-	-	-	338	-
GRAN VITARA SZ NEXT 5P TM 4X2 2.0	-	2134	4609	312	-
GRAN VITARA SZ NEXT 2.4L 5P TA 4X2	-	-	-	234	-
GRAN VITARA SZ 2.4 5P 4X2 TA	407	265	-	162	372
GRAN VITARA SZ NEXT 2.4L 5P 4X2 TA SPORT	-	-	-	157	780
GRAN VITARA SZ NEXT 2.4L 5P TM 4X4	-	192	240	96	216
GRAN VITARA SZ NEXT 5P AT 4X2 2.4	-	815	1129	71	-
GRAN VITARA SZ 5P AT 4X4 2.4	96	24	-	-	-
GRAN VITARA SZ 5P TM 4X4 2.0	24	-	-	-	-
GRAN VITARA SZ 5P TM 4X4 2.4	288	72	-	-	-
GRAN VITARA SZ NEXT 5P AT 4X4	2686	4562	936	-	-
GRAN VITARA SZ TM 4X4 2.0	1992	-	-	-	-
GRAN VITARA SZ 5P TM 4X4 2.4	240	720	168	-	-
GRAN VITARA SZ NEXT 5P AT 4X2	216	-	-	-	-



Fuente: CINA E

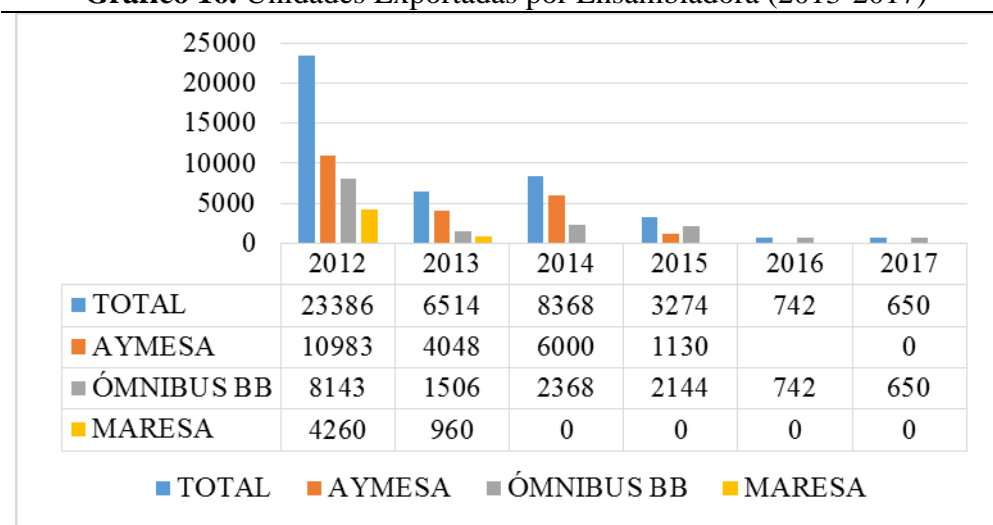
Elaborado por: José Alejandro Pazmiño

Para la GM-OBB en el segmento vehículos produce los modelos Aveo emotion, family, Sail y chevitaxi, siendo el Chevrolet Sail 1,4 4P TM el de mayor producción en el periodo 2013-2017. Dentro del segmento camioneta la empresa produce el modelo Dmax 4.4; 3,0 Diésel la que según los datos ha tenido la mayor participación durante los años 2013-2015, pero una disminución a

partir del 2016. OBB también produce Suv a través de la marca Suzuki y Chevrolet, por medio de la marca Suzuki produce los modelos Gran Vitara SZ Next; 5P; 4x2 , 4x4. Y de la marca Chevrolet produce los modelos Gran Vitara SZ. El mayor número de unidades ensambladas por Suzuki en este modelo fue en el 2014 y 2015 con 2134 y 4609 unidades respectivamente. Y para Chevrolet fue el 2013 y 2014 con 2686 y 4562 unidades.

EXPORTACIONES

Gráfico 16. Unidades Exportadas por Ensambladora (2013-2017)



Fuente: CINAЕ




Elaborado por: José Alejandro Pazmiño

Las empresas con mayor número de exportaciones son Aymesa y Ómnibus BB, para los años 2013, 2014 y 2015 Aymesa se mantiene como la más importante, sin embargo en el 2015 Ómnibus BB fue la que mayor participación tuvo en exportaciones con un total de 2144 unidades una cifra menor que el 2014, para el 2016 y 2017 Aymesa fue la única que participó exportando un total de 742 y 650 unidades respectivamente las cuales muestran una caída de más del 90% en comparación con los años anteriores.

Los factores para la reducción de exportaciones son varios, identificando a las más importantes la imposición de salvaguardias y la reducción de cupos de importación.

“La exportación de vehículos en el 2016 sufrió una fuerte disminución, principalmente por la contracción del mercado colombiano, principal destino de las exportaciones ecuatorianas. Venezuela siempre fue un importante destino para la industria automotriz, sin embargo, a partir del año 2013 y hasta la actualidad este mercado permanece prácticamente cerrado, registrándose exportaciones aisladas en el año 2016 y 2017” (Cinae, 2017, pp. 29).



Tabla 24. Unidades Exportadas por Segmento (2013-2017)

ENSAMBLADORA	SEGMENTO	2013	2014	2015	2016	2017
	SUV	2127	2080	400	23	10
	AUTOMÓVIL	1752	3720	730	3	-
	CAMIONETA	169	200	-	-	-
	SUV	327	-	-	-	-
	CAMIONETA	999	2368	2069	551	550
	AUTOMÓVIL	-	-	-	-	-
	CAMIONETA	960	-	-	-	-
TOTAL GENERAL		6514	8368	3274	742	650

Fuente: CINA E**Elaborado por:** José Alejandro Pazmiño

El segmento de mayor participación en cuanto a exportaciones para la Ensambladora Aymesa ha sido Suv y automóviles. GM-OBB se ha concentrado en la exportación de camionetas al igual que Maresa hasta el 2013. Los segmentos de exportación de las ensambladoras decrecieron notablemente para el 2016 y 2017.

Tabla 25. Cuadro N° Unidades Exportadas por destino (2013-2017)

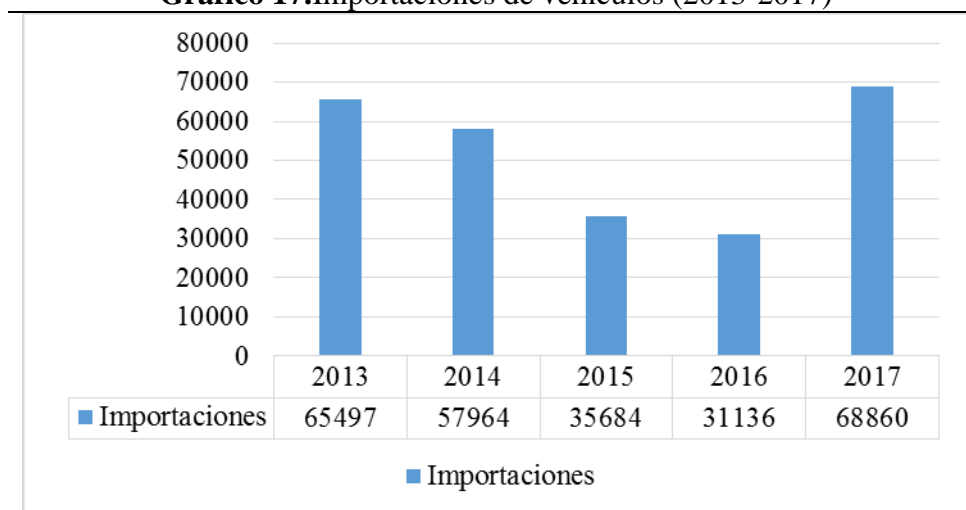
PAÍS	ENSAMBLADORA	2013	2014	2015	2016	2017
	ÓMNIBUS BB	1506	2368	2144	704	630
	AYMESA	4048	6000	1130	-	-
	TOTAL	5554	8368	3274	704	630
	AYMESA	-	-	-	26	10
	MARESA	960	-	-	-	-
	ÓMNIBUS BB	-	-	-	12	10
	TOTAL	960	-	-	38	20

Fuente: CINA E**Elaborado por:** José Alejandro Pazmiño

El mayor destino de exportación para los vehículos ecuatorianos entre el 2013 y 2017 fue Colombia con un total de 18530 unidades exportadas entre las ensambladoras OBB y Aymesa, las exportaciones hacia Venezuela cayeron notablemente a partir del 2013, según los datos proporcionados por el CINA E, 960 fueron las unidades que Maresa exportó a Venezuela en ese año a partir de esa fecha el mercado venezolano se cerró existiendo únicamente exportaciones aisladas en el 2016 y 2017 de reducidas unidades por parte de GM-OBB.

IMPORTACIONES

Gráfico 17. Importaciones de vehículos (2013-2017)



Fuente: CAN

Elaborado por: José Alejandro Pazmiño

Las importaciones de vehículos en los periodos 2013-2016 presentan una tendencia a la baja, sin embargo, para el 2017 el reporte del CINAE presentó un alza muy grande en las importaciones con un total de 68860 unidades que representa un aumento de más del 50 %, cifra superior a los anteriores periodos 2013-2016.

Tabla 26. Unidades Importadas por País de Origen (2013-2017)

PAÍS	2013	2014	2015	2016	2017
COREA DEL SUR	15588	13086	8928	9568	14714
COLOMBIA	5736	6440	3743	5143	8118
CHINA	13188	7708	4595	3970	10932
JAPÓN	7471	8054	7441	3714	6523
MÉXICO	7799	7489	3211	1413	8966
RESTO DEL MUNDO	15715	15187	7766	7321	19607
TOTAL	65497	57964	35684	31136	68860

Fuente: Manifiestos 2010-2012/SENAE 2012 -2016

Elaborado por: CINAE

Dentro de los países que Ecuador más importa vehículos están Corea del Sur, Colombia, China, Japón, y México; Siendo Corea Del sur el mayor socio comercial, Ecuador importó desde Colombia en el 2013 5736 unidades, esta cifra creció para el 2014 año en el cual se registró 6440,

para el año 2015 la cifra de importación desde Colombia se redujo en 41,8%, durante este periodo existió factores como la crisis económica mundial, reducción del precio del petróleo y la devaluación de la moneda que pudieron incidir directamente en estos resultados. Para los años 2016 y 2017 el número de exportaciones vuelve a crecer registrando 5143 unidades y 8118 respectivamente cifra superior en todo el periodo analizado.

Tabla 27. Unidades vendidas por marca y origen (2015-2016)

Marca	2015		Total	2016		Total	Participación 2015	Participación 2016
	Ens	Imp		Ens	Imp			
Chevrolet	28872	6162	35034	20606	4342	24948	42,62%	40,04%
KIA	3768	2893	6661	2832	4125	6957	8,10%	11,17%
Hyundai	146	5619	5765	114	4528	4642	7,01%	7,45%
Suzuki	5188	7	5195	3489	13	3502	6,32%	5,62%
Toyota	-	3773	3773	-	3051	3051	4,59%	4,90%
Great Wall	2113	375	2488	2583	197	2780	3,03%	4,46%
Nissan	-	3936	3936	-	2545	2545	4,79%	4,08%
Mazda	3482	293	3775	1939	403	2342	4,59%	3,76%
Hino	-	3452	3452	-	2078	2078	4,20%	3,34%
Renault	-	1128	1128	-	1726	1726	1,37%	2,77%
Ford	-	1805	1805	-	1627	1627	2,20%	2,61%
Volkswagen	-	1094	1094	-	908	908	1,33%	1,46%
Chery	-	1000	1000	-	867	867	1,22%	1,39%
Mitsubishi	-	553	553	-	431	431	0,67%	0,69%
Zotye	-	2	2	-	312	312	0,00%	0,50%
Jac	-	887	887	-	309	309	1,08%	0,50%
Dfsk	-	541	541	-	266	266	0,66%	0,43%
Honda	-	129	129	-	227	227	0,16%	0,36%
Citroen	-	326	326	-	203	203	0,40%	0,33%
Jeep	-	266	266	-	202	202	0,32%	0,32%
Mercedes Benz	-	322	322	-	195	195	0,39%	0,31%
Byd	-	171	171	-	173	173	0,21%	0,28%
Dongfeng	-	238	238	-	166	166	0,29%	0,27%
Faw	-	248	248	-	165	165	0,30%	0,26%
Audi	-	187	187	-	164	164	0,23%	0,26%
Foton	-	134	134	-	121	121	0,16%	0,19%
Bmw	-	126	126	-	113	113	0,15%	0,18%
Peugeot	-	156	156	-	104	104	0,19%	0,17%
Scania	-	40	40	-	91	91	0,05%	0,15%
King Long	-	57	57	-	85	85	0,07%	0,14%
International	-	207	207	-	80	80	0,25%	0,13%
Mitsubishi Fuso	-	197	197	-	74	74	0,24%	0,12%

Golden Dragon	-	126	126	-	69	69	0,15%	0,11%
Joylong	-	73	73	-	61	61	0,09%	0,10%
Skoda	-	97	97	-	58	58	0,12%	0,09%
Jmc	-	65	65	-	53	53	0,08%	0,09%
Lifan		146	146	-	49	49	0,18%	0,08%
Fiat	-	234	234	-	48	48	0,28%	0,08%
Jimbei	-	-	0	-	46	46	0,00%	0,07%
Camec	-	4	4	-	36	36	0,00%	0,06%
Otras marcas	-	1561	1561	-	431	431	1,90%	0,69%
Total	43569	38630	82199	31563	30742	62305	100,00%	100,00%

Fuente: Registros ventas SRI

Elaborado por: CINA E

En Ecuador existen más 40 marcas de vehículos, de las cuales se producen 8 las demás son importadas, la marca Chevrolet es la que posee mayor participación en el mercado, durante el 2016-2017 la participación fue de 41%, los datos muestran estos resultados ya que en Ecuador existe la ensambladora GM-OBB que produce vehículos de esta marca. La marca Kia también es ensamblada localmente lo cual le da una participación en el mercado del 11% en el mismo periodo, Hyundai, Suzuki y Great Wall tienen un mercado de 7, 6 y 3 % respectivamente. Dentro de las marcas que no se producen en Ecuador están Toyota, Nissan, Hino, Renault, Ford, Volkswagen y Chery con la mayor participación dentro de marcas importadas.

Tabla 28. Principales Autopartes (2016-2017)

Producto	Exportaciones		Importaciones	
	FOB Usd 2016	FOB Usd 2017	CIF Usd 2016	CIF Usd 2017
Neumáticos	45.446880	37.965437	145.047668	98.934514
Rastreo satelital	16.602200	20.687143	17232363	10638408
Baterías y sus partes	13511831	9706713	22166153	20229228
Transmisiones cardánicas y sus partes	1400596	1339346	7987091	5969439
Ejes y sus partes	144360	160759	18063938	11961272
Radiadores y sus partes	-	92148	10219462	9371662
ballestas y sus hojas	4266	70774	1957595	1197092
Silenciadores, tubos de escape y sus partes	-	23100	3600540	2109084
Ruedas y sus partes	-	17840	27129852	14045947
Frenos y sus partes	160947	17277	35387653	29421873
Embragues y sus partes	59896	17081	28202786	24073983
Parachoques y sus partes	31055	16888	9269007	8263976
Los demás partes y accesorios de carrocerías	23000	16119	14420233	9817997

Techos (capotas)	-	4421	1988486	1452793
Rejillas delanteras (Persianas, Parrillas)	-	1732	2268699	2011417
Airbags y sus partes	-	-	1213069	3456112
Asientos utilizados en vehículos automóviles	24504	-	2398345	1463457
Bastidores de chasis y sus partes	-	-	3375135	1027947
Cajas de cambio y sus partes	13154	-	10886998	10507435
Carrocerías de vehículos	-	-	7754053	4532497
Cinturones	16050	-	1776418	724100
Guardafangos, cubiertas de motor, puertas	83107	-	15418368	13055424
Rádios	324302	-	9084292	4574734
Sistemas de dirección y sus partes	5377	-	13628200	11687205
Sistemas de suspensión	115756	-	35201529	19256608
Tableros de instrumentos (salpicadores)	-	-	397568	304953
Tanques para carburante	5166	-	591667	328902
Trenes de rodamiento y sus partes	-	-	6440494	4088253
Vidrios para vehículos	-	-	7171480	5216407
Volantes, columnas, cajas de dirección y sus partes	9620	-	3504673	2802420
TOTAL	77982067	70136778	463783815	332525139

Fuente: SENAE

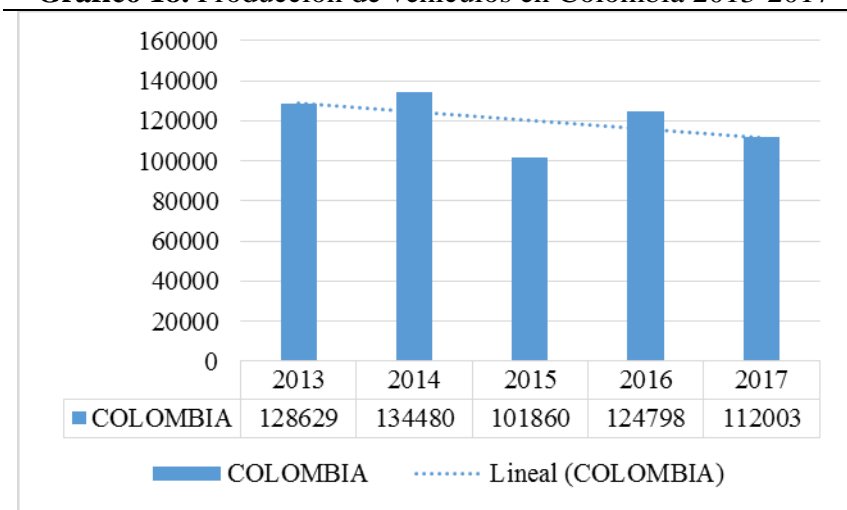
Elaborado por: CINA E

Dentro del mercado de autopartes ecuatoriano se destaca los neumáticos, rastreo satelital, baterías, transmisiones, ejes, radiadores, ballestas, silenciadores, turbos, frenos, embragues, parachoques etc. Las partes y piezas de exportación más representativas son los neumáticos, rastreo satelital y las baterías, entre el 2016-2017 tanto las importaciones como las exportaciones ha disminuido significativamente; los datos proporcionados muestran que, aunque existe industria nacional de partes y piezas, estas no cubren la demanda local, ya que Ecuador importa 3 veces más de lo que exporta de estos bienes, por lo que la oportunidad de inversión para la industria autopartista es muy favorable.

OFERTA Y DEMANDA COLOMBIA

Producción anual

Gráfico 18. Producción de vehículos en Colombia 2013-2017

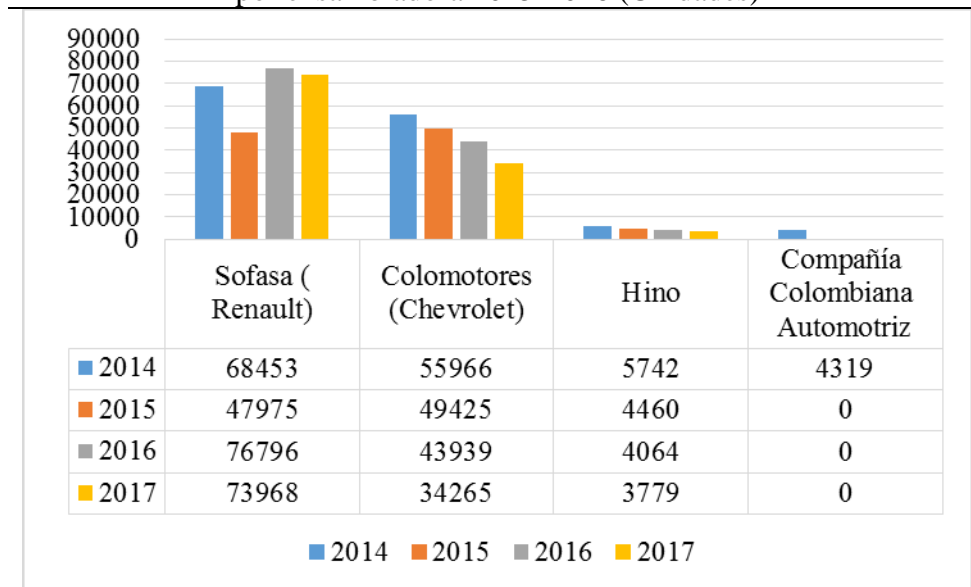


Fuente: Mercado Automotor en la Comunidad Andina 2013-2017

Elaborado por: José Alejandro Pazmiño

Los datos proporcionados por la CAN presenta una tendencias de producción de vehiculos en decenso para el sectroo automotr colombiano , en el año 2013 la produccion de vehiculos en Colombia fue de 128629 unidades, con altas y bajas en produccion el año 2014 fue el año de mayor produccion de vehiculos en el periodo analizado (2013-2017), 134480 fueron las unidades que el sector automotor colombiano produjo para este año , representando un crecimiento del 4,3% en relacion al año anterior. El año 2016 la produccion nuevamnete se reduce y a partir del 2016 las cifras muestran una tendencia de crecimiento en cuanto a produccion, 124798 unidades son las registradas para este año , cifra superior en 22,5 % en relacion al 2015. Finalmente el 2017 se registró una disminución del 10,25% en produccion. Es de señalar que las empresas fabricantes de automoviles para el año 2017 fueron: (COLMOTORES) , quien produce vehiculos de la marca chevrolet, la Sociedad de Fabricación de Automotores (SOFASA) es fabricante de la marca Renault, asi como el fabricante de busees y camiones Hino.

Gráfico 19. Producción de vehiculos en Colombia por ensambladora 2015-2016 (Unidades)



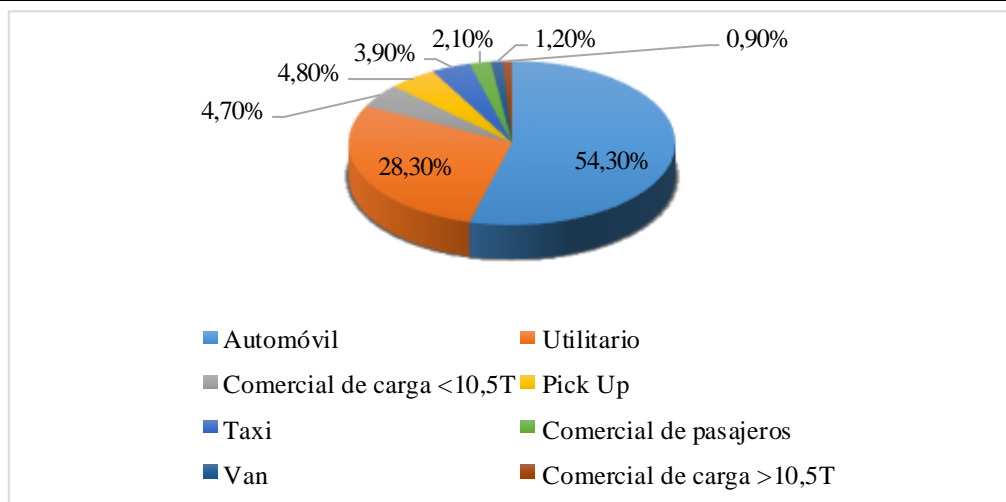
Fuente: Mercado Automotor en la Comunidad Andina 2013-2017

Elaborado por: José Alejandro Pazmiño

Según el informe de la CAN, las empresas fabricantes de automóviles de mayor representatividad en Colombia en el periodo de analisis (2013-2017) fueron: General Motors - Colmotores quien produce automoviles de la marca Chevrolet, la Sociedad de Fabricacion de Automotores S.A - Sofasa, fabricante de la marca Renault, el fabricante de camiones y buses Hino y Compañía Colobiana Autiomotriz representante de la marca Mazda.

La empresa Sofasa, mantiene el liderazgo en la producción en el periodo analizado, con un total de 267192 unidades sproducida entre el 2014-2017, en año en el cual las cifras de producción fueron mayores, fue el 2016 con un total de 76796 unidades. Un total de 183595 unidades produjo Colmotores entre el 2014-2017, siendo el año 2014 el de mayor producción con un total de 55966 unidades, por otro lado la empresa Hino totalizó 18045 unidades en el periodo de analisis y la Compañía Colombiana Automotriz produjo vehiculos hasta el año 2014 en el cual la cifra acendio hasta 4319 unidades , a parti de esa fecha no se registro produccion para esta ensambladora.

Gráfico 20. Participación porcentual por segmento (2013-2017)



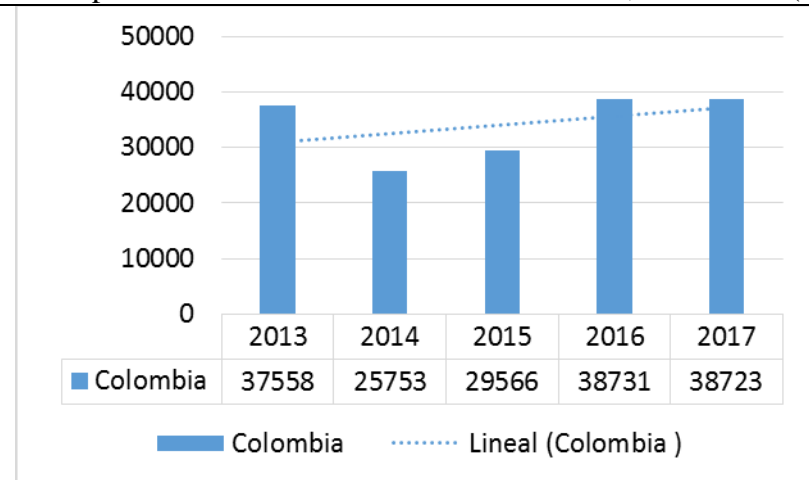
Fuente: ANDEMOS

Elaborado por: José Alejandro Pazmiño

En Colombia el segmento con mayor número de unidades entre (2013-2017) fue el de vehículos automóviles con una participación del 54.3%, seguidos de los vehículos utilitarios (camionetas) con una participación del 28.3%, comerciales de carga 4.7%, pick Up del 4.8%, taxis 3.9%, comercial de pasajeros 2.1%, Van 1,2% y Comercial de carga > 10.5T 0.9%.

EXPORTACIONES

Gráfico 21. Exportación de vehículos Colombia- Mundo, 2013-2017 (Unidades)

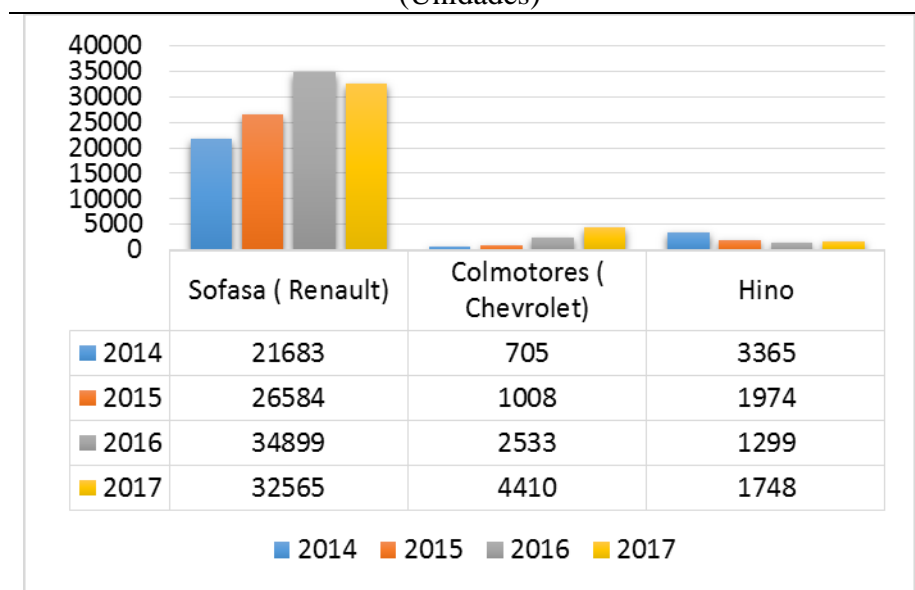


Fuente: Mercado Automotor en la Comunidad Andina 2013-2017

Elaborado por: José Alejandro Pazmiño

Las exportaciones en Colombia entre el 2013- 2017 han tenido una tendencia de crecimiento constante, esto según el Informe del Mercado Automotor de la CAN (2013-2017), el 2013 fue uno de los años con mayor nivel de exportaciones, con un total de 37558 unidades, superior en 2980 unidades al periodo anterior. Estas cifras se redujeron el año 2014, en el cual las exportaciones cayeron en 26.6% lo que ocasionó grandes pérdidas para la economía colombiana. El año 2014 fue uno de los años en los cuales la economía mundial tuvo grandes desajustes, con la caída de los precios del petróleo y minerales, la apreciación del dólar y la devaluación del peso colombiano tuvieron una gran incidencia en estos resultados. El panorama en cuanto a exportaciones cambia a partir del año 2015 y mejora aún para el 2016 y 2017, llegando a una recuperación de las exportaciones e incluso superando los montos de los 5 periodos anteriores, Colombia finaliza el 2017 con un total de 38723 unidades exportadas.

Gráfico 22. Exportaciones de vehículos Colombia-Mundo por ensambladora, 2014-2017 (Unidades)



Fuente: Mercado Automotor en la Comunidad Andina 2013-2017

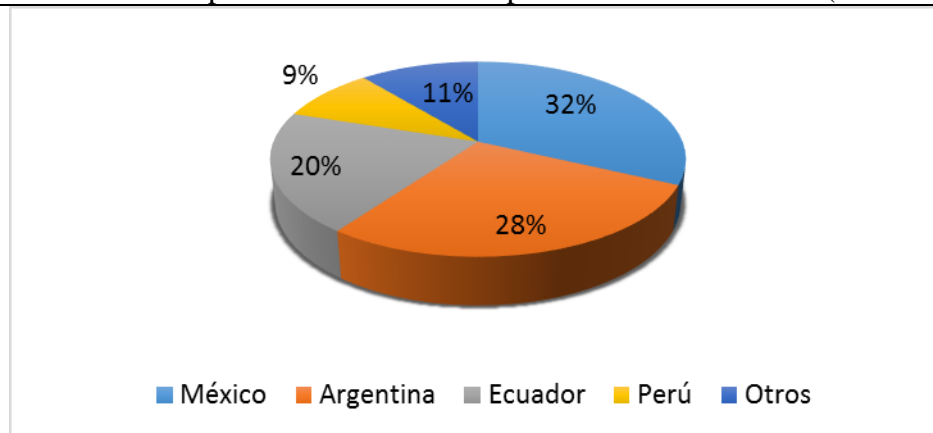
Elaborado por: José Alejandro Pazmiño.

SOFASA es la empresa colombiana que mayor número de unidades exportó entre el 2014-2017, con un total de 115731 unidades de la marca (Renault), la tendencia de exportación ha sido creciente entre el 2013-2017, el 2016 fue el año en el cual la empresa exportó el mayor número de unidades, con un total de 34899. Colmotores (Chevrolet) es la segunda empresa que mayores unidades exportó, a partir del año 2013, las exportaciones por parte de esta compañía presentan

una tendencia creciente, llegando al año 2017 con un total de 4410 unidades exportadas un 43% más que el año anterior. El fabricante de camiones Hino, ha exportado entre el 2013 y 2017 la cantidad de 8386 unidades, siendo el año 2014 el de mayor exportación.

Exportaciones por país de destino

Gráfico 23. Principales destinos de las exportaciones Colombinas (2013-2017)



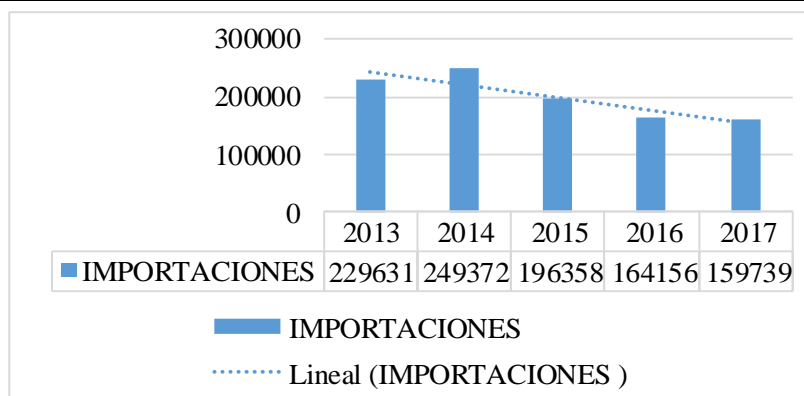
Fuente: FEDESARRO, Andemos

Elaborado por: José Alejandro Pazmiño

Después de la crisis con Venezuela, país que se ubicó hasta el 2008 como el principal destino de las exportaciones de la industria automotriz con el 87% de las exportaciones colombianas de vehículos automóviles, la industria paso por una reestructuración de sus destinos comerciales. Así, en el 2010 Ecuador pasó a ser el mercado más importante para las exportaciones de la industria, mientras que en el 2012 el principal destino fue México, para el 2013 México concentro cerca del 35% del total de exportaciones, mientras que Ecuador ocupó el 20% por debajo de Argentina. (Fedesarrollo, 2014)

IMPORTACIONES

Gráfico 24. Importaciones de vehiculos Colombia-Mundo , 2013-2017 (Unidades)

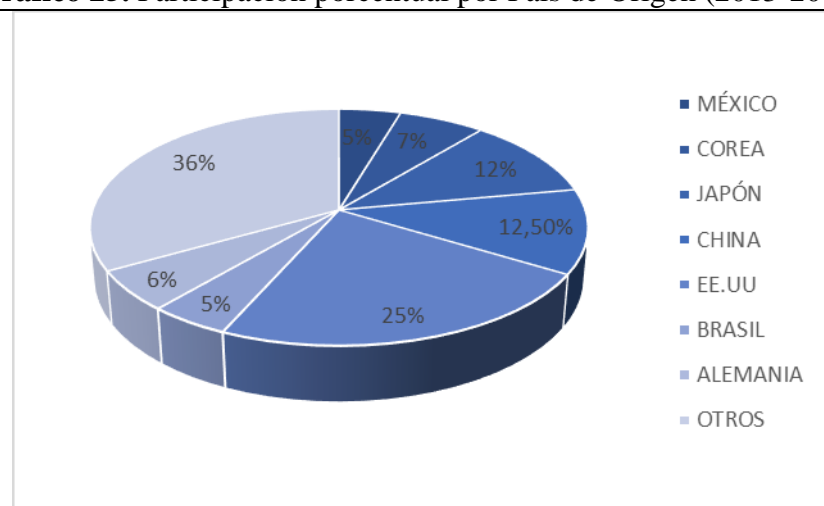


Fuente: CAN

Elaborado por: José Alejandro Pazmiño

Dentro del periodo de estudio, 2013-2017 las importaciones colombianas han tenido altos y bajos, siendo el 2014 el año de mayor ingreso de vehículos a Colombia, 249372 unidades se registraron para este periodo, un 7,9% más que el año 2013 y 17,9% más que el 2012. las importaciones de sector automotriz colombiano han tenido una tendencia a la baja a partir del año 2015, llegando a registrar en este periodo un total de 196358 unidades, para el año 2016 según los datos proporcionados por la CAN Colombia importó un total de 164156 unidades, cifra que fue menor que el 2015, y para el 2017 la cifra se redujo aún más con un (-2,6%) menos que el 2016.

Gráfico 25. Participación porcentual por País de Origen (2013-2017)







Fuente: ANDEMOS, 2016

Elaborado por: José Alejandro Pazmiño

Dentro de los países participantes en el sector automotriz colombiano, el mayor mercado es abastecido por EE. UU con una participación del 25%, China y Japón también poseen un gran segmento de mercado con un 12% , Corea se ubica en un cuarto lugar con una participación del 7% y finalmente México, Brasil y Alemania tienen una participación promedio del 5% del mercado colombiano en cuanto autopartes y accesorios para vehículos automotores y sus motores.

NEGOCIACIÓN

Tabla 29. Acuerdos comerciales suscritos Ecuador y Colombia

ECUADOR	COLOMBIA
	
<p>Ecuador mantiene una política comercial cerrada, debido a que procura proteger su economía.</p> <p>Sin embargo, mantiene acuerdos en organismos regionales como:</p>	<p>La Política comercial de Colombia busca mayor apertura con el objetivo de obtener mayores oportunidades de comercio, inversión e intercambio de tecnología; para lograr un crecimiento sostenible en el país, se han estructurado políticas de integración económica abierta, estas le ha permitido acercarse a nuevos mercados y con aumentar su nivel competitivo.</p>
<p data-bbox="545 1150 589 1230">  </p> <p>+Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) Montevideo, agosto de 1980, Son países originarios de la ALADI, la República Argentina, el Estado Plurinacional de Bolivia, la República Federativa del Brasil, la República de Chile, la República de Colombia, la República del Ecuador, los Estados Unidos Mexicanos, la República del Paraguay, la República del Perú, la República Oriental del Uruguay, la</p>	<p>Colombia, ha firmado varios acuerdos de alcance parcial, regional y de complementación económica.</p> <p>Colombia pertenece a:</p> <p data-bbox="1105 1591 1149 1671">  </p> <p>+Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) que busca en la región la creación de un área de</p>

República Bolivariana de Venezuela, República de Cuba, República de Panamá y La República de Nicaragua.

- Los países miembros se otorgarán recíprocamente una preferencia arancelaria regional.

- Los países miembros establecen un área de preferencias económicas, compuesta por una preferencia arancelaria regional, por acuerdos de alcance regional y por acuerdos de alcance parcial.



+Comunidad Andina (CAN) es una forma de integración que tiene como objetivo facilitar la conformación de una zona de libre comercio entre sus países miembros.



+Comunidad Andina (CAN) 26 de mayo de 1969, Quito, La CAN es un área la cual mantiene una zona de libre comercio, puesto que existen preferencias arancelarias con los países que son miembros.

Los países que lo integran son: Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú

Fuente: CAN

Elaborado Por: José Alejandro Pazmiño

PREFERENCIAS ARANCELARIAS

A continuación, se presenta los porcentajes arancelarios para la importación de vehículos automóviles y sus respectivos Completely Knocked Down (CKD) entre Ecuador- Colombia (CAN), Unión Europea y la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), particularmente Chile, Cuba y México.

Tabla 30. Tarifas arancelarias para la importación de vehículos automóviles hacia Ecuador

Subpartida	Descripción	Arancel Nacional %Ad-Valorem	Requisitos INEN	Unión Europea	CAN		ALADI	
					Bo Co Pe	Cl Cu Mx		
8703.21.00.80	Automóviles de turismo y demás vehículos automóviles concebidos principalmente para transporte de personas, -- de cilindrada inferior o igual a 1.000 cm ³ --- En CKD.	15	SI	11,25	0	0	15	15
8703.21.00.99	---- los demás	40	SI	26,25	0	0	40	40
8703.22.10.80	- - De cilindrada superior a 1.000 cm ³ , pero inferior o igual a 1.500 cm ³ : - - - Con tracción en las cuatro ruedas (4 x 4, camperos, todoterreno): - - - - En CKD	15	SI	11,25	0	0	40	40
8703.22.90.90	- - - - Los demás	40	SI	30	0	0	40	40
8703.23.10.80	- - De cilindrada superior a 1.500 cm ³ , pero inferior o igual a 3.000 cm ³ : - - - Con tracción en las cuatro ruedas (4 x 4, camperos, todoterreno): - - - - En CKD	14,38	SI	10,5	0	0	35	35
8703.23.10.90	- - - - Los demás	40	SI	30	0	0	40	40
8703.23.90.80	- - - Los demás: - - - - En CKD	14,38	SI	11,25	0	0	35	35
8703.23.90.90	- - - - Los demás	40	SI	30	0	0	40	40

8703.24.10.80	- - De cilindrada superior a 3.000 cm ³ : - - - Con tracción en las cuatro ruedas (4 x 4, camperos, todoterreno): - - - - En CKD	14,38	SI	10,5	0	0	35	35
8704.21.10.80	Vehículos automóbiles para el transporte de mercancías. - los demás de motor de embolo (pistón), de encendido por compresión (diésel o semi-diésel) --De peso total con carga máxima inferior o igual a 5t: --- inferior o igual a 4,5 t:	15	SI	12,27	0	0	15	15
8704.21.10.99	----Los demás: ----- Los demás:	40	SI	32,73	0	0	40	40

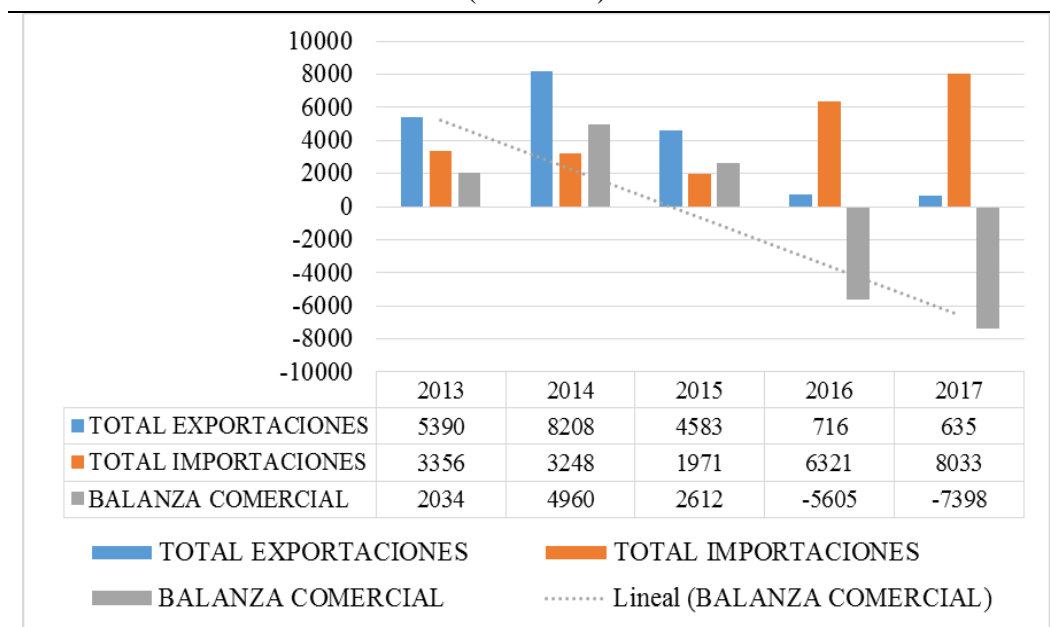
Todas las importaciones pagan: 0,5% FODINFA y 12% IVA (Con acepciones).

Fuente: Arancel de Importaciones Integrado del Ecuador, 2018; CAN

Elaborado por: José Alejandro Pazmiño

BALANZA COMERCIAL

Gráfico 26. Balanza comercial de vehículos automóviles Ecuador- Colombia, 2013-2017
(Unidades)



Fuente: CINAIE / CAN

Elaborado por: José Alejandro Pazmiño

Para el periodo de análisis (2013-2017), los datos proporcionados por el CINAIE muestran una tendencia hacia el déficit en la balanza comercial de vehículos automóviles Ecuador- Colombia. Los segmentos de mayor intercambio son: automóviles, SUV's y camionetas, las compañías importadoras y exportadoras de Ecuador y Colombia con mayor participación en el periodo de análisis fueron: AYMESA, AUTODELTA, IMOAUTO, EUROVEHICULOS, AEKIA, AUTOLIDER, AYASA, AUDESUR, INNOVATION AUTO, AUTOCHERRY, CINASCAR y GM-OBB, para Colombia se destacan SOFASA, COLOMOTORES, METROKIA, COMPAÑÍA COLOMBIANA AUTOMOTRIZ etc.

Para el año 2013 se presentó un superávit en la balanza comercial para el sector ecuatoriano, las unidades exportadas hacia Colombia fueron, 5390 y 3356 importadas, lo cual generó un superávit comercial de 2034 unidades, en el año 2014 se registró un aumento en las exportaciones ecuatorianas del 60,4%, por otro lado, las importaciones desde Colombia sufrieron una reducción, dando como resultado una balanza comercial positiva para el sector ecuatoriano.

El año 2015 la balanza comercial igualmente registró un superávit de 2612 unidades, lo que fue positivo para la industria nacional y para la economía ecuatoriana.

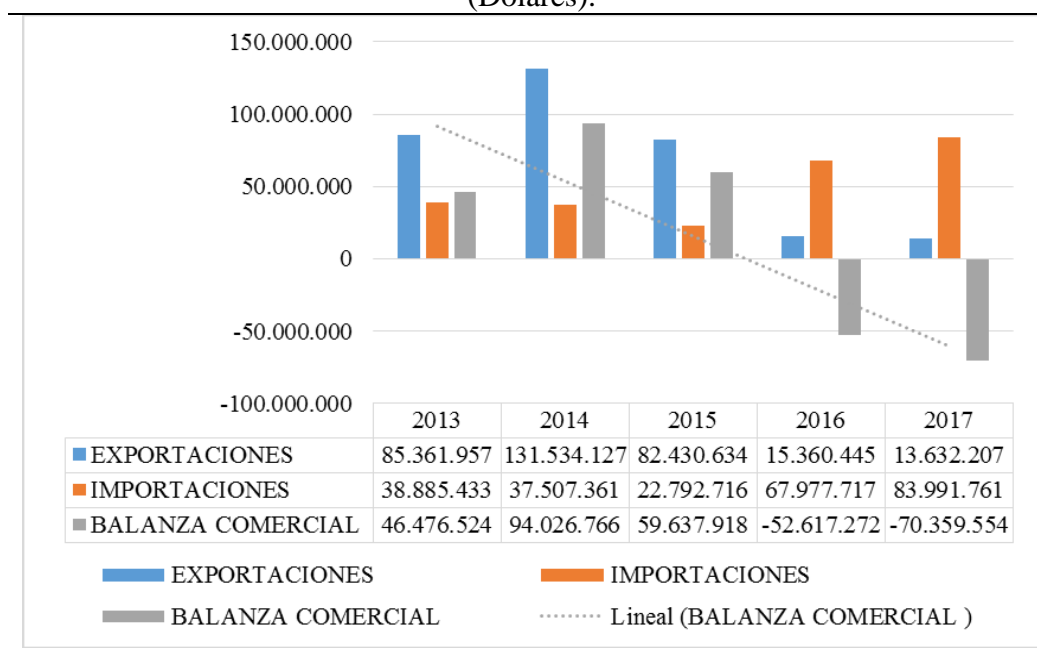
A partir del 2016 Ecuador tuvo una balanza comercial negativa, los datos estadísticos proporcionados por el CINAE muestran que para este año las exportaciones hacia Colombia se redujeron casi en su totalidad, registrando únicamente 716 unidades en este año y 635 unidades en el 2017, exportadas por la empresa GM-OBB.

Por otra parte, las importaciones desde Colombia aumentaron drásticamente registrando un total de 6321 unidades en el 2016 y 8033 el 2017. Siendo estos dos años en los cuales se registró el mayor número de importaciones desde Colombia.

Varios son los problemas que ha tenido el sector automotor ecuatoriano, entre ellos se menciona la falta de una política industrial automotriz, incentivos arancelarios, programas de desarrollo, normativa técnica, ambiental y de seguridad, la imposición de aranceles y cuotas de importación generaron una disminución en la producción de vehículos y encarecieron sus precios volviendo poco competitiva la industria nacional.

Para Colombia el intercambio comercial de vehículos con Ecuador presenta una tendencia muy favorable, la política arancelaria que maneja Colombia le permite ser más competitivo, presentando precios más atractivos en comparación a los vehículos ecuatorianos.

Gráfico 27. Balanza comercial de vehículos automóviles Ecuador- Colombia, 2013-2017 (Dólares).



Fuente: CobusGroup Ecuador-Colombia

Elaborado por: José Alejandro Pazmiño

En lo que se refiere a valores monetarios dentro del periodo de análisis (2013-2017), la balanza comercial Ecuador- Colombia muestra una tendencia en déficit, los años 2013 , 2014 y 2015 fueron según los datos proporcionados por el CobusGroup los mejores años en cuanto a exportación para Ecuador, con \$ 85.361.957 para el periodo 2013 la balanza comercial logro tener un superávit de \$ 46.476.534 , el año 2014 las exportaciones del sector aumentaron en un 35,1% en comparación al año anterior, consiguiendo que la balanza comercial se mantenga en superávit para Ecuador. El año 2015 registró una disminución del 30% en cuanto a exportaciones y en referencia al 2015, para este año se importó un total de \$ 22.792.716, sin embargo, la balanza comercial mantuvo un superávit comercial de 60 millones de dólares aproximadamente. El año 2016 y 2017 las exportaciones de vehículos cayeron notablemente llegando a reducirse en 81% en referencia a año anterior, estos descensos en las exportaciones de vehículos provocaron pérdidas millonarias para Ecuador, más de 120 millones fueron el déficit que registro la balanza comercial para estos años.

ANÁLISIS DE RESULTADOS

Tabla 31.Entrevistados

NOMBRE	INSTITUCIÓN	CARGO
David Molina	Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana (CINAE)	Director Ejecutivo
Oscar Ruano	Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones (Pro Ecuador)	Especialista Regional
Alberto Reza	Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE)	Coordinador Técnico
Santiago León	Ministerio de Industria y Productividad (MIPRO)	Ministro de Industria y Productividad (2017)
Harold Delgado	Cámara de Comercio de Ipiiales (CCI)	Director Ejecutivo

Fuente: Entrevistas

Elaborado por: José Alejandro Pazmiño

1. ¿Cómo ve el desarrollo de la industria automotriz ecuatoriana y cuáles son los retos y oportunidades que se le presentan?

“Esta es una industria que no se ha quedado quieta y que ha ido de la mano con políticas públicas; también, se ha preocupado por ir mejorando e incorporando valor agregado y mayor

conocimiento. La industria ha avanzado de manera importante, sobre todo en mejorar su calidad, esta ha hecho un esfuerzo enorme por cumplir el Reglamento Técnico Ecuatoriano (RTE) 034 (Elementos mínimos de seguridad para vehículos automotores)”

“La industria atraviesa actualmente los momentos más complicados, básicamente porque a partir del año 2012 no ha sido posible delinear una política industrial que le permita proyectarse hacia el futuro y generar una visión sobre los encadenamientos que pueden crear beneficios para la industria; la política industrial actualmente busca establecer un esquema arancelario que premie la incorporación de bienes de la industria local y que permita que las empresa ensambladoras puedan ganarse una reducción arancelaria a cambio del cumplimiento de ciertos requisitos”. (D. Molina, comunicación personal, 22 de mayo de 2018)

Por otro lado, por motivos de las restricciones Ecuador ha disminuido su producción y con ello sus exportaciones, las salvaguardias y cupos de importación han sido factores que ocasionaron estos resultados.

“El reto más importante que se le presenta a la industria es la definición de una política industrial sin ello la industria podría seguir a la baja en los próximos periodos, hace 3 años la industria local representaba un 50% del mercado nacional, una vez quitado los cupos esta cifra se ha reducido hasta un 27%. Actualmente la industria se enfrenta a la entrada de vehículos extranjero como coreanos y alemanes; la industria ecuatoriana no puede competir frente a el tema de precios y sobre todo al tema de seguridad, ya que los vehículos europeos manejan sistemas y normas de calidad superiores a los de Sudamérica (D. Molina, comunicación personal, 22 de mayo de 2018)”.

Colombia

“La industria automotriz colombiana en referencia a los demás países de la zona como Ecuador y Perú que son países que lideran la CAN, ha tenido un avance muy significativo los últimos 5 años en referencia al crecimiento en ventas de vehículos y autopartes principalmente de las ensambladoras GM, SOFASA Y HUNDAI, la producción ha ido en un acenso hasta convertirse en unas firmas solidas en el contexto empresarial colombiano no solo de vehículos sino de autopartes que son un aporte muy significativo para el sector colombiano (H. Delgado , comunicación personal, 3 de agosto de 2018)”

2. ¿Cómo alcanzar altos niveles de Competitividad en el sector?

“Existen varios factores que intervienen, uno de ellos es la política industrial, que plantee el apoyo a la industria automotriz, las plantas y pequeña industria no pueden complementarse con la gran industria, otra de las cosas son los impuestos que el estado debería disolver, hay unas cargas impositivas muy fuertes que lo vuelven al sector poco competitivo. Colombia importa partes, piezas y CKD a un 0% de arancel, en Ecuador se debe pagar, arancel en materias primas, salvaguardias en los años anteriores y un CKD del 15%. (D. Molina, comunicación personal, 22 de mayo de 2018)”.

“La inversión sobre todo en la tecnología es fundamental, con el fin de generar procesos más eficientes, automatización, robotizar los procesos en la industria para conseguir reducciones importantes en los costos, facilitar la inversión extranjera con el objetivo de generar mejores condiciones y mayor productividad, ya que existe un alto nivel de competencia, en un mundo que se va integrando cada vez más, cumplimiento de reglamentos nacionales e internacionales para que nuestros vehículos logren ser competitivos y no tengan inconvenientes en la entrada de mercados internacionales, finalmente Ecuador, debe inclinarse hacia la mejora continua y los procesos de innovación constante, para poder competir con los gigantes internacionales que hoy por hoy ya cumplen con los estándares europeos de seguridad (O, Ruano, comunicación personal, 30 de mayo del 2018)”.

“Por otro lado, de nada sirve hacer grandes inversiones, ser más competitivos, hacer todo con mayor calidad, si no tenemos a quién venderle; hay que buscar nuevos escenarios y nichos de mercado a los cuales podamos ingresar. (S, León, comunicación publicada, mayo del 2017)”

Colombia

“Dentro de los temas más importantes esta la política económica del actual gobierno la cual se ha venido fortaleciendo e impulsando la productividad y competitividad, esto ha sido determinante para que Colombia forme parte del club de países altamente competitivos en el orden internacional del mercado OCDE (H. Delgado , comunicación personal, 3 de agosto de 2018)”.

3. ¿Las ensambladoras de Vehículos de Ecuador cuentan con suficientes empresas de apoyo (Autopartes) para su apropiado funcionamiento?

“Varias son las empresas de autopartes que proporcionan productos de alta calidad hacia la industria local e internacional, para mencionar algunas de ellas destacan las empresas dedicadas a la fabricación de metalmecánica, caucho, vidrios, químicos, plásticos, electrónica, pintura, textil etc. Las empresas ensambladoras y autopartistas trabajan de la mano para construir y consolidar una industria competitiva con alto contenido ecuatoriano, ambas realizan altas inversiones; las primeras en nuevos proyectos de ensamblaje y las segundas, para el desarrollo de partes y piezas que se incorporan en los vehículos (A. Reza, comunicación personal, 23 de mayo del 2018)”.

“Es necesario una gran inversión tanto en tecnología como en conocimiento, debemos ir más allá, con la creación de partes y piezas de mayor tecnología, este es un proceso que no debe dejarse de lado ya que el sector automotor esta en continua innovación, cada año aparecen más vehículos, para este año se puede ver la entrada de la Camioneta Amarok de tecnología alemana, la cual necesita de partes de gran calidad para ser incorporadas (O, Ruano, comunicación personal, 30 de mayo del 2018)”.

Colombia

“Sí, todo hace referencia a la cadena de valor, existe un encadenamiento productivo muy importante para el sector, es necesario contar con las empresas de apoyo ya que son un pilar fundamental para el tema del ensamblaje, también el desarrollo de la mano de obra del cual se ocupa el Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA) de Colombia proporcionando profesionales en las áreas puntuales requeridas por las industrias (H. Delgado, comunicación personal, 3 de agosto de 2018)”.

4. ¿Existe encadenamiento productivo entre la pequeña y gran industria del sector automotor en Ecuador?

“Muchas de las empresas que fabrican partes y piezas en Ecuador son medianas por lo que proporcionan un mayor encadenamiento productivo, varias empresas han generado importantes inversiones para convertirse en proveedores de materiales para el proceso de ensamblaje, que cumplan con los más altos estándares de calidad entre ellas tenemos: Car Soundvision (Tv y

sonido), Colpisamotriz (Pintura), Continenta (Llantas), Crilamyt (Vidrio), Elasto (Asientos), Fabrica de resortes Vanderbilt (Ballestas y resortes), Faesa (Aire acondicionado), Dacar (baterías), Metalcar (piezas y componentes), Metaltronic (metalmecánica), Motion (Accesorios), Ecoenergy (químicos automotrices), Tecnividrio, (Vidrios especiales), Tecnova (baterías), Dana (Ejes diferenciales), Alfinsa (Alfombras), Domizil (Asientos), Infrisa (frenos, pastillas, zapatas, amortiguadores, embragues y bombas) etc. (D. Molina, comunicación personal, 22 de mayo del 2018)”.

“Existen muchas más industrias dedicadas a fabricar partes y piezas, pero no tienen la tecnología necesaria ni la inversión para convertirse en una gran industria, por lo que el encadenamiento productivo no se realiza de la mejor manera y quedan varias brechas por llenar tanto para las ensambladoras como empresas de autopartes; hay que fortalecer al autopartista para que sea más competitivo y para que sea capaz de vender a precios buenos y competitivos para el ensamblador (O, Ruano, comunicación personal, 30 de mayo del 2018)”.

Colombia

“Sí, no se puede desarrollar la industria sin el apoyo de las empresas proveedoras, Colombia posee empresas de apoyo para las ensambladoras de vehículos, chasis, autopartes, una cadena de valor muy completa (H. Delgado, comunicación personal, 3 de agosto de 2018)”.

5. ¿Cuál es el nivel de accesibilidad de las nuevas tecnologías para el sector automotor de Ecuador?

“La tecnología que existe en Ecuador hasta hoy le ha servido para cumplir con las operaciones de ensamblaje, sin embargo, los países de la unión europea, asiáticos y estado unidenses al entrar a competir en el mercado ecuatoriano muestran un panorama muy diferente en cuanto a tecnología ya que su producto o sus vehículos en este caso poseen mejoras significativas, ya sea en rendimiento, estética, conectividad, seguridad etc. Por lo que es fundamental para el sector ecuatoriano generar la transferencia de tecnología ya sea de Estados Unidos, Corea o Alemania para poder mantenerse en el mercado actual. El sector automotor requiere de constante innovación en sus productos, para atender a una demanda cada vez más exigente (O, Ruano, comunicación personal, 30 de mayo del 2018)”.

“El Ministerio de industria y productividad dentro de la política industrial, plantea generar fondos de capacitación para industrias; asignados fondos para que jóvenes puedan ir a estudiar en el extranjero o para que hagan pasantías que sean financiadas por la empresa y cofinanciadas por el estado; de tal manera, se puede conocer de primera mano qué tecnologías se están aplicando en el primer mundo. Por otro lado, también buscan líneas de financiamiento para la innovación tecnológica, para aquellas empresas con tecnología anticuada, donde la calidad es difícil de lograr; la idea es que puedan renovarse, ya que un capital humano sin las herramientas adecuadas, no sirve de mucho (S, León, comunicación publicada, mayo del 2017)”.

Colombia

“Total, Colombia posee un ministerio para las TIC’s, donde la tecnología y la investigación hacen parte fundamental para conseguir niveles aceptables de productividad y competitividad, el aporte de acceso informático es fundamentalmente manejado por los institutos de tecnología e innovación, todo esto apoya al desarrollo de buenos procesos productivos, haciendo la adherencia de los adelantos tecnológicos a todos los procesos de las industrias y aún más para el sector automotor (H. Delgado, comunicación personal, 3 de agosto de 2018)”.

6. ¿Existe capacidad instalada para incrementar las exportaciones ecuatorianas hacia Colombia?

“El Ecuador llegó a exportar alrededor de 23000 vehículos hacia Colombia y Venezuela en el 2012 y hoy en día las exportaciones han decrecido notablemente llegando al 2016 y 2017 con un total de 700 y 600 unidades, los incentivos actualmente no están para exportar de Ecuador hacia Colombia, todo lo contrario, están impuestos para frenar las exportaciones e incentivar las importaciones; la capacidad instalada de las ensambladoras ecuatorianas es muy grande, para el año 2012 se llegó a producir 79000 vehículos sin contar con la producción de CIAUTO, es decir la producción mínima para ese año fue 80000 unidades, pero la capacidad instalada es mayor, podría decirse que alcanzaría las 120000 unidades, para el año 2017 la producción es de 43000 unidades, lo que quiere decir que la industria trabaja a un 50% de su capacidad, sin contar con la entrada de las nuevas ensambladoras como Fisum y Armacar en el 2017 (D. Molina, comunicación personal, 22 de mayo del 2018)”.

Las reducciones en exportaciones para la industria ecuatoriana han sido ocasionadas por problemas económicos y políticos, mas no por falta de capacidad, por lo que la industria podría aumentar su nivel de producción si el mercado demandara mayor número de unidades (A. Reza, comunicación personal, 22 de mayo del 2018)”. Con el paso de los años es difícil decir que la industria poseerá la tecnología y capacidad para poder seguir ensamblando el mismo número de unidades, ya que los modelos de vehículos cambian continuamente, cada año aparecen un nuevo modelo de vehículo, y las preferencias de los consumidores en el mercado local apuntan hacia los vehículos nuevos, por lo que las plantas ensambladoras deben realizar cada año grandes inversiones para poder cumplir con las metas de producción (O, Ruano, comunicación personal, 30 de mayo del 2018)”.

Colombia

“Dentro de todo el contexto de las empresas automotrices, las industrias an implantado fabricas con la capacidad suficiente según sea el requerimiento de la demanda interna como externa, existe todo el musculo financiero suficiente para adquirir espacios físicos y tecnológicos acorde a la necesidad del mercado (H. Delgado, comunicación personal, 3 de agosto de 2018)”.

7. ¿Qué estrategias se aplican dentro del sector automotor para diversificar los destinos internacionales?

“El tema de la promoción comercial, generalmente es a la inversa en nuestro caso, los países de la unión europea, japoneses, coreanos y americanos nos miran a los países latinos como un mercado, con la calidad de vehículos que Ecuador produce actualmente no podría pensar en exportar hacia esos destinos, para Ecuador el mercado que podría abrirse es Centroamérica, sin embargo, por la cercanía con México la entrada hacia este mercado se vuelve muy compleja, por otro lado; los mercados del Mercosur poseen una gran industria, mencionando a Brasil el proveedor más grande de Sudamérica de la compañía GM, que maneja gran parte de estos mercados, otro de los factores por los cuales no se podría llegar hacia México y Brasil es el incumplimiento en las normas internacionales de seguridad y calidad que estos países ya poseen y nuestros vehículos aun enfrentan esa problemática (D. Molina, comunicación personal, 22 de mayo del 2018)”.

“La industria automotriz ecuatoriana apoya todos los acuerdos comerciales que sean beneficiosos para el país, que en el largo plazo permitan generar excedentes de divisas que den oxígeno a la economía y permitan la sostenibilidad de la dolarización; en el campo automotriz, la industria plantea el establecimiento de plazos largos de desgravación, la normativa debe contemplar un piso arancelario en el proceso de desgravación, es decir, que una vez transcurridos los plazos, el arancel no llegue a cero, con ello se mantiene el incentivo a la producción local y evita el desplazamiento de la industria (S, León, comunicación publicada, mayo del 2017)”.

Colombia

“Colombia posee cerca de 20 acuerdos comerciales con varios países, lo que ha dado la posibilidad de traer firmas importantes de la parte automotriz para que realicen sus operaciones de ensamblaje en Colombia. Ha sido determinante para el estado las relaciones del estado con los mercados de Europa y Asia (H. Delgado, comunicación personal, 3 de agosto de 2018)”.

8. ¿Qué oportunidades se generan para el sector la inversión que el estado ha hecho en los últimos años en infraestructura?

“Todo lo que son inversiones de capital social van a contribuir en grandes beneficios, el tema de la electricidad es fundamental ya que esto tiene un impacto directo en la estructura de costos permitiendo conseguir precios más competitivos, si hablamos en el tema de infraestructura de apoyo las carreteras, puertos y aeropuertos proporcionan una gran ventaja para el sector, mejorando los tiempos de entrega y seguridad de la mercancía, igualmente minimizan los costos generales de producción; esto también han ayudado de igual forma a desarrollar el sector; hoy existen autopartistas que antes no existían, los mismos que generan empleo y conocimiento permitiendo tener un ecosistema de innovación, ya que se genera un encadenamiento importante. (A. Reza, comunicación personal, 23 de mayo del 2018)”.

Colombia

“La mayor parte de esos centros de producción se ubican en las zonas francas, las cuales poseen exenciones tributarias, en la parte de rentas, laboral y aduanera, estos son incentivos muy importantes para el desarrollo de las empresas (H. Delgado, comunicación personal, 3 de agosto de 2018)”.

9. ¿Cuáles son los incentivos que el estado proporciona al Sector Automotor?

Ecuador no genera incentivos en la actualidad, todo lo contrario, la política industrial y comercial que se maneja en los últimos años únicamente está dirigida hacia la entrada de divisas para el estado, y bajo una política proteccionista que no ofrece ningún beneficio a las industrias (D. Molina, comunicación personal, 22 de mayo del 2018)”.

Hablando específicamente del sector, los cuatro países que lo conforman poseen las mismas preferencias arancelarias lo cual supuestamente contribuye a una mayor competitividad y mayor dinamismo comercial, sin embargo, la normativa interna actual no permite que el sector automotor ecuatoriano compita de la misma forma que Colombia por la imposición de medias no arancelarias y políticas proteccionistas. Por ejemplo, Colombia importa partes, piezas y CKD a un 0% de arancel, en Ecuador se debe pagar, arancel en materias primas, salvaguardias en los años anteriores y un CKD del 15%, estas medidas generas desventajas al sector y crean brechas muy difíciles de igualar para la industria nacional (A. Reza, comunicación personal, 23 de mayo del 2018)”.

“Sin dejar de lado esto el Código de la Producción Comercio e Inversiones COPCI en su Libro IV sobre el fomento y la promoción de las exportaciones establece varios incentivos los cuales promueven a los diversos sectores, entre ellos se menciona: El acceso a los programas de preferencias arancelarias, derecho a la devolución condicionada total o parcial de impuestos, acogimiento a los diversos regímenes especiales aduaneros con la suspensión del pago de derechos arancelarios e impuestos a la importación, facilitación financiera, capacitación y promoción de exportaciones e incentivos a la inversión productiva, al analizar lo anterior , los incentivos que Ecuador proporciona a la industria son grandes, sin embargo las imposición de impuestos genera costos, los cuales se suman a los productos finales en este caso los vehículos, encareciendo los precios y volviéndolos poco atractivos en el exterior (O, Ruano, comunicación personal, 30 de mayo del 2018)”.

Colombia

“La mayor parte de esos centros de producción se ubican en las zonas francas, las cuales poseen exenciones tributarias, en la parte de rentas, laboral y aduanera, estos son incentivos muy importantes para el desarrollo de las empresas (H. Delgado, comunicación personal, 3 de agosto de 2018)”.

10. ¿Cuáles son las ventajas competitivas que posee Ecuador en relación a los demás países de la CAN, en el Sector Automotor?

“El sector automotor de Ecuador y Colombia es complementario hoy en día no se posee ninguna ventaja con Colombia, la política pública esta impuesta para generarle ventaja a Colombia y desventaja al Ecuador, en Ecuador hoy se tiene salarios altos, ISD, Arancel en las materias primas, arancel en el CKD, que son elementos fuertes que no generan ventajas competitivas (D. Molina, comunicación personal, 22 de mayo del 2018)”.

“Ecuador tiene una gran experticia, un gran conocimiento, ya que varias marcas han invertido en la industria local llegando sus exportaciones hasta los mercados extranjeros particularmente los mercados de Colombia y Venezuela, esas son algunas de las ventajas en cuanto a producción que Ecuador posee (A. Reza, comunicación personal, 23 de mayo del 2018)”.

Colombia

“Colombia ha tenido un auge muy importante destacado en la parte organizacional, un valor agregado al tema comercial, el recurso humano es capacitado de tal forma que genera pertenencia a las industrias lo que contribuye al desarrollo competitivo y también en los temas de innovación. Por otra parte, está la situación política de la estructura del gobierno la cual ha brindado un mejor apoyo a la industria partiendo desde el sentido capitalista y con ello el apoyo de la estructura privada. Contrario a los regímenes de izquierda como Ecuador, Bolivia y Venezuela que han opacado la iniciativa privada y las políticas y funciones no han sido las más prosperas para sacar adelante la economía (H. Delgado, comunicación personal, 3 de agosto de 2018)”.

IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

4.1. RESULTADOS

Según el informe de competitividad del WEF 2017- 2018, en la mayoría de indicadores evaluados, Colombia muestra un mejor escenario que Ecuador. De los 12 indicadores de competitividad, 10 de ellos muestra mejores condiciones para Colombia que para Ecuador, los únicos indicadores en los que Ecuador posee mejores condiciones que Colombia son: la Infraestructura, Salud y educación básica, resultado de la gran inversión que el estado realizó en los últimos años.

los factores macro y microeconómicos que engloban: PIB, PIB Per cápita, Tasa de Inflación, Tasa de desempleo, Riesgo país e Inversión extranjera; los resultados en cuanto a estos indicadores muestran que Colombia posee mayor estabilidad macroeconómica que Ecuador, lo que promueve el crecimiento en sus actividades económicas como la manufactura, construcción, comercio de bienes y servicios, transporte etc.; al contar Colombia con mayor número de habitantes posee altos niveles de producción e igual consumo, lo que genera un gran aporte al PIB del país.

Por otro lado, está la política de inversión, Colombia maneja una política más abierta hacia la inversión y con menos trabas que Ecuador, convirtiendo al país en un escenario de mayor confiabilidad para las compañías extranjeras; esto por motivos del sistema económico de izquierda que se maneja actualmente que no permite una apertura hacia el sector privado, para el 2017 Colombia registró una inversión extranjera de 14 mil millones de dólares, de los cuales el sector manufacturero participó con un 9,1%, cifra superior que la de Ecuador ya que para ese mismo año la inversión en el país fue únicamente de \$ 666, 4 millones.

Este indicador influye directamente en la competitividad del país ya que, al existir mayor inversión extranjera, hay un crecimiento directo en la economía del país, por otro lado, la inversión extranjera da paso a la transferencia de tecnología y conocimiento que son fundamentales para el desarrollo de las industrias.

Para analizar el sector automotor de Ecuador y Colombia, se profundizó en los indicadores que mayor aporte hacen a la industria de los 12 presentados por el WEF, entre ellos tenemos: la Infraestructura, Educación Superior y capacitación, Preparación Tecnológica, Innovación y Sofisticación Empresarial.

Tabla 32. Calificación del Ecuador y Colombia en indicadores de competitividad, (WEF 2017-2018)

	RANKING 2015-2016	RANKING 2015-2016	ECU	COL
INFRAESTRUCTURA				
CALIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA A CARRETERA	29	110	1	
CALIDAD DE INFRAESTRUCTURA ELÉCTRICA	70	79	1	
GENERAL	72	87	2	0
EDUCACIÓN SUPERIOR Y CAPACITACIÓN				
CALIDAD DE LA EDUCACIÓN	88	83		1
CANTIDAD DE EDUCACIÓN	72	50		1
GENERAL	77	66	0	2
PREPARACIÓN TECNOLÓGICA				
DISPONIBILIDAD DE LAS ÚLTIMAS TECNOLOGÍAS	97	85		1
ABSORCIÓN DE TECNOLOGÍA A NIVEL DE EMPRESA	94	83		
IED Y TRANSFERENCIA DE TECNOLOGÍA	120	77		1
GENERAL	92	65	0	2
INNOVACIÓN				
CAPACIDAD PARA LA INNOVACIÓN	104	89		1
CALIDAD DE LAS INSTITUCIONES DE INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA	98	64		1
GASTO DE LA COMPAÑÍA EN I+D	112	89		1
COLABORACIÓN DE LA UNIVERSIDAD EN I+D	102	53		1
GENERAL	111	73	0	4
SOFISTICACIÓN EMPRESARIAL				
CANTIDAD DE PROVEEDOR LOCAL	97	23		1
CALIDAD DE PROVEEDOR LOCAL	99	41		1
NATURALEZA DE LA VENTAJA COMPETITIVA	89	73		1
SOFISTICACIÓN DEL PROCESO DE PRODUCCIÓN	101	78		1
GENERAL	105	64	0	5

Fuente: WEF, 2017-2018

Elaborado por: José Alejandro Pazmiño

La calidad de infraestructura a carretera muestra mejores condiciones en Ecuador que en Colombia, el informe lo ubicó en el puesto número 29 en el ranking mundial y número 2 en Latinoamérica; en Calidad de infraestructura eléctrica en el puesto 70, por otro lado, Colombia es uno de los tres países de Latinoamérica que presentan mayores deficiencias en vialidad ubicándose en el lugar número 110 del ranking, y en calidad de la infraestructura eléctrica en el puesto 79, este es un indicador muy importante para la industria automotriz, según la entrevista realizada Alberto Reza Coordinador técnico de la AEADE.

“Todo lo que son inversiones de capital social van a contribuir en grandes beneficios, el tema de la electricidad es fundamental ya que esto tiene un impacto directo en la estructura de costos permitiendo conseguir precios más competitivos, si hablamos en el tema de infraestructura de apoyo las carreteras, puertos y aeropuertos proporcionan una gran ventaja para el sector, mejorando los tiempos de entrega y seguridad de la mercancía, igualmente minimizan los costos generales de producción (A. Reza, comunicación personal, 23 de mayo del 2018)”.

Dentro del indicador de la educación superior se evalúa la calidad y cantidad de educación, que, según el informe presentado por el WEF 2017-2018, Colombia posee mejores condiciones en este factor, ubicándose en el puesto 83 y 50 en el ranking mundial. Por otro lado, el sector automotor de Ecuador y Colombia realiza periódicamente programas de capacitación para todas sus áreas tanto administrativas como técnicas.

El ranking posiciona a Ecuador en el puesto número 92 en cuanto a preparación tecnológica, en este indicador se evalúan la disponibilidad de las últimas tecnologías, absorción de tecnologías a nivel de empresas, inversión extranjera directa y transferencia de tecnología. Por el primer indicador Ecuador se ubicó por debajo de Colombia en el lugar número 97, 94 es la puntuación que el ranking mundial da al país en absorción de tecnología a nivel de empresa igualmente por debajo de Colombia que para este indicador se posicionó en el lugar número 83 y finalmente en IED y transferencia de tecnología los lugares en el ranking para Ecuador y Colombia son 120 y 77 respectivamente, mostrando que Colombia al poseer mayor inversión, aumenta igualmente la transferencia tecnológica, fundamental para el desarrollo de la industria.

“La tecnología que existe en Ecuador hasta hoy le ha servido para cumplir con las operaciones de ensamblaje, sin embargo, los países de la unión europea, asiáticos y estadounidense al entrar a

competir en el mercado ecuatoriano muestran un panorama muy diferente en cuanto a tecnología ya que su producto o sus vehículos en este caso poseen mejoras significativas, ya sea en rendimiento, estética, conectividad, seguridad etc. Por lo que es fundamental para el sector ecuatoriano generar la transferencia de tecnología ya sea de Estados Unidos, Corea o Alemania para poder mantenerse en el mercado actual. El sector automotor requiere de constante innovación en sus productos, para atender a una demanda cada vez más exigente (O, Ruano, comunicación personal, 30 de mayo del 2018)”. Por otro lado para Colombia la tecnología y la investigación hacen parte fundamental para conseguir niveles aceptables de productividad y competitividad, el aporte de acceso informático es fundamentalmente manejado por los institutos de tecnología e innovación, todo esto apoya al desarrollo de buenos procesos productivos, haciendo la adherencia de los adelantos tecnológicos a todos los procesos de las industrias y aún más para el sector automotor (H. Delgado, comunicación personal, 3 de agosto de 2018)”.

Colombia se posiciona en innovación el puesto número 73, (38) puntos en el ranking por encima de Ecuador, lo que demuestra grandes avances en innovación, proporcionados gran parte por el estado, pero más aún por el sector privado, como anteriores indicadores, la innovación depende directamente del grado de inversión que tenga el país.

existe un mejor escenario para la innovación en Colombia, el informe 2017-2018 nos muestra mayor inversión en innovación por parte del estado, igualmente mayor involucramiento por parte del sector público y privado con el estado.

También existe un gran involucramiento de las universidades en la I +D, permitiendo generar mayores niveles de innovación y por ende de competitividad para Colombia.

“La inversión sobre todo en la tecnología es fundamental, con el fin de generar procesos más eficientes, automatización, robotizar los procesos en la industria para conseguir reducciones importantes en los costos, facilitar la inversión extranjera con el objetivo de generar mejores condiciones y mayor productividad, ya que existe un alto nivel de competencia, en un mundo que se va integrando cada vez más, cumplimiento de reglamentos nacionales e internacionales para que nuestros vehículos logren ser competitivos y no tengan inconvenientes en la entrada de mercados internacionales, finalmente Ecuador, debe inclinarse hacia la mejora continua y los procesos de innovación constante, para poder competir con los gigantes internacionales que hoy por hoy ya cumplen con los estándares europeos de seguridad (O, Ruano, comunicación personal, 30 de mayo del 2018)”.

El informe de competitividad proporcionado por el WEF 2017-2018, posicionan a Colombia como el país que posee mejor sofisticación empresarial, ocupando el puesto número 64 en el ranking por encima de Ecuador el cual se posiciona en el lugar número 105. Los aspectos analizados para el WEF en este indicador fueron: Cantidad de proveedores locales, en el que Colombia obtuvo una calificación de 23, y Ecuador 97, lo que demuestra que, en los diferentes sectores económicos de Colombia, existen muchas empresas de apoyo ya sea de materia prima, productos semielaborados o de servicios.

En cuanto a la calidad de proveedores locales, se menciona que las industrias colombianas poseen mejor calidad que su referente en Ecuador, los avances que la industria de autopartes ecuatoriana ha realizado no han sido suficientes, todo lo contrario, presenta el informe para Ecuador, que no presenta una cantidad de proveedores adecuada contraponiendo el criterio de David Molina, Director Ejecutivo del CINAE el cual expresa que "varias son las empresas de autopartes que proporcionan productos de alta calidad hacia la industria local e internacional, para mencionar algunas de ellas destacan las empresas dedicadas a la fabricación de metalmecánica, caucho, vidrios, químicos, plásticos, electrónica, pintura, textil etc (D. Molina, comunicación personal, 22 de mayo del 2018)".

La sofisticación en el proceso de producción, se mantiene en alto en los sectores colombianos con una calificación de 78, y 101 para Ecuador, lo que presenta que el país no es eficiente en los procesos productivos, en contra de criterio de David Molina director Ejecutivo del CINAE el cual explica que: "Muchas de las empresas que fabrican partes y piezas en Ecuador son medianas por lo que proporcionan un mayor encadenamiento productivo, varias empresas han generado importantes inversiones para convertirse en proveedores de materiales para el proceso de ensamblaje, que cumplan con los más altos estándares de calidad (D. Molina, comunicación personal, 22 de mayo del 2018)"

Finalmente, el indicador llega hasta la naturaleza de la ventaja competitiva, en la industria colombiana existen mejores condiciones y ventajas competitivas que en Ecuador posicionándolo en el puesto 73, mientras que Ecuador ocupa el lugar 89.

Ecuador no genera incentivos en la actualidad, todo lo contrario, la política industrial y comercial que se maneja en los últimos años únicamente está dirigida hacia la entrada de divisas para el estado, y bajo una política proteccionista que no ofrece ningún beneficio a las industrias.

“El sector automotor de Ecuador y Colombia es complementario hoy en día no se posee ninguna ventaja con Colombia, la política pública esta impuesta para generarle ventaja a Colombia y desventaja al Ecuador, la normativa interna actual no permite que el sector automotor ecuatoriano compita de la misma forma que Colombia por la imposición de medias no arancelarias y políticas proteccionistas. Por ejemplo, Colombia importa partes, piezas y CKD a un 0% de arancel, en Ecuador se debe pagar, arancel en materias primas, salvaguardias en los años anteriores y un CKD del 15%, estas medidas generan desventajas al sector y crean brechas muy difíciles de igualar para la industria nacional (D. Molina, comunicación personal, 22 de mayo del 2018)”.

Por otro lado, Colombia ha tenido un auge muy importante destacado en la parte organizacional, un valor agregado al tema comercial, el recurso humano es capacitado de tal forma que genera pertenencia a las industrias lo que contribuye al desarrollo competitivo y también en los temas de innovación (H. Delgado, comunicación personal, 3 de agosto de 2018)”.

Otro de las ventajas que posee Colombia son las zonas francas, las cuales poseen exenciones tributarias, en la parte de rentas, laboral y aduanera, estos son incentivos muy importantes para el desarrollo de las empresas (H. Delgado, comunicación personal, 3 de agosto de 2018)”.

Los indicadores analizados y evaluados anteriormente, proporcionan para el sector automotor colombiano mayores niveles de competitividad que Ecuador. A partir de este escenario, se describe como incide esto en el intercambio comercial de vehículos automóviles Ecuador – Colombia.

BALANZA COMERCIAL

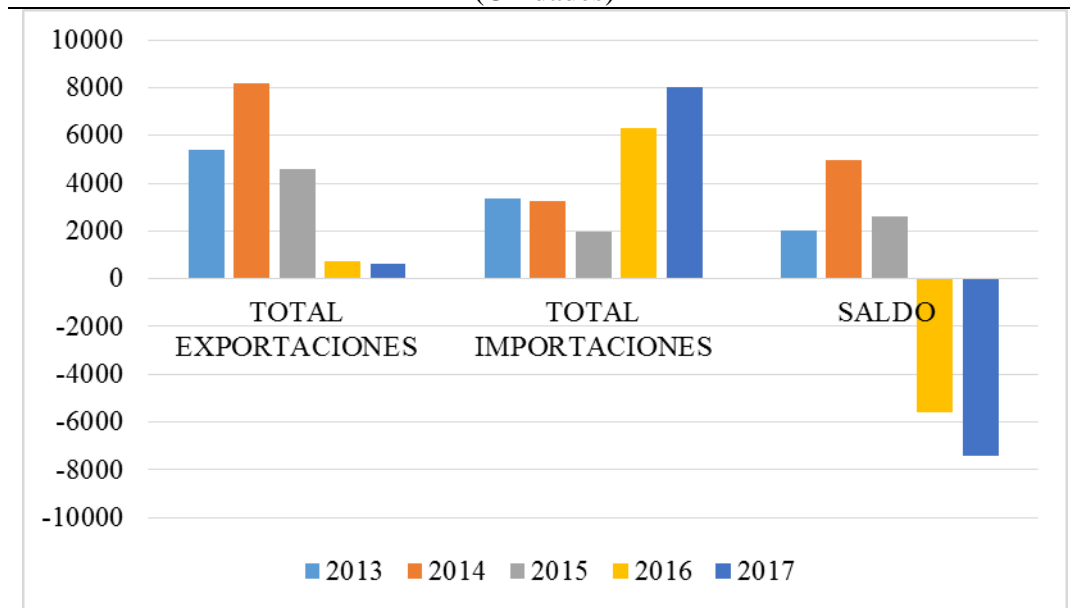
Tabla 33. Balanza comercial de vehículos automóviles Ecuador- Colombia, 2013-2017
(Unidades)

	2013	2014	2015	2016	2017
TOTAL EXPORTACIONES	5390	8208	4583	716	635
TOTAL IMPORTACIONES	3356	3248	1971	6321	8033
BALANZA COMERCIAL	2034	4960	2612	-5605	-7398

Fuente: CINA E / CAN

Elaborado por: José Alejandro Pazmiño

Gráfico 28. Balanza comercial de vehículos automóviles Ecuador- Colombia, 2013-2017
(Unidades)



Fuente: CINAIE / CAN

Elaborado por: José Alejandro Pazmiño

Para el periodo de análisis (2013-2017), los datos proporcionados por el CINAIE y la CAN muestran una tendencia hacia el déficit en la balanza comercial de vehículos automóviles Ecuador- Colombia. Los segmentos de mayor intercambio comercial en el periodo fueron: AUTOMÓVILES, SUV Y CAMIONETAS, las compañías importadoras y exportadoras de Ecuador y Colombia con mayor participación en el periodo de análisis fueron: AYMESA, AUTODELTA, IMOAUTO, EUROVEHICULOS, AEKIA, AUTOLIDER, AYASA, AUDESUR, INNOVATION AUTO, AUTOCHERRY, CINASCAR y GM-OBB, para Colombia se destacan SOFASA, COLOMOTORES, METROKIA, COMPAÑÍA COLOMBIANA AUTOMOTRIZ etc.

De acuerdo con los datos proporcionados por el CINAIE y el CobusGroup, en el 2013 Ecuador importó del mundo un total de 65.497 vehículos, de los cuales 3356 fueron vehículos automóviles importados desde Colombia, representado un valor CIF de 38.885.433 dólares. El 2014 las unidades importadas desde el mundo fueron 57.964, de las cuales se importaron 5,6% desde Colombia, en valores monetarios la cifra da un total en valor Cif de \$ 37.507.361. para los años 2015, 2016 y 2017 las importaciones del mundo se redujeron, sin embargo, todo lo contrario, paso con las importaciones desde Colombia las cuales se acrecentaron, desde Colombia para

estos años se importaron 1971, 6321 y 8033 unidades lo que representó un valor CIF de \$ 174.762.194.

De las exportaciones que Ecuador hizo al mundo en el 2013, alrededor del 80% fue hacia Colombia, con un total de 5390 unidades, las cuales representaron un valor FOB de \$ 85.361.957. El año 2014 la totalidad de las exportaciones echas por Ecuador fueron hacia Colombia, con un total de 8208 unidades exportadas y un valor FOB de \$ 131.534.127, este fue el año en el cual se registró el mayor número de unidades exportadas en el periodo de análisis. Para el 2015 la cifra de exportación Ecuador mundo se redujo, hacia Colombia se exportaron un total de 4583 unidades, en todos estos años se registró en la balanza un superávit comercial hacía con Colombia, sin embargo, el año 2016 y 2017 las exportaciones hacia Colombia cayeron drásticamente registrando un total de 1351 unidades entre los dos años generando un déficit muy grande en la balanza comercial.

Varios son los problemas que ha tenido el sector automotor ecuatoriano en los últimos 5 años, entre ellos se menciona la falta de una política industrial automotriz, falta de incentivos arancelarios, inadecuados programas de desarrollo, imposición de normativa técnica, ambiental y de seguridad, la imposición de aranceles y cuotas de importación generaron una disminución en la producción de vehículos y encarecieron sus precios volviendo poco competitivo al sector.

Para Colombia el intercambio comercial de vehículos con Ecuador presenta una tendencia muy favorable, la política arancelaria que maneja Colombia le permite ser más competitivo, presentando precios más atractivos en comparación a los vehículos ecuatorianos.

PRINCIPALES IMPORTACIONES DE VEHICULOS AUTOMÓVILES ECUADOR – COLOMBIA

Entre el 2013 y 2017, se importaron varios vehículos automóviles desde Colombia, los montos de importación, varían de acuerdo al tipo y la cantidad de vehículos importados, a continuación, se presentan los principales vehículos automóviles importados desde Colombia.

Tabla 34. Principales importaciones de vehículos automóviles Ecuador- Colombia, 2013-2017

SUBPARTIDA	DESCRIPCIÓN ARANCELARIA	MODELO	TOTAL UNIDADE S	TOTAL ECUADOR VALOR \$ CIF
8703231090	(Automóviles de turismo y demás vehículos automóviles concebidos principalmente para transporte de personas con tracción en las cuatro ruedas, camperos, todoterreno, de cilindrada superior a 1.500 cm ³ , pero inferior o igual a 3.000 cm ³)	-GRAN VITARA 3P 4X4 -JEEP RENAULT	210	3.583.519
8703239090	(Automóviles de turismo y demás vehículos automóviles concebidos principalmente para transporte de personas, de cilindrada superior a 1.500 cm ³ , pero inferior o igual a 3.000 cm ³ , los demás)	-CHEVROLET OPTRA ADVANCE 1,8L 4P -CHEVROLET COBALT LTZ -JEEP RENAULT -RENAULT LOGAN FAMILY -RENAULT SANDERO -RENAULT SANDERO RS 2.0 -RENAULT SANDERO STEPWAY -RENAULT DUSTER -CHEVROLET TRACKER LS AC 1.8 5p 4x2 TM SUV	9835	120.353.1 36
8703229090	Automóviles de turismo y demás vehículos automóviles concebidos principalmente para transporte de personas de cilindrada superior a 1.000 cm ³ , pero inferior o igual a 1.500 cm ³ Con tracción en las cuatro ruedas ,4 x 4, camperos, todoterreno	-CHEVROLET SPARK GT MT 1.2 5P	7070	73.547.83 7

8703210099	(Automóviles de turismo y demás vehículos concebidos principalmente para transporte de personas, de cilindrada inferior o igual a 1.000 cm3)	-CHEVROLET SPARK LIFE 1.0 5P 4X2 TM -SPARK LIFE AC 1.0 5P 4X2 TM	2849	53.006.095
8704211099	(Vehículos automóviles para transporte de mercancías, inferior o igual a 4,5 T, los demás)	-MAHINDRA PIK UP AC 2.2	45	664.401

Fuente: CINAIE / CobusGroup Ecuador- Colombia

Elaborado por: José Alejandro Pazmiño

Entre el 2013 y 2017, se exportaron varios vehículos automóviles hacia Colombia, los montos de exportación, varían de acuerdo al tipo y la cantidad de vehículos exportados, a continuación, se presentan los principales vehículos automóviles exportados hacia Colombia.

Tabla 35. Principales exportaciones de vehículos automóviles Ecuador- Colombia, 2013-2017

SUBPARTIDA	DESCRIPCIÓN ARANCELARIA	MODELO	TOTAL UNIDADES	TOTAL ECUADOR VALOR \$ FOB
8703231090	(Automóviles de turismo y demás vehículos concebidos principalmente para transporte de personas con tracción en las cuatro ruedas, 4 x 4, camperos, todoterreno, de cilindrada superior a 1.500 cm3, pero inferior o igual a 3.000 cm3)	GRAN VITARA 3P 4X4	327	3.948.236
8703239090	(Automóviles de turismo y demás vehículos concebidos principalmente para transporte de personas, de cilindrada superior a 1.500 cm3, pero inferior o igual a 3.000 cm3)	KIA SPORTAGE 2.0 LX	7131	118.312.531
8703229090	Automóviles de turismo y demás vehículos	-CHEVROLET SAIL 1.4 4P Y 5P	5132	52.097.085

	automóviles concebidos principalmente para transporte de personas de cilindrada superior a 1.000 cm ³ , pero inferior o igual a 1.500 cm ³ Con tracción en las cuatro ruedas ,4 x 4, camperos, todoterreno	- Kia RIO LS 1.5		
8704211099	(Vehículos automóviles para transporte de mercancías, inferior o igual a 4,5 T, los demás)	-LUV D-MAX DIESEL 2.5 4X4 CS CHASIS SA -LUV D-MAX DIESEL 2.5 4X2 CS CHASIS SA -13961, D-MAX 2.5L DSL CRDI CS 4X2 TM STD -D-MAX 2.5L DSL CRDI CD 4X4 TM STD, -D-MAX 2.5L DSL CRDI CS 4X4 TM AC -D-MAX 2.5L DSL CRDI CD 4X4 TM FULL	6942	153.961.518

Fuente: CINAÉ / CobusGroup Ecuador- Colombia

Elaborado por: José Alejandro Pazmiño

ESTRATEGIAS GENÉRICAS APLICADAS POR EL SECTOR

ECUADOR

Para el intercambio comercial Ecuador- Colombia, el estado se concentra en la estrategia de diferencian, ya que los vehículos Ecuatorianos poseen un valor más elevado que los colombianos; los vehículos ecuatorianos poseen una gran trascendencia en el mercado local e internacional (CAN), las ensambladoras nacionales han producido ciertas marcas desde hace ya varios años, en la actualidad se ensamblan en Ecuador modelos de vehículos bajo las marcas Chevrolet y Kia que no se ensamblan en otra parte de la región; este factor le permite al sector automotor ecuatoriano (ensambladoras), tener una ventaja de diferenciación. Los modelos Kia Sportage y Kia Rio se producen exclusivamente en Ecuador y son distribuidos hacia toda la región andina, al igual que las camionetas D-max de la marca Chevrolet.

Las industrias también han conseguido la diferenciación por la ingeniería del producto, logrando un estilo creativo gracias a la capacidad de investigación, que les proveen las matrices internacionales.

COLOMBIA

Para el intercambio comercial Colombia aplica la estrategia de Liderazgo en costos, Colombia posee un sector automotor en constante crecimiento a nivel nacional e internacional; dentro de las ensambladoras que poseen mayor presencia en el mercado colombiano están Sofasa (1970) representante de la marca Renault y Colmotores (1960) que produce vehículos de la marca Chevrolet. La política industrial que a desplegado el estado para el sector, ha conseguido un fortalecimiento en inversión para las ensambladoras de vehículos, dentro de los regímenes de incentivos están los depósitos especiales, zonas francas, y zonas francas permanentes, las cuales gozan principalmente de suspensión en el pago de tributos sobre la maquinaria, CKD, autopartes, materias primas y materiales que ingresen para ser integrados en el proceso de transformación o ensamble respectivo.

Las ensambladoras y empresa de autopartes con mayor representatividad en Colombia por su trascendencia e inversión poseen en la actualidad una gran y moderna infraestructura con tecnologías de vanguardia lo que permite que sus procesos productivos se realicen de forma eficiente y eficaz, bajo los principios de economía de escala para la reducción significativa en costos (PROEXPORT COLOMBIA ,2017).

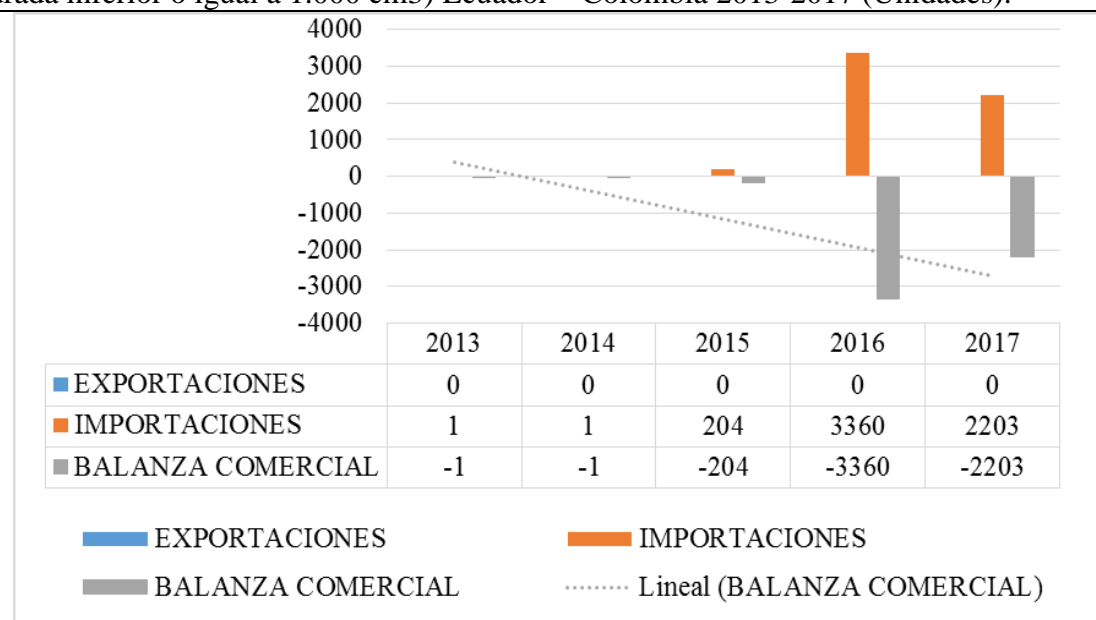
Algunos de los modelos en los cuales las ensambladoras colombianas poseen un liderazgo en costos dentro de la región son: Renault Logan Family, Renault Sandero, Renault Stepway y Renault Duster. por otro lado, están los modelos Chevrolet Spark GT y Spark Life.

Los modelos mencionados son producidos por las compañías colombianas bajo tutela de las multinacionales de manera exclusiva para la región andina, Sofasa y Colmotores poseen el liderazgo en participación desde hace ya varios años por la presencia de una gran red de concesionarios en todo el país y demás estrategias de mercadeo lo que les ha permitido fideliza un gran mercado, las políticas comerciales de cero aranceles a los CKD y autopartes son otro incentivo, permitiendo a los vehículos nacionales tener costos más bajos en relación a los importados desde Ecuador y otros países.

Finalmente se destaca el costo de la mano de obra que según el informe de la CAN es el más bajo de la región, permitiendo al sector obtener una reducción significativa en los costos.

A continuación, se presenta el intercambio comercial Ecuador-Colombia, con las partidas arancelarias específicas de cada segmento de vehículos automóviles.

Gráfico 29. Balanza comercial de la partida arancelaria 8703.21.00.99 (Automóviles de turismo y demás vehículos automóviles concebidos principalmente para transporte de personas, de cilindrada inferior o igual a 1.000 cm³) Ecuador – Colombia 2013-2017 (Unidades).

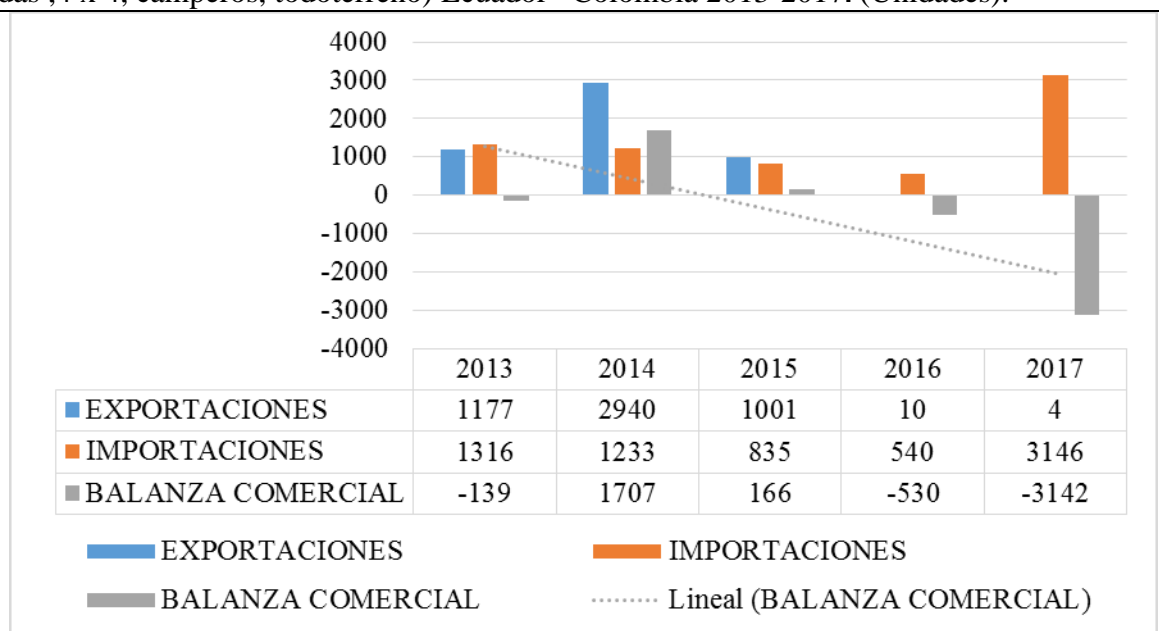


Fuente: CobusGroup Ecuador-Colombia

Elaborado por: José Alejandro Pazmiño

Según los datos proporcionados por el CobusGroup Ecuador no registra exportaciones de esta partida arancelaria entre el 2013-2017. Este segmento de mercado es cubierto por Colombia que participa en la exportación de vehículos de esta partida hacia Ecuador, las importaciones desde Colombia se registran desde el año 2015 con un total de 204 unidades que representan un valor CIF de \$ 1.755.601, el 2016 y 2017 hubo una maximización en cuanto a importaciones llegando a un total de 3360 y 2203 unidades que en Valor CIF sumaron un total de \$ 51.224.022. Los vehículos importados que cumplen con los requisitos de la partida arancelaria en su mayoría fueron los modelos Chevrolet SPARK LIFE 1.0 5P 4X2 TM y SPARK LIFE AC 1.0 5P 4X2 TM, que ingresaron al mercado ecuatoriano a un precio CIF de 8140 y 10285 dólares respectivamente, la compañía exportadora colombiana de mayor participación fue COLMOTORES, y las compañías importadoras en Ecuador para este vehículo fueron GM-OBB, CINASCAR Y ECUAWAGEN S.A.

Gráfico 30. Balanza comercial de la partida arancelaria 8703.22.90.90 (Automóviles de turismo y demás vehículos automóviles concebidos principalmente para transporte de personas de cilindrada superior a 1.000 cm³, pero inferior o igual a 1.500 cm³ Con tracción en las cuatro ruedas ,4 x 4, camperos, todoterreno) Ecuador –Colombia 2013-2017. (Unidades).



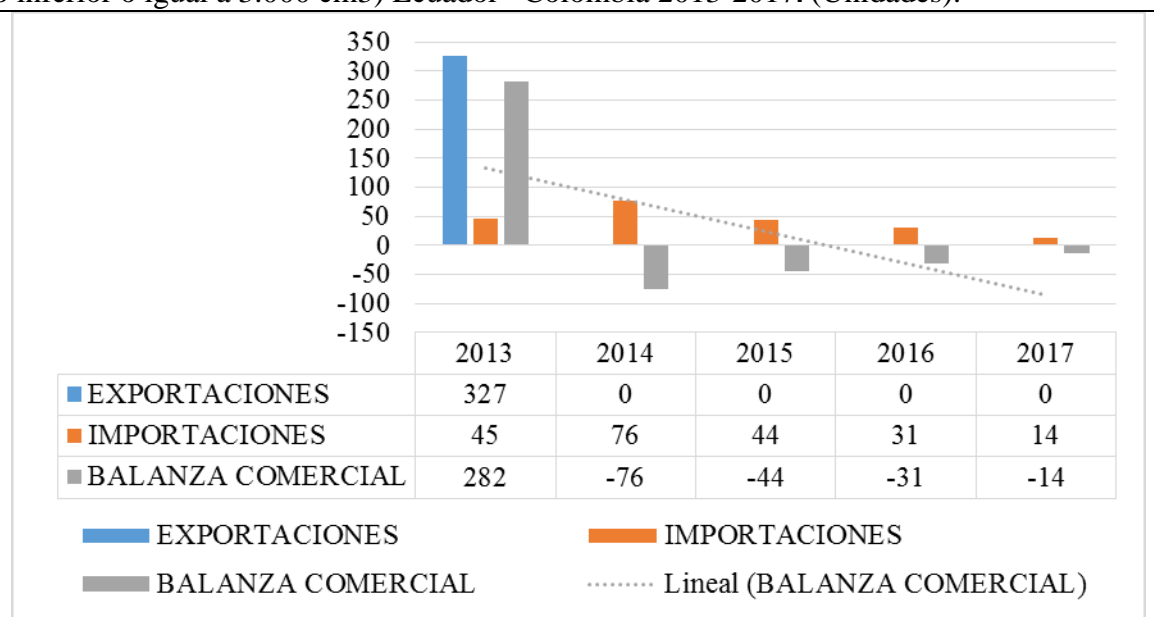
Fuente: CobusGroup Ecuador-Colombia

Elaborado por: José Alejandro Pazmiño

En el periodo 2013-2017, la balanza comercial de la partida 8703.22.90.90 registró un movimiento comercial de 12000 vehículos entre Ecuador y Colombia, de los cuales Ecuador exportó 5132 vehículos hacia Colombia con un valor FOB de \$ 52.097.085 e importó un total de 7070 unidades lo que representó un total en valor CIF de \$ 73.547.837. Para el 2013 las exportaciones de vehículos fueron 1177 unidades, cifra inferior a las 1316 unidades importadas, generando una balanza comercial en déficit para Ecuador. El año 2014 la balanza comercial vuelve a recuperarse generando un superávit de 1707 unidades, en el 2015 la balanza se mantuvo a favor de Ecuador con un total de 166 unidades, para el 2016 la balanza comercial mostró un déficit ya que los niveles de exportación se redujeron casi en su totalidad, con un total de 10 unidades exportadas en este segmento lo que es la caída más grande en los últimos 5 años, finalmente con un porcentaje mínimo en exportaciones y un nivel de importaciones cada vez más creciente, la balanza comercial para el año 2017 se registró en déficit de -3142 unidades, un resultado poco alentador para la industria automotriz ecuatoriana.

Para la partida 8703.22.90.90, los vehículos de mayor movimiento comercial para las exportaciones ecuatorianas fueron el Chevrolet Sail 1.4 4P y 5P a un precio FOB de 10946 dólares exportado en su mayoría por GM-OBB y el Kia RIO LS 1.5 a un valor FOB de 10170 dólares por AYMESA. En cuanto a importaciones dentro de esta partida, se destaca con mayor participación el Chevrolet SPARK GT MT 1.2 5P con un valor CIF de 10368 dólares, exportado por COLMOTORES, las empresas ecuatorianas importadoras de este segmento fueron GM, AYASA, CIANSCAR, MARESA y ECUAWAGEN y para Colombia la importadora METROKIA.

Gráfico 31. Balanza comercial de la partida arancelaria 8703.23.10.90 (Automóviles de turismo y demás vehículos automóviles concebidos principalmente para transporte de personas con tracción en las cuatro ruedas, 4 x 4, camperos, todoterreno, de cilindrada superior a 1.500 cm³, pero inferior o igual a 3.000 cm³) Ecuador –Colombia 2013-2017. (Unidades).



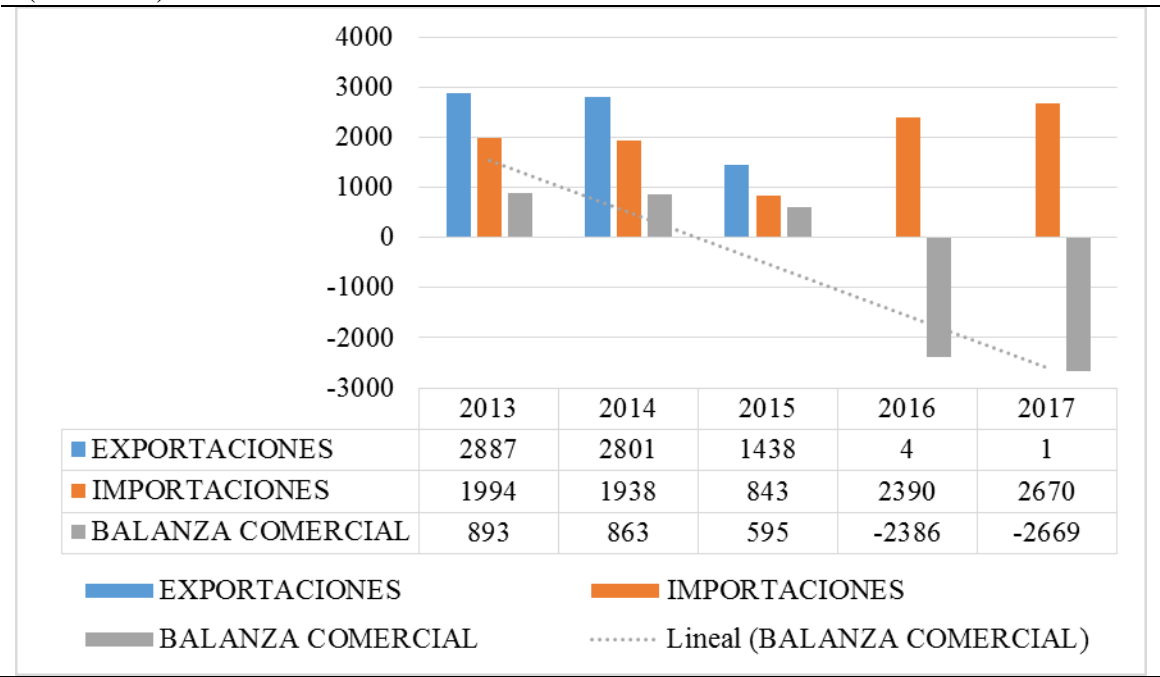
Fuente: CobusGroup Ecuador-Colombia

Elaborado por: José Alejandro Pazmiño

Para la partida arancelaria 8703.23.10.90, los datos proporcionados por el CobusGroup de Ecuador y Colombia, muestran una tendencia hacia el déficit para Ecuador, el periodo 2013 fue el único año en el cual Ecuador exportó en este segmento de vehículos con un total de 327 unidades lo que representó un valor FOB de \$ 3.948.236, las importaciones desde Colombia en todo el periodo de análisis fueron 210 representando un total en valor CIF de \$ 3.583.519. A partir del 2014 la balanza comercial para esta partida presentó déficit. El vehículo que Ecuador exportó hacia Colombia en su mayoría fue el Gran Vitara 3P 4x4 a un precio FOB de 13114 dólares por

parte de la compañía GM-OBB e importó desde Colombia el modelo Gran Vitrara sport 3P a un precio CIF de 11400 dólares y el Jeep 4x4 un precio CIF de \$ 17849, representado a través COLMOTORES. Las importadoras ecuatorianas de mayor representación fueron AYMESA, AUTODELTA E IMOAUTO y para Colombia COLMOTORES.

Gráfico 32. Balanza comercial de la partida arancelaria 8703.23.90.90 (Automóviles de turismo y demás vehículos automóviles concebidos principalmente para transporte de personas, de cilindrada superior a 1.500 cm³, pero inferior o igual a 3.000 cm³) Ecuador –Colombia 2013-2017 (Unidades).

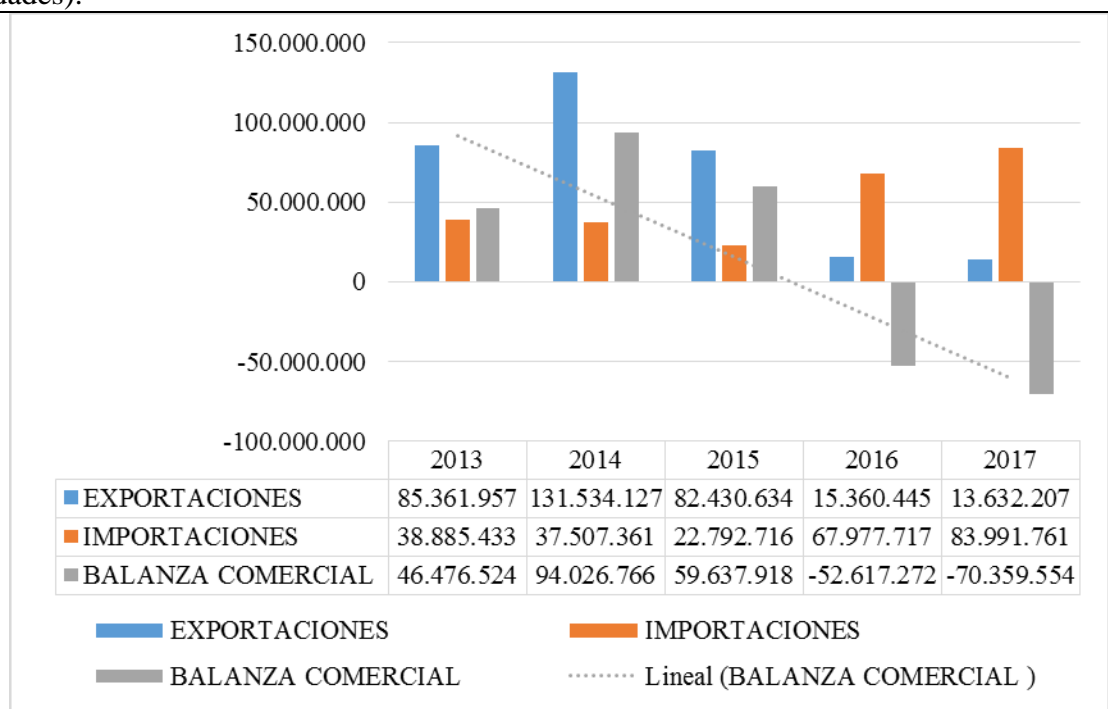


Fuente: Cobus Group Ecuador-Colombia
Elaborado por: José Alejandro Pazmiño

Según los datos aportados por el CobusGroup, la partida 8703.23.90.90 es en la cual se realizó el mayor movimiento comercial de vehículos automóviles entre Ecuador y Colombia en el periodo de análisis. Con un total de 7131 unidades exportadas y 9835 importadas desde Colombia, dentro de este segmento, los vehículos de mayor intercambio comercial entre el 2013-2017 fueron: En importaciones, el CHEVROLET OPTRA ADVANCE 1,8L 4P A UN PRECIO CIF de \$ 13458, CHEVROLET COBALT LTZ a un precio CIF de \$ 15000, JEEP RENAULT a un precio CIF de \$ 13487, RENAULT LOGAN FAMILY a un precio CIF de \$10843, RENAULT SANDERO a un precio CIF de \$ 11016, RENAULT SANDERO RS 2.0 a un precio CIF de \$17000, RENAULT SANDERO STEPWAY a un precio CIF de \$14300, RENAULT DUSTER a un

precio CIF de \$ 18218, CHEVROLET TRACKER LS AC 1.8 5p 4x2 TM SUV a un precio CIF de \$ 13987. Las empresas importadoras con mayor movimiento comercial en estas unidades fueron para Ecuador GM DEL ECUADOR, EUROVEHICULOS, AUTOLIDER, AYASA, AUDESUR, IMOAUTO, INNOVATION AUTO, AUTOCHERRY, CINASCAR, MARESA etc. Para las exportaciones ecuatorianas se destacó el modelo KIA SPORTAGE 2.0 LX a un precio FOB de \$ 16260, por parte de la ensambladora AYMESA e igualmente las empresas exportadoras que han tenido participación en este segmento son AYMESA, EUROVEHICULOS y AEKIA. El año 2013 las exportaciones hacia Colombia se registraron en 2887 unidades, obteniendo una balanza comercial con un superávit de 893 unidades. Para los años 2014- 2015 la balanza comercial se mantiene en superávit con un total de 863 y 595 unidades respectivamente. Para el año 2016 las exportaciones hacia Colombia sufren una caída muy grande pasando de 1438 unidades en el 2015 a 4 unidades para el 2016; todo lo contrario, sucede en la industria colombiana que para el año 2016 las exportaciones tuvieron un crecimiento exponencial, llegando a exportar hacia Ecuador un total de 2390 unidades, finalmente el 2017 la balanza comercial se mantuvo en déficit ya que no se registró exportaciones hacia Colombia y el número de importaciones creció un 28% en comparación al año anterior.

Gráfico 33. Balanza comercial de la partida arancelaria 8704.21.10.99 (Vehículos automóviles para transporte de mercancías, inferior o igual a 4,5 T, los demás) Ecuador –Colombia 2013-2017 (Unidades).



Fuente: CobusGroup Ecuador-Colombia

Elaborado por: José Alejandro Pazmiño

En esta partida arancelaria se clasificó los vehículos para el transporte de mercancías, la balanza comercial muestra un superávit comercial en todo el periodo de análisis (2013-2017), sin embargo, cada año las exportaciones presentan una tendencia a la baja, para el 2013 las unidades exportadas fueron 999 lo que representó una entrada a la economía ecuatoriana con un valor FOB de \$ 21.286.038. Para el 2014 y 2015 los montos de exportación tuvieron un aumento del 59% en referencia al año anterior, con un total de 4611 unidades lo que representó un valor FOB en exportación de \$ 213.964.761, en este año se registró importaciones aisladas desde Colombia, 45 unidades del modelo MAHINDRA PIK UP AC 2.2 a un valor CIF de 14764 dólares que representó un monto de total de 664.401 dólares.

Para el 2016 y 2017 las exportaciones de este segmento redujeron notablemente llegando a exportar un total de 207 y 630 unidades respectivamente, estos fueron los años en los cuales se exportó un número tan limitado de unidades hacia Colombia en todo el periodo de análisis. Los modelos de vehículos que Ecuador exportó hacia Colombia fueron en su mayoría camionetas o pick up's de la marca Chevrolet representada por GM-OBB, los modelos registrados fueron:

LUV D-MAX DIESEL 2.5 4X4 CS CHASIS SA. a un precio de FOB de \$ 23185, LUV D-MAX DIESEL 2.5 4X2 CS CHASIS SA a un precio de FOB de \$ 13961, D-MAX 2.5L DSL CRDI CS 4X2 TM STD, a un precio FOB de \$ 17224, D-MAX 2.5L DSL CRDI CD 4X4 TM STD, a un precio FOB de \$ 23406, D-MAX 2.5L DSL CRDI CS 4X4 TM AC, a un precio FOB de \$ 21032 y D-MAX 2.5L DSL CRDI CD 4X4 TM FULL, a un precio FOB de \$ 24257.

Empresas Importadoras de Ecuador y Colombia año 2013-2017

Tabla 36. Principales empresas importadoras de Ecuador y Colomb

N°	Ecuador	N°	Colombia
1	GMOBB	1	COLMOTORES
2	AYMESA	2	SOFASA
3	MARESA	3	METROKIA
4	AEKIA	4	NAVITRANS
5	FISUM	5	DAIMLER
6	QUITO MOTORS	6	AGRALE
7	IMOAUTO	7	IVECO

Fuente: CobusGroup Ecuador-Colombia

Elaborado por: José Alejandro Pazmiño

4.2. DISCUSIÓN

RESUMEN DE RESULTADOS

La idea a defender de la investigación: Análisis comparativo del intercambio comercial de vehículo automóviles Ecuador Colombia y la competitividad del sector en la CAN, fue: El sector automotor del Ecuador no posee ventajas competitivas con Colombia, existiendo déficit en el intercambio comercial de vehículos automóviles.

Algunos de los resultados encontrados mostraron que, los niveles de competitividad que Posee Colombia en factores como: Estabilidad macroeconómica, Talento humano, Disposición tecnológica, Innovación, Sofisticación empresarial y Ambiente de negocios, son mayores que en Ecuador, el cual solo se destaca en Infraestructura por lo que existen mayor ventaja competitiva para Colombia en el intercambio comercial, sin embargo los datos estadísticos proporcionados por el CobusGroup y el CINAIE, muestran que los niveles de intercambio de vehículos automóviles entre Ecuador y Colombia, no son muy variantes, Colombia envió entre el 2013 y

2017 un total de 22.929 vehículos automóviles hacia el Ecuador entre AUTOMÓVILES, PICK UP, Y SUV, mientras que Ecuador proporcionó al mercado colombiano un total de 19.532 unidades.

Los montos de intercambio no son muy diferentes sin embargo, Colombia mostró un mayor nivel de exportaciones que Ecuador en el periodo de análisis; estos resultados se muestran diferentes cuando se analizan en cifras económicas, el monto total de importaciones que Ecuador realizó desde Colombia sumaron un valor CIF de 251.154.988 dólares, mientras que el monto total de exportación entre el 2013-2017 hacia Colombia fue de \$ 328.319.370, lo que muestra como resultado que aunque el número de importaciones desde Colombia fueron mayores que las unidades exportadas, Ecuador obtuvo una ganancias de \$77.154.382 en el intercambio de este segmento de vehículos, estos resultados se explican por las estrategias que Ecuador y Colombia aplican al sector, Colombia en intercambio comercial participa con una estrategia de liderazgo en costos consiguiendo la exportación de un mayor número de unidades hacia Ecuador, sin embargo Ecuador aplica la estrategia de diferenciación, ensamblando vehículos de diseños únicos que se distribuyen a toda la región.

ESTUDIOS Y TEORIAS A FAVOR Y EN CONTRA

Son varios los antecedentes que proporcionaron información relevante para el presente trabajo, dentro de los estudios a favor se presenta la investigación de Maritza Liliana Vallejo Yar del año 2015, la cual desarrolló el tema: “La Transformación de la Matriz Productiva y el Intercambio Comercial de Vehículos Automóviles Ecuador – Colombia”,

La investigación mostró los objetivos del gobierno que buscó impulsar la transformación de la matriz productiva, a través de la diversificación de la producción, generación de valor agregado, sustitución de importaciones, innovación y tecnología para la transformación productiva, sujetando el estudio en el modelo de Industrialización por Sustitución de Importaciones, expuesto por la CEPAL, sin embargo, este modelo no forma parte del marco teórico en la investigación.

la idea a defender de esta investigación fue “La transformación de la Matriz Productiva, protege la industria de vehículos automóviles e incrementa las exportaciones en el intercambio comercial Ecuador – Colombia”, idea que al presentar los resultados se rechaza ya que, la transformación de la matriz productiva, en los últimos 5 años dentro del sector automotor no ha generado mayor avance, por el contrario las políticas tomadas por el Gobierno han limitado el libre intercambio

comercial de vehículos automóviles con Colombia quien es el principal mercado para las exportaciones nacionales (Vallejo, 2015); resultados que coinciden con los expuestos en la presente investigación, la cual concluyó que los niveles de competitividad (Especialización) del sector automotor de Ecuador en el 2017 son menores que en el sector colombiano esto según el informe mundial de competitividad del (WEF 2017-2018), igualmente las cifras estadísticas presentadas en esta investigación, proponen que desde el año 2013, periodo en el cual ya se implementó el cambio de la matriz productiva a través del Plan Nacional del Buen Vivir 2013-2017, las cifras de producción y exportación por parte de las ensambladoras ecuatorianas disminuyeron constantemente hasta llegar al 2017, el año 2013 las unidades ensambladas en Ecuador fueron 67.476, para el año 2014 la cifra se redujo en un 3,22%, el 2015 la reducción fue mayor con un 22, 53% en relación al año anterior, para el 2016 la reducción fue de 42% y finalmente para el 2017 el número de unidades ensambladas creció en comparación al año anterior pero igualmente fue menor que el 2013, 2014 y 2015. Por otro lado las unidades exportadas hacia Colombia a partir del 2013 han disminuido notablemente, en este año se registró un monto de exportación de 5554 unidades un 57,5% menos que el año anterior, para el 2014 la cifra de exportación se recuperó en un total de 33%, para el 2015 las cifra de exportación se redujeron en un 65% y finalmente para el 2016 y 2017 cayeron a un total de 704 y 630 unidades respectivamente.

Al establecer cupos a las importaciones de CKD y salvaguardias a la importación de productos originarios de Colombia; lo que se busca con estas medidas es proteger la industria nacional de vehículos automóviles, a través del modelo proteccionista para que exista mayor incorporación de componente nacional en los vehículos automóviles ensamblados en Ecuador, no se ha generado incentivos para el intercambio comercial ni un cambio de matriz productiva por el contrario está disminuyendo porcentualmente la fabricación y ensamblaje de vehículos ecuatorianos; Si bien la aplicación de medidas restrictivas permitieron frenar las importaciones de vehículos al país, igualmente limitaron el desarrollo competitivo del sector (Vallejo, 2015).

Por otro lado, uno de los estudios que se contraponen a los resultados de esta investigación , es el presentado por Yolanda Alexandra Santillán Túquerres del año 2015, la cual desarrolló el tema: “Las Licencias de Importación y su incidencia en la Comercialización de Vehículos en Ecuador”, esta investigación se basa en el modelo proporcionado por la CEPAL de la Industrialización por Sustitución de Importaciones la cual es una teoría proteccionista, contrario a la Teoría de la

Ventaja Competitiva de Michael Porter, a favor del libre comercio; la hipótesis que apoyó este estudio fue: “La aplicación de las licencias de importación para los vehículos CBU, incrementaran la producción y comercialización de vehículos nacionales”.

Dentro de los resultados encontrados se menciona que:

En Ecuador, con la transformación de la Matriz Productiva, varios sectores e industrias se encuentran en un cambio por medio de especializaciones y la utilización de implementación tecnológica, desarrollando una sociedad del conocimiento e innovación, gracias al aporte significativo que el gobierno ecuatoriano brinda a los sectores priorizados entre ellos el sector automotriz, el cual ha mantenido cambios favorables, y ha presentado buenos resultados dentro de los ensamblajes, producción de diferentes bienes y servicios. Actualmente tanto el talento humano como las ensambladoras mediante ayuda del gobierno e instituciones se encuentran en capacitaciones constantes para fortalecer las diferentes industrias y sus áreas, después de esta preparación cada persona cumplirá y desempeñará sus funciones a un nivel superior y su trabajo será de calidad y por ende se fomentará las exportaciones con este nuevo aporte. (Vallejo, 2015, pp. 101).

El modelo adoptado de “Sustitución selectiva de Importaciones”, ha frenado las importaciones principalmente de CBU (Vehículos completamente armados) y CKD (Partes y piezas que conforman un vehículo), y de esta manera ha conseguido un equilibrio dentro de la Balanza Comercial.

Lo que se contrapone a los resultados del presente estudio, el cual expone que la sustitución de importaciones no ha mejorado los niveles de producción de vehículos y tampoco ha conseguido equilibrar la balanza comercial, el impacto que ha tenido el cambio de la matriz productiva ha sido mínimo, los niveles de industrialización del Ecuador siguen igual que hace 5 años, para hablar de este proceso de cambio dentro del sector automotor se analiza según los datos recolectados a lo largo del estudio, que el sector ha manejado altos nivel de industrialización por muchos años, por otro lado el modelo de Industrialización por sustitución de importaciones, no ha permitido un desarrollo integral de la industria, como lo explican estudios anteriores, para que este modelo funcione debe existir un nivel de industrialización medio y demás factores de apoyo en el entorno a implantarse, como en los países industrializados, este no es el caso del Ecuador.

Las cifras de producción y exportación de vehículos automóviles encontradas en el presente estudio reiteran lo antes mencionado, la producción a partir del 2012 ha disminuido constantemente hasta llegar al 2017. En el 2012 se produjo en Ecuador un total de 79.616 vehículos entre AUTOMÓVILES, CAMIONETAS Y SUB, para el 2017 esta cifra fue de 43.239 unidades, lo que representa una disminución del 45,6%. En cuanto a balanza comercial a partir

del 2015 ha existido déficit en el intercambio de vehículos con Colombia para el 2017 las unidades exportadas se redujeron casi en su totalidad, varios son los factores que afectan directamente estos resultados, entre ellos están los incrementos arancelarios, restricción a las importaciones (Licencias de importación), salvaguardias, limitación de créditos, y demás factores que influyen el intercambio comercial.

V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1. CONCLUSIONES

Una vez realizada la investigación se establece las siguientes conclusiones.

- El sector automotor ecuatoriano, no cuenta con factores de apoyo por parte del estado, un escenario de mayores impuestos y un ambiente económico poco favorable para los negocios, pese a ello ha logrado mantener altos niveles de producción y exportación, sin embargo, los dos últimos años del periodo de análisis, esas cifras se han reducido motivo de las mayores restricciones impuestas por el estado, el cual en los últimos años ha mantenido una política comercial cerrada que busca proteger a la industria nacional, imponiendo aranceles a las importaciones de CKD y demás autopartes, elevando los costos de producción de los vehículos y generando desventajas en los mercados internacionales.
- El informe mundial de competitividad 2017-2018 presentado por el World Economic Forum y la información de los especialistas entrevistados evalúan y reiteran la competitividad de Ecuador por debajo de Colombia; de los cinco indicadores que influyen directamente en el sector automotor, Colombia posee un mejor escenario en cuatro de ellos, entre estos están la educación superior y capacitación, preparación tecnológica, innovación y sofisticación empresarial, el único indicador que Ecuador se destaca por encima de Colombia es la infraestructura, estos resultados presentan un ambiente competitivo favorable para la industria automotriz colombiana y para el intercambio comercial de vehículos.
- Las cifras de la balanza comercial de vehículos automóviles Ecuador-Colombia 2013-2017, muestran que, aunque el sector automotor colombiano posee mayores niveles competitivos, esto no le proporcionó ventajas en el intercambio comercial, ya que Ecuador tuvo un superávit en el sector de 77.164.382 dólares, por otro lado los datos económicos de la balanza comercial también muestran que los vehículos ecuatorianos de exportación poseen un mayor precio que los vehículos colombianos importados, lo que permitió que los montos de la balanza comercial se compensen, ya que las unidades importadas desde Colombia fueron mayores que las exportadas desde Ecuador, esto se

explica por las estrategias aplicadas por las industrias que para el caso de Colombia destaca el liderazgo en costos y para Ecuador la diferenciación del producto.

- El segmento de vehículos automóviles de mayor exportación hacia Colombia en el periodo 2013-2017, fueron los automóviles de turismo para transporte de personas, de cilindrada superior a 1.500 cm³, pero inferior o igual a 3.000 cm³, con un total de 7131 unidades exportadas y las camionetas menores o iguales a 4,5 toneladas; entre los modelos de exportación se destacan los SUV SPORTAGE 2.0 LX de la marca KIA y las CAMIONETAS LUV D-MAX 2.5 4X2, 4X4 CS y D-MAX 2.5L DSL CRDI CS 4X2, 4X4 TM AC de la marca CHEVROLET, con un total de 6942 unidades.

El segmento de vehículos automóviles que más importó Ecuador desde Colombia en el periodo de análisis fue: Automóviles de cilindrada superior a 1.500 cm³, pero inferior o igual a 3.000 cm³ con un total de 9835 unidades de los modelos OPTRA ADVANCE 1,8, TRACKER LS 1,8 5P de la marca CHEVROLET, también el RENAULT LOGAN FAMILY, SANDERO RS 2,0; STEPWAY y DUSTER. y los Automóviles de turismo de cilindrada superior a 1.000 cm³, pero inferior o igual a 1.500 cm³, en los que se destacó el modelo SPARK GT MT 1,2 5P de la marca CHEVROLET con un total de 7070 unidades.

5.2. RECOMENDACIONES

- Uno de los temas más importantes para el sector es la definición de una política industrial, que plantee el apoyo a la industria automotriz, y logre una sinergia entre la pequeña y gran industria, otra de las cosas son los impuestos que el estado debería disolver, hay unas cargas impositivas muy fuertes que vuelven al sector poco competitivo, como los impuestos a los CKD y demás autopartes que el estado debería disolver ya que estos bienes son cruciales para el ensamblaje de vehículos y que causan elevados costos en los vehículos.
- Es fundamental para el estado aumentar los niveles de competitividad, ya que esto juegan un papel importante en el desarrollo de los sectores económicos, Ecuador no posee un ambiente propicio para el desarrollo de las industrias, La inversión sobre todo en la tecnología es fundamental para el sector automotor, con el fin de generar procesos más

eficientes, automatización, robotizar los procesos en la industria para conseguir reducciones importantes en los costos, facilitar la inversión extranjera con el objetivo de generar mejores condiciones y mayor productividad, finalmente Ecuador, debe inclinarse hacia la mejora continua y los procesos de innovación constante, para poder competir con los gigantes internacionales que hoy por hoy ya cumplen con los estándares europeos de seguridad.

- Ecuador debe buscar nuevos segmentos de mercado en los que pueda ingresar hacia Colombia, ya que en los últimos 2 años las exportaciones de los segmentos tradicionales decrecieron notablemente, si el comportamiento del sector continua así , la balanza comercial se verá en un déficit comercial muy grande, por otro lado de nada sirve hacer grandes inversiones, ser más competitivos, hacer todo con mayor calidad, si no tenemos a quién venderle; hay que buscar nuevos escenarios y nichos de mercado a los cuales podamos ingresar.
- Es necesario una gran inversión tanto en tecnología como en conocimiento, debemos ir más allá, con la creación de partes y piezas de mayor tecnología, este es un proceso que no debe dejarse de lado ya que el sector automotor esta en continua innovación, Ecuador debe diversificas igualmente la producción de vehículos ya que algunos segmentos importados poseen una gran demanda en el mercado interno, que podría ser cubierta por la industria automotriz nacional.

VI. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Arias, Barros. G. (2015). El sector automotriz: evaluación del componente nacional en el periodo 2002-2013. (Tesis inédita de pregrado). PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR, Quito-Ecuador.
- Banco Mundial, (2017). *Doing Business en Colombia 2017*. Washington, D.C.: Grupo del Banco Mundial. Licencia Creative Commons Attribution CC BY 3.0 IGO.
- Caza, E. y Yacelga, C. (2016). El Intercambio comercial Ecuador – Colombia y los efectos de la aplicación de las salvaguardias en las importaciones y exportaciones por carretera. SATHIRI, volumen (11), pp. 42-44.
- Código Orgánico de Producción Comercio e Inversiones (2010). COPCI, Quito, Ecuador.
- Constitución de la República del Ecuador (2008). Constitución de la República del Ecuador, Montecristi, Ecuador.
- Estrada, P (2016). Definición de comercio exterior. En P. Estrada, Comercio Exterior y Negocios Internacionales (pág.15). Quito: COGNITO ECUADOR.
- El país. (2016). La revolución de la tecnología en el sector automotriz. El País. Recuperado de <http://www.elpais.com.co/tecnologia/la-revolucion-de-la-tecnologia-en-el-sector-automotriz.html>
- Galarraga, Mejía. A. (2013). IDENTIFICACIÓN DE LINEAMIENTOS DE LA EDUCACIÓN SUPERIOR PARA LA TRANSFORMACIÓN PRODUCTIVA CON EQUIDAD EN EL ECUADOR. (Tesis inédita de pregrado). Universidad San Francisco de Quito, Quito-Ecuador.
- GM_OBB. (29 de diciembre del 2012). General Motors Ómnibus BB confía en el país. Quito. Chevrolet Recuperado de <http://media.gm.com/media/ec/es/chevrolet/news.detail.html/content/Pages/news/ec/es 2011/Dec/1229 mipro.html>
- Hernández, et al. (2014). La investigación cualitativa, En Hernández, Metodología de la investigación (pág. 4-9, 94-96). México, MCGRAW-HILL.
- Imbacuan Gordón, V. (2015). La Transformación de la Matriz Productiva y el intercambio comercial de neumáticos y llantas entre Ecuador y Colombia. (Tesis inédita de pregrado). Universidad Politécnica Estatal del Carchi, Tulcán-Ecuador.
- Mora, et al. (2015). Análisis de la aplicación de la normativa andina de transporte por carretera en la frontera Tulcán- Ipiales. SATHIRI, volumen (9), pp. 179-183.
- OCDE. (2016), Education in Colombia. Paris, Francia, OCDE

- Pacheco, L. (2009). Las políticas de la producción. En L. Pacheco. Economía Política (pág. 83-89). México: s/n.
- PRO ECUADOR, (2017). Análisis sectorial Automotriz. Quito, Ecuador.
- PROEXPORT, (2012). INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN COLOMBIA, Bogotá D.C
- Suárez, J. (2015). ANÁLISIS DE LOS EFECTOS DE LA IMPLEMENTACIÓN DE UN SISTEMA ANDON EN UNA PLANTA ENSAMBLADORA DE VEHICULOS PARA EL AUMENTO DE LA PRODUCTIVIDAD: Caso AYMESA S.A. (Tesis inédita de maestría). PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR, Quito-Ecuador.
- Tinajero, C. y Vizcaíno, G. (2016). La educación superior y el desarrollo económico de América Latina. SATHIRI, volumen (9), pp. 101
- Vargas & Renata. (2012). Las relaciones Comerciales de América Latina: Integraciones económicas regionales y análisis de la proliferación de acuerdos con los EE.UU. Revista de Derecho, No. 9 UASB-Ecuador,3.
- Villamizar, R (1995). La competitividad. En R. Villamizar, ZENSHIN (Pág. 13-20). Bogotá: s/n.
- Vallejo, M. A. (2015). LA TRANSFORMACIÓN DE LA MATRIZ PRODUCTIVA Y EL INTERCAMBIO COMERCIAL DE VEHÍCULOS AUTOMÓVILES ECUADOR-COLOMBIA.Comercio & Negocios Dinámica Económica de Frontera, volumen (5), pp. 101-102.

VII. ANEXOS

ANEXO 1

Tabla 37. Calificación de Ecuador y Colombia en competitividad 2015-2018

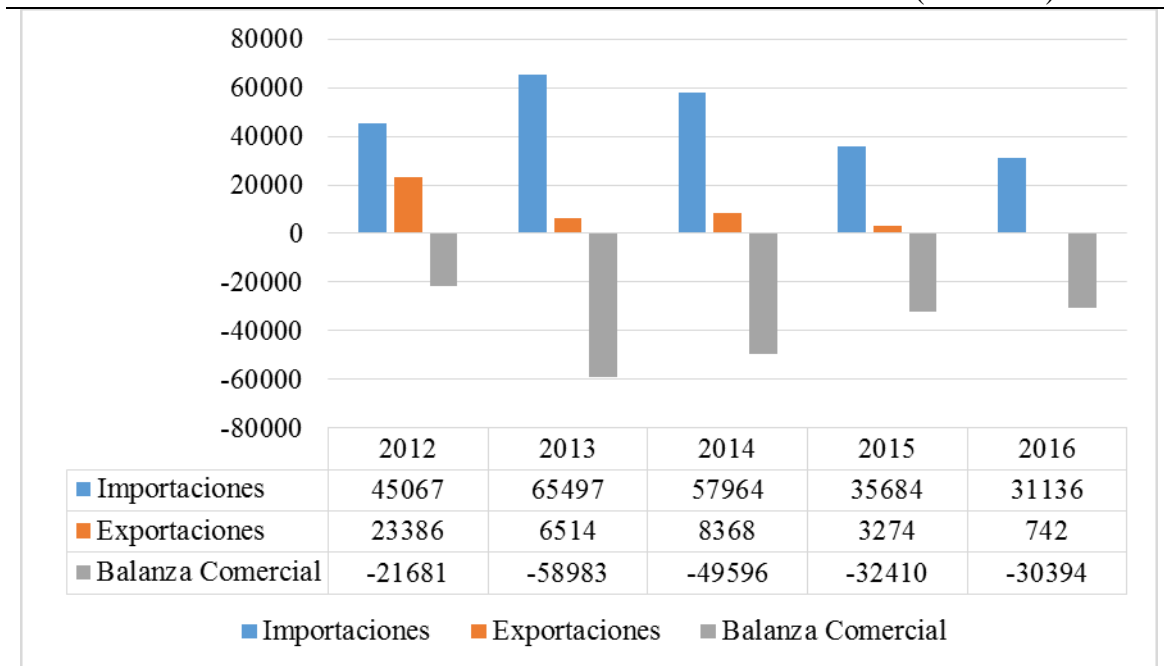
INDICADORES	ECUADOR		COLOMBIA		CALIFICACIÓN 2017-2018	
	RANKI NG 2015- 2016	RANKI NG 2017- 2018	RANKI NG 2015- 2016	RANKI NG 2017- 2018	ECU	COL
INSTITUCIONES	105	128	114	117		X
INFRAESTRUCTURA	67	72	84	87	X	
ESTABILIDAD MACROECONÓMICA	75	91	32	62		X
SALUD Y EDUCACIÓN BÁSICA	59	61	97	88	X	
EDUCACIÓN SUPERIOR Y CAPACITACIÓN	67	77	70	66		X
EFICIENCIA EN EL MERCADO DE BIENES	126	128	108	102		X
EFICIENCIA EN EL MERCADO LABORAL	112	126	86	88		X
DESARROLLO DEL MERCADO FINANCIERO	92	113	25	27		X
PREPARACIÓN TECNOLÓGICA	83	92	70	65		X
TAMAÑO DEL MERCADO	63	66	36	37		X
SOFISTICACIÓN EMPRESARIAL	87	105	59	64		X
INOVACIÓN	86	111	36	73		X
RANKING GENERAL	76	97	61	66	2	10

Fuente: World Economic Forum (WEF), 2017-2018

Elaborado por: José Alejandro Pazmiño

ANEXO 2

Gráfico 34. Balanza comercial de vehículos Ecuador- Mundo (Unidades)

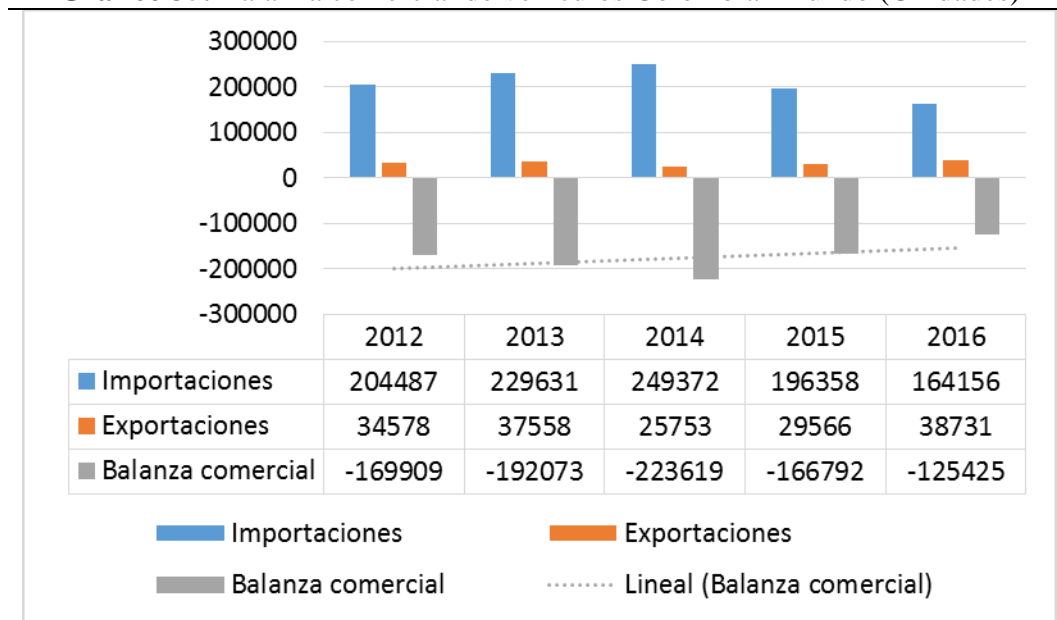


Fuente: CAN/ CINAIE

Elaborado por: José Alejandro Pazmiño

ANEXO 3

Gráfico 35. Balanza comercial de vehículos Colombia- Mundo (Unidades)



Fuente: CAN

Elaborado Por: José Alejandro Pazmiño

ANEXO 3



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



Reciba un cordial saludo de parte de la Universidad Politécnica Estatal del Carchi (UPEC), la siguiente entrevista se aplica con el fin de recolectar información relevante y necesaria para la elaboración del Trabajo Final de Grado, cuyo objetivo es: **REALIZAR UN “ANÁLISIS COMPARATIVO DEL INTERCAMBIO COMERCIAL DE VEHÍCULOS AUTOMÓVILES ECUADOR - COLOMBIA Y LA COMPETITIVIDAD DEL SECTOR EN LA COMUNIDAD ANDINA DE NACIONES”**

Datos informativos:

Nombre de la InstituciónCIANE.....
Nombre del entrevistado..... David Molina.....
Cargo del entrevistado.....DIRECTOR EJECUTIVO.....
Dirección:AV. AMAZONAS Y REPÚBLICA (QUITO-ECUADOR)
Teléfono:0999238444.....

1. ¿Cómo ve el desarrollo de la industria automotriz ecuatoriana y cuáles son los retos y oportunidades que se le presentan?

La industria atraviesa actualmente los momentos más complicados, básicamente porque a partir del año 2012 no ha sido posible delinear una política industrial que le permita proyectarse hacia el futuro y generar una visión sobre los encadenamientos que se pueden generar en los últimos años. Ecuador no posee una política industrial integral, existen varias cosas que ocurren en el mercado, en el caso de la política arancelaria, los vehículos armados pagan un arancel del 35% y los vehículos en CKD pagan un 15%, por lo que decimos que la industria tiene un nivel de protección estas condiciones no son ciertas en su totalidad, ya que buena parte de los vehículos vienen de donde se tiene acuerdos comerciales por ejemplo de Colombia los vehículos llegan pagando cero por ciento de arancel, alrededor del 11 % de las vetas son vehículos que vienen desde Colombia, y estos vehículos compiten en el segmento ecuatoriano; la industria automotriz ecuatoriana y colombiana son casi idénticas ya que producen casi los mismo vehículos, distintos del caso de Europa que tienen segmentos mucho más altos, no obstante los vehículos europeos vienen con tarifas arancelarias reducidas

al corto y media o plazo. Sostener una industria tiene que competir con 0% de arancel que viene de Colombia y con 0% de arancel que vendrá de Europa, con 0% de arancel de vehículos híbridos que también entran en el segmento de la industria local es muy complicado. La política industrial actualmente busca establecer un esquema arancelario que premie la incorporación de bienes de la industria local y que permita que la empresa ensambladoras puedan ganarse una reducción arancelaria a cambio del cumplimiento de ciertos requisitos.

Se pide bajar el arancel de 15% hasta llegar al 0% inclusive siempre y cuando las empresas ensambladoras demuestren que están involucrando mayor contenido local, generando mayor encadenamiento productivo. Lo que se pide a los ministerios es establecer una tabla arancelaria que permita menor arancel en la medida que se incorpora contenido local. La normativa actualmente impone la incorporación mínima de componente local del 16% en los próximos 18 meses.

El reto más importante es la definición de una política industrial sin ello la industria podría desaparecer, hace 3 años la industria local representaba 50% del mercado, una vez quitado los cupos esta cifra se ha reducido hasta un 27%.

2. ¿Cómo alcanzar altos niveles de Competitividad en el sector?

Existen varios factores que intervienen, uno de ellos es la política industrial, política pública que plantee el apoyo a la industria automotriz, las plantas y pequeña industria no pueden complementarse con la gran industria, otra de las cosas son los créditos e impuestos que el estado debería devolver como el ISD vía crédito tributario, hay unas cargas impositivas muy fuertes que lo vuelven al sector poco competitivo. Colombia importa partes, piezas y CKD a un 0% de arancel, en Ecuador se debe pagar, arancel en materias primas, salvaguardias en los años anteriores y el CKD del 15%.

En cuanto al proteccionismo dentro del sector, el estado proporciona una protección sin nada a cambio; únicamente con el objetivo de recaudar impuestos y aumentar las rentas fiscales.

3. ¿Las ensambladoras de Vehículos de Ecuador cuentan con suficientes empresas de apoyo (Autopartes) para su apropiado funcionamiento?

Ecuador posee varias empresas de autopartes que proporcionan componentes, partes y piezas; para los nuevos modelos y desarrollos, las empresas deben realizar grandes inversiones con el objetivo de realizar un encadenamiento productivo, sin embargo el mercado ecuatoriano es muy pequeño y estas inversiones no son viables ya que su recuperación se podría extender demasiado tiempo.

4. ¿Existe encadenamiento productivo entre la pequeña y gran industria del sector automotriz en Ecuador?

Si, muchas de las empresas que fabrican partes y piezas en Ecuador son grandes por lo que proporcionan un mayor encadenamiento productivo, entre ellas tenemos: Car Soundvision, Colpisamotriz, Continental, Crilamyt, Elasto, Fabrica de resortes Vanderbilt, Faesa, Baterias Dacar, Metalcar, Metaltronic Ecoenergy etc.

5. ¿Cuál es el nivel de accesibilidad de las nuevas tecnologías para el sector automotriz de Ecuador?

La fabricación de cualquier parte o pieza, requiere la incorporación de tecnología, las empresas deben tener estándares internacionales de calidad y eso implica tener una asociación de tecnología extremadamente fuerte, todo proyecto nuevo de ensamblaje exige el cumplimiento de estándares de calidad y eso no se puede lograr sin una buena tecnología.

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

Si, el Ecuador llego a exportar alrededor de 23000 vehículos hacia Colombia y Venezuela en el 2012 y hoy en día las exportaciones han decrecido notablemente llegando al 2016 y 2017 con un total de 700 y 600 unidades, los incentivos actualmente no están para exportar de Ecuador hacia Colombia, todo lo contrario, están impuestos para frenar las exportaciones e incentivar las importaciones; la capacidad instalada de las ensambladoras ecuatorianas es muy grande, para el año 2012 se llegó a producir 79000 vehículos sin contar con la producción de CIAUTO, es decir la producción mínima para ese año fue 80000 unidades, pero la capacidad instalada es mayor, podría decirse que alcanzaría las 120000 unidades, para el año 2017 la producción es de 43000 unidades, lo que quiere decir un 50% de su capacidad.

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

El mercado de la industria automotriz es muy complejo por las distintas marcas, las compañías grandes tienen un mercado consolidado, para Ecuador el mercado que podría abrirse es Centroamérica, sin embargo, por la cercanía con México la entrada hacia este mercado se vuelve muy compleja, por otro lado, los mercados del Mercosur poseen una gran industria, mencionando a Brasil el proveedor más grande de Sudamérica de la compañía GM, que maneja gran parte de estos mercados.

8. ¿Qué oportunidades se generan para el sector la inversión que el estado ha hecho en los últimos años en infraestructura?

El hecho de que tengamos en la actualidad vías en buen estado ha logrado que las compañías de transporte privadas tengan una gran demanda, y eso ha permitido que las ventas se mantengan en alto; sin embargo en cuanto a disposición energética, los avances han sido muy lentos.

9. ¿Cuáles son los incentivos que el estado proporciona al Sector Automotriz?

Ecuador no genera incentivos en la actualidad, todo lo contrario, la política industrial y comercial que se maneja en los últimos años únicamente está dirigida hacia la entrada de divisas para el estado.

10. ¿Cuáles son las ventajas competitivas que posee Ecuador en relación a los demás países de la CAN, en el Sector Automotriz?

Hoy en día no poseemos ninguna ventaja con Colombia, la política pública está impuesta para generarle ventaja a Colombia y desventaja al Ecuador, hoy por hoy tenemos salarios altos, ISD, Arancel en las materias primas, arancel en el CKD, que son elementos fuertes que no generan ventajas competitivas.

ANEXO 4



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



Reciba un cordial saludo de parte de la Universidad Politécnica Estatal del Carchi (UPEC), la siguiente entrevista se aplica con el fin de recolectar información relevante y necesaria para la elaboración del Trabajo Final de Grado, cuyo objetivo es: **REALIZAR UN “ANÁLISIS COMPARATIVO DEL INTERCAMBIO COMERCIAL DE VEHÍCULOS AUTOMÓVILES ECUADOR - COLOMBIA Y LA COMPETITIVIDAD DEL SECTOR EN LA COMUNIDAD ANDINA DE NACIONES”**

Datos informativos:

Nombre de la InstituciónAEADE.....
Nombre del entrevistado.....Alberto Reza.....
Cargo Coordinador Técnico
Dirección.....Teléfono.....

1. ¿Cómo ve el desarrollo de la industria automotriz ecuatoriana y cuáles son los retos y oportunidades que se le presentan?

Como toda industria local es importante generar diferentes ventajas competitivas que le permitan desarrollarse de mejor maneja, quisiera mencionar como ejemplo lo que se vive en el vecino país Colombia quien ha desarrollado ventajas competitivas a través de una gran inversión sobre todo en la tecnología , con el fin de generar procesos mas eficientes, automatización, han robotizado los procesos en la industria y con ello han conseguido reducciones importantes en los costos, todos estos procesos han generado adoptar las economías de escala importantísima para generar ventajas competitivas; en lo momento que una industria logra realizar un bien con costos más bajos, consigue volver más atractivos sus productos en este caso sus vehículos; sin embargo esto no debe dejar de lado la calidad del producto ya que si manejamos bien estos dos aspectos precio y calidad se dará un escenario de mayor ventaja competitiva.

Las industrias deben cumplir ciertos ciclos, para poderse internacionalizar, pasar de pequeña, mediana a gran industria requiere de un trabajo arduo, que no se lograra sin lo antes mencionado, precio, mejores procesos, calidad son factores determinantes para poder avanzar hacia el siguiente peldaño.

Colombia ha conseguido proporcionar al mercado internacional vehículos de alta calidad de atractivos precios, con dos marcas bien posicionadas como son la marca Chevrolet y Renault, Ecuador por otro lado, por motivos de las restricciones ha disminuido su producción y con ello sus exportaciones, las salvaguardias y cupos de importación han sido factores que ocasionaron estos resultados.

2. ¿Cómo alcanzar altos niveles de Competitividad en el sector?

Inversión sobre todo en la tecnología , con el fin de generar procesos más eficientes, automatización, han robotizado los procesos en la industria y con ello han conseguido reducciones importantes en los costos, todos estos procesos han generado adoptar las economías de escala importantísima para generar ventajas competitivas; en lo momento que una industria logra realizar un bien con costos más bajos, consigue volver más atractivos sus productos en este caso sus vehículos; sin embargo esto no debe dejar de lado la calidad del producto ya que si manejamos bien estos dos aspectos precio y calidad se dará un escenario de mayor ventaja competitiva.

3. ¿Las ensambladoras de Vehículos de Ecuador cuentan con suficientes empresas de apoyo (Autopartes) para su apropiado funcionamiento?

Varias son las empresas de autopartes que proporcionan productos de alta calidad hacia la industria local e internacional, para mencionar algunas de ellas destacan las empresas dedicadas a la fabricación de metalmecánica, caucho, vidrios, químicos, plásticos, electrónica, pintura, textil etc. Los altos estándares de calidad han permitido que varias de estas industrias lleven sus productos hacia mercados extranjeros de Colombia, Estados Unidos, Brasil, Venezuela, México, Argentina, Chile, Puerto rico, República dominicana, Bolivia entre otros,

Las empresas ensambladoras y autopartistas trabajan de la mano para construir y consolidar una industria competitiva con alto contenido ecuatoriano, Ambas realizan altas inversiones. Las primeras en nuevos proyectos de ensamblaje y las segundas, para el desarrollo de partes y piezas que se incorporan en los vehículos.

Varias partes y piezas son incorporadas a los vehículos, por mencionar un ejemplo en una camioneta en Ecuador las partes incorporadas son: Aire acondicionado, barra IP, radio, asientos,

chevistar, moquetas, alfombras, kit de seguridad, baterías, amortiguadores, sistema de escape, ejes, cardanes, placa alfástica, llantas, ballestas, balde, bumper, panel cabina, roll bar.

4. ¿Existe encadenamiento productivo entre la pequeña y gran industria del sector automotriz en Ecuador?

Si, varias empresas han generado importantes inversiones para convertirse en proveedores de materiales para el proceso de ensamblaje, que cumplan con los más altos estándares de calidad.

5. ¿Cuál es el nivel de accesibilidad de las nuevas tecnologías para el sector automotriz de Ecuador?

El sector automotor requiere de constante innovación en sus productos, para atender a una demanda cada vez más exigente. Por esta razón los productos que se ensamblan en el país incorporan productos de alta tecnología como el sistema de rastreo satelital, radios para vehículos y tarjetas electrónicas.

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

Si, las reducciones en exportaciones para los mercados de Colombia y Venezuela han sido ocasionados por problemas económicos y políticos, mas no por falta de capacidad, por lo que la industria podría aumentar su nivel de producción si el mercado demandara mayor número de unidades.

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

La industria automotriz ecuatoriana apoya todos los acuerdos comerciales que sean beneficiosos para el país, que en el largo plazo permitan generar excedentes de divisas que den oxígeno a la economía y permitan la sostenibilidad de la dolarización; e en el campo automotriz, la industria plantea la exclusión del sector y/o el establecimiento de plazos largos de desgravación, acompañados de políticas públicas que incentiven la competitividad del sector, la iniciativa debe contemplar un piso arancelario en el proceso de desgravación, es decir, que una vez transcurridos los plazos, el arancel no llegue a cero. Con ello, se mantiene el incentivo a la producción local y evita el desplazamiento de producción.

8. ¿Qué oportunidades se generan para el sector la inversión que el estado ha hecho en los últimos años en infraestructura?

Todo lo que son inversiones de capital social van a contribuir en grandes beneficios, el tema de la electricidad es fundamental en el tema de costo para las empresas esto tiene un impacto directo en la estructura de costos ya que permite conseguir costos más competitivos, en cuanto a infraestructura vial el despliegue ayuda a minimizar los costos generales, las importaciones desde Colombia vienen tanto por vías, marítima pero aún más por vía terrestre en cuanto a este sector autopartista, por lo que con la infraestructura vial muy bien concebida en los últimos años generan ventajas de movilidad muy bien dirigida hacia las compañías de transporte y también a las compañías importadoras.

9. ¿Cuáles son los incentivos que el estado proporciona al Sector Automotriz?

Hablando específicamente del sector, los cuatro países que lo conforman poseen las mismas preferencias arancelarias lo cual contribuye a una mayor competitividad y mayor dinamismo comercial a cada uno de los países

10. ¿Cuáles son las ventajas competitivas que posee Ecuador en relación a los demás países de la CAN, en el Sector Automotriz?

Dentro del sector automotor Ecuador posee ventajas en la CAN solamente con Perú y Venezuela en cuanto a experticia de producción, ya que varias marcas han invertido en la industria local llegando sus exportaciones hasta los mercados extranjeros particularmente los mercados de Colombia y Venezuela, esas son algunas de las ventajas en cuanto a producción que Ecuador posee. Colombia dentro de la Can es el país que tiene la mayor experticia, se ha desarrollado en forma muy grande, expandiendo de forma acelerada su industria local ya que las empresas internacionales han desembolsado grandes inversiones de dinero con el objetivo de generar mayores procesos productivos, abaratando sus costos y generando mayor competitividad en el mercado; Ecuador tiene una gran experticia, un gran conocimiento, y si decide invertir en este mercado los resultados podrán ser muy favorables como ya se ha visto en los periodos anteriores como en el 2012 año en el cual se registró la mayor producción y exportaciones.

ANEXO 5



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



Reciba un cordial saludo de parte de la Universidad Politécnica Estatal del Carchi (UPEC), la siguiente entrevista se aplica con el fin de recolectar información relevante y necesaria para la elaboración del Trabajo Final de Grado, cuyo objetivo es: **REALIZAR UN “ANÁLISIS COMPARATIVO DEL INTERCAMBIO COMERCIAL DE VEHÍCULOS AUTOMÓVILES ECUADOR - COLOMBIA Y LA COMPETITIVIDAD DEL SECTOR EN LA COMUNIDAD ANDINA DE NACIONES”**

Datos informativos:

Institución.....Pro Ecuador.....
Nombre del entrevistado.....Oscar Ruano.....
Cargo del entrevistado.....Especialista Regional
Dirección:Bolívar y Junín..... Teléfono:

1. ¿Cómo ve el desarrollo de la industria automotriz ecuatoriana y cuáles son los retos y oportunidades que se le presentan?

Al analizar el sector vemos que las industrias automotrices de Ecuador y Colombia son industrias complementarias al menos en algunas marcas como Chevrolet y Kia, hay algunos convenios que se tiene con Colombia con la marca Renault, la industria de partes y piezas proporcionan a las ensambladoras el valor agregado nacional, con un pequeño porcentaje ya que lo que se refiere a un motor o una caja de cambios es un tema netamente de importación: la industria autopartista da muchas oportunidades a Ecuador, por lo que aunque en pequeña medida se da paso a la incorporación nacional o también conocido como valor agregado.

El tema de oportunidades para Ecuador y Colombia está direccionado hacia el fortalecimiento de la industria, la innovación y la seguridad. Actualmente la industria se enfrenta a la entrada de vehículos extranjeros como coreanos y alemanes; la industria ecuatoriana no puede competir frente a el tema de precios y sobre todo al tema de seguridad, ya que los vehículos europeos manejan sistemas y normas de calidad superiores a los de Sudamérica.

2. ¿Cómo alcanzar altos niveles de Competitividad en el sector Automotor?

Ecuador frente a este escenario, debe inclinarse hacia la mejora continua y los procesos de innovación constante, para poder competir con los gigantes internacionales que hoy por hoy ya cumplen con los estándares europeos de seguridad y que a partir de este año ya ven al mercado ecuatoriano como un destino de exportación. Por lo que las acciones de las empresas autopartistas y ensambladoras deben estar encaminadas a igualar estas condiciones.

3. ¿Las empresas ensambladoras de vehículos en Ecuador cuentan con suficientes empresas de apoyo (Autopartes) para su apropiado funcionamiento?

La industria cuenta con empresas de autopartes, sin embargo, nosotros debemos ir más allá, con la creación de partes y piezas de mayor tecnología, si es necesario que la industria le apunte hacia la transferencia de tecnología; este proceso se debe realizar netamente por la industria privada el know how es un proceso que no debe dejarse de lado ya que el sector automotor está en continua innovación cada año aparecen más vehículos, para este año se puede ver la entrada de la Camioneta Amarok de nacionalidad alemana la cual necesita de partes de gran calidad para ser incorporada a este vehículo.

4. ¿Existe encadenamiento productivo entre la pequeña y gran industria del sector automotor en Ecuador?

En Ecuador existen varias industrias dedicadas a fabricar partes y piezas, vidrios, pintura, metales, pero no tienen la tecnología necesaria ni la inversión para convertirse en una gran industria. Por lo que el encadenamiento productivo no se realiza de la mejor manera y quedan varias brechas por llenar tanto para las ensambladoras como empresas de autopartes.

5. ¿Cuál es el nivel de accesibilidad de las nuevas tecnologías para el sector automotriz de Ecuador?

La tecnología que existe en Ecuador hasta hoy le ha servido para cumplir con las operaciones de ensamblaje, sin embargo, los países de la Unión Europea y Corea al entrar a competir en el mercado ecuatoriano muestran un panorama muy diferente en cuanto a tecnología ya que su producto o sus vehículos en este caso poseen mejoras significativas, ya sea en rendimiento, estética, conectividad, seguridad etc. Por lo que es fundamental para el sector ecuatoriano generar

la transferencia de tecnología ya sea de Estados Unidos, Corea o Alemania para poder mantenerse en el mercado actual.

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

Con el paso de los años es difícil decir que las industrias actualmente poseen la tecnología y la capacidad para poder seguir ensamblar el mismo número de unidades de los últimos años, ya que los modelos de vehículos cambian continuamente, cada año aparece un nuevo modelo de vehículo, y las exigencias de los consumidores en el mercado local apuntan hacia los vehículos nuevos, por lo que las plantas ensambladoras deben realizar cada año grandes inversiones para poder cumplir con las metas de producción.

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

El tema de la promoción comercial, generalmente es a la inversa en nuestro caso, los países de la unión europea, japoneses, coreanos y americanos nos miran a los países latinos como un mercado, con la calidad de vehículos que Ecuador produce actualmente no podría pensar en exportar hacia esos destinos, México y Brasil son otros de los mercados a los cuales aún no se podría llegar ya que estos ya cuentan con normas internacionales de seguridad, y nuestros vehículos enfrentan una problemática de ingreso por seguridad y calidad.

8. ¿Qué oportunidades se generan para el sector, la inversión que el estado ha hecho en los últimos años en infraestructura?

Si hablamos en el tema de infraestructura de apoyo, estas carreteras, puertos y aeropuertos proporcionan una gran ventaja para el sector, mejorando los tiempos de entrega y seguridad de la mercancía. Internamente en el sector automotriz ha muy buena inversión por parte de Kia, una empresa que produce vehículos con tecnología media alta, un ejemplo es el Kia Sportage el cual entra a competir fuertemente con el Suzuki SZ,

9. ¿Cuáles son los incentivos que el estado proporciona al Sector Automotor?

En cuanto a incentivos el Código de la Producción existen incentivos para inversiones nuevas que algunas empresas ya se han acogido, por ejemplo, está el incentivo del impuesto a la renta del 0%

por 5 años, los temas de localización existen varias zonas de nuestro país en las cuales las autoridades regionales han desplegado estrategias de atracción de inversiones, como es el caso de Manabí, Manta y Guayaquil, en las cuales se ayuda con infraestructura y varios otros incentivos a las nuevas empresas.

10. ¿Cuáles son las ventajas competitivas que posee Ecuador en relación a los demás países de la CAN, en el Sector Automotor?

El sector automotor de Ecuador y Colombia es complementario, por lo que casi no hay ventajas con Colombia, sin embargo, la marca coreana Kia propone vehículos que poseen mayor tecnología como es el caso del Kia cerato y Sportage, por su diseño y funcionalidad logran destacarse en el mercado colombiano generando grandes flujos comerciales.

ANEXO 6



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



Reciba un cordial saludo de parte de la Universidad Politécnica Estatal del Carchi (UPEC), la siguiente entrevista se aplica con el fin de recolectar información relevante y necesaria para la elaboración del Trabajo Final de Grado, cuyo objetivo es: **REALIZAR UN “ANÁLISIS COMPARATIVO DEL INTERCAMBIO COMERCIAL DE VEHÍCULOS AUTOMÓVILES ECUADOR - COLOMBIA Y LA COMPETITIVIDAD DEL SECTOR EN LA COMUNIDAD ANDINA DE NACIONES”**

Datos informativos:

Nombre Santiago León.....
InstituciónMinisterio de Industria y Productividad.....
Cargo del entrevistado.....Ministro de Industria y Productividad.....
Dirección: ...Av. Amazonas entre Unión Nacional de Periodistas y Alfonso Pereira
Plataforma Gubernamental de Gestión Financiera. Pisos 8 y 9
Teléfono: 2 394 8760.....

1. ¿Cómo ve el desarrollo de la industria automotriz ecuatoriana y cuáles son los retos y oportunidades que se le presentan?

En el tema del desarrollo de la industria automotriz se han dado pasos muy interesantes; recordemos que esta industria empezó hace 40 años ensamblando un solo modelo; en la actualidad, tenemos tres ensambladoras y algunas más en camino que arrancarán en el 2017, además de un sinnúmero de autopartistas que se han venido desarrollando. Esta es una industria que no se ha quedado quieta y que ha ido de la mano con políticas públicas; también, se ha preocupado por ir mejorando e incorporando valor agregado y mayor conocimiento; para eso, debemos buscar qué más podemos ofrecer a nuestros clientes. La industria ha avanzado de manera importante, sobre todo en mejorar su calidad. Esta ha hecho un esfuerzo enorme por cumplir el Reglamento Técnico Ecuatoriano (RTE) 034, lo que ha dado como resultado vehículos mucho más seguros.

2. ¿Cómo alcanzar altos niveles de Competitividad en el sector?

Inversión: siempre se requiere de más tecnología y de nuevos procesos de producción, además de adoptar innovaciones extranjeras y aplicarlas aquí. Creo que la industria lo ha venido haciendo. Para la aplicación del reglamento 034 se realizaron muchas inversiones y, ahora, con la nueva norma de emisiones ambientales Euro 3 también habrá más incentivos.

Productividad: Para la industria eso es fundamental, ya que existe un alto nivel de competencia, en un mundo que se va integrando cada vez más. Hoy, ingresan vehículos al 0% de arancel de Colombia; con Europa, de a poco, se irá desgravando los aranceles hasta llegar a 0%.

Calidad: Para mí, calidad en un vehículo se traduce en seguridad, pero también hay otros temas como el menor consumo de combustible. La aplicación del reglamento RTE 034 nos da varios elementos que nos pueden dejar tranquilos en términos de seguridad.

Innovación: Se trata de mejorar los productos que ya existen. Hay marcas que han desarrollado su sistema de control satelital y sistema de GPS localmente; eso es innovación.

Mercados: de nada sirve hacer grandes inversiones, ser más competitivos, hacer todo con mayor calidad, si no tenemos a quién venderle; hay que buscar esos nichos de mercado. Un ejemplo es Venezuela, en su momento exportamos 10.000 vehículos allá.

3. ¿Las ensambladoras de Vehículos de Ecuador cuentan con suficientes empresas de apoyo (Autopartes) para su apropiado funcionamiento?

Hay tres pilares fundamentales en la industria que no pueden estar divorciados bajo ningún concepto. Por un lado, tenemos la industria que debe buscar la manera para ser más competitiva y estar acompañada de un sector de autopartes; si no se desarrolla este sector, es poco lo que la industria podrá hacer. Se debe desarrollar un sector autopartista que contribuya con sus productos para que el ensamblador sea mucho más competitivo. Por esto, es preciso que haya un esfuerzo en conjunto, ya existen, incluso, iniciativas que las ensambladoras apoyan para el desarrollo de proyectos autopartistas y de la mano de estos socios estratégicos. El Estado debe entrar con políticas públicas que ayuden al autopartista y al ensamblador.

4. ¿Existe encadenamiento productivo entre la pequeña y gran industria del sector automotriz en Ecuador?

Estamos en un contexto diferente; con acuerdos comerciales como el de la Comunidad Andina de Naciones (CAN) y el de la Unión Europea (UE) el reto es mucho más grande y surgen algunas ideas; primero, hay que fortalecer al autopartista para que sea más competitivo y para que sea capaz de vender a precios buenos y competitivos para el ensamblador; por eso, como política pública, debemos hacer un trabajo mancomunado con los autopartistas.

Una alternativa es revisar los insumos de los autopartistas para que no sean gravados si van a ir a la industria; otra, es dar acceso a un financiamiento adecuado para que puedan tener mejores procesos productivos con mayor tecnología y mejor calidad.

5. ¿Cuál es el nivel de accesibilidad de las nuevas tecnologías para el sector automotriz de Ecuador?

Lo que estamos buscando son mecanismos de incentivos que ayuden a embarcarse en innovación y tecnología. Nosotros, como Ministerio y dentro de la política industrial, estamos planteando fondos de capacitación para industrias; tener asignados fondos para que jóvenes puedan ir a

estudiar en el extranjero o para que hagan pasantías que sean financiadas por la empresa y cofinanciadas por el estado; de tal manera, se puede conocer de primera mano qué tecnologías se están aplicando en el primer mundo. Por otro lado, también se buscan líneas de financiamiento para la innovación tecnológica, para aquellas empresas con tecnología anticuada, donde la calidad es difícil de lograr; la idea es que puedan renovarse, ya que un capital humano sin las herramientas adecuadas, no sirve de mucho. Yo creo que esos son los dos puntales en donde se debe trabajar

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

A partir del 2013 las exportaciones ecuatorianas de vehículos decrecieron un 60% por ende, la producción también cayó, a partir de esa fecha las industrias ensambladoras han trabajado a una capacidad del 50%. Sin contar con la entrada de las nuevas ensambladoras como Ciauto en el 2014, Fisum y Armacar en el 2017.

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

Estamos en un contexto diferente; con acuerdos comerciales como el de la Comunidad Andina de Naciones (CAN) y el de la Unión Europea (UE) el reto es mucho más grande y surgen algunas ideas; primero, hay que fortalecer al autopartista para que sea más competitivo y para que sea capaz de vender a precios buenos y competitivos para el ensamblador; por eso, como política pública, debemos hacer un trabajo mancomunado con los autopartistas.

8. ¿Qué oportunidades se generan para el sector la inversión que el estado ha hecho en los últimos años en infraestructura?

ha ayudado a desarrollar sectores; hoy existen autopartistas que antes no existían, los mismos que generan empleo y conocimiento. Esto permite tener un ecosistema de innovación, ya que se genera un encadenamiento importante.

9. ¿Cuáles son los incentivos que el estado proporciona al Sector Automotriz?

Lo que estamos buscando son mecanismos de incentivos que ayuden a embarcarse en innovación y tecnología. Nosotros, como Ministerio y dentro de la política industrial, estamos planteando fondos de capacitación para industrias; tener asignados fondos para que jóvenes puedan ir a estudiar en el extranjero o para que hagan pasantías que sean financiadas por la empresa y cofinanciadas por el estado; de tal manera, se puede conocer de primera mano qué tecnologías se están aplicando en el primer mundo.

ANEXO 7



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



Reciba un cordial saludo de parte de la Universidad Politécnica Estatal del Carchi (UPEC), la siguiente entrevista se aplica con el fin de recolectar información relevante y necesaria para la elaboración del Trabajo Final de Grado, cuyo objetivo es: **REALIZAR UN “ANÁLISIS COMPARATIVO DEL INTERCAMBIO COMERCIAL DE VEHÍCULOS AUTOMÓVILES ECUADOR - COLOMBIA Y LA COMPETITIVIDAD DEL SECTOR EN LA COMUNIDAD ANDINA DE NACIONES”**

Datos informativos:

Nombre Dr. Harol Delgado.....
InstituciónCámara de Comercio de Ipiales
Cargo del entrevistado.....Director ejecutivo.....
Dirección: ...Carrera 7 743- calle12.....
Teléfono:

1. ¿Cómo ve el desarrollo de la industria automotriz colombiana y cuáles son los retos y oportunidades que se le presentan?

La industria automotriz colombiana en referencia a los demás países de la zona como Ecuador y Perú que son países que lideran la CAN, ha tenido un avance muy significativo los últimos 5 años en referencia al crecimiento en ventas de vehículos y autopartes principalmente de las ensambladoras GM, SOFASA Y HUNDAI, la producción ha ido en un acenso hasta convertirse

en unas firmas solidas en el contexto empresarial colombiano no solo de vehículos sino de autopartes que son un aporte muy significativo para el sector colombiano.

2. ¿Cómo alcanzar altos niveles de Competitividad en el sector?

Dentro de los temas más importantes esta la política económica del actual gobierno la cual se ha venido fortaleciendo e impulsando la productividad y competitividad, esto ha sido determinante para que Colombia forme parte del club de países altamente competitivos en el orden internacional del mercado OCDE.

3. ¿Las ensambladoras de Vehículos de Colombia cuentan con suficientes empresas de apoyo (Autopartes) para su apropiado funcionamiento?

Si, todo hace referencia a la cadena de valor, existe un encadenamiento productivo muy importante para el sector, es necesario contar con las empresas de apoyo ya que son un pilar fundamental para el tema del ensamblaje, también el desarrollo de la mano de obra del cual se ocupa el Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA) de Colombia proporcionando profesionales en las áreas puntuales requeridas por las industrias.

4. ¿Existe encadenamiento productivo entre la pequeña y gran industria del sector automotriz en Ecuador?

Si, no se puede desarrollar la industria sin el apoyo de las empresas proveedoras, Colombia posee empresas de apoyo para las ensambladoras de vehículos, chasis, autopartes, una cadena de valor muy completa.

5. ¿Cuál es el nivel de accesibilidad de las nuevas tecnologías para el sector automotriz de Ecuador?

Total, Colombia posee un ministerio para las TIC's, donde la tecnología y la investigación hacen parte fundamental para conseguir niveles aceptables de productividad y competitividad, el aporte de acceso informático es fundamentalmente manejado por los institutos de tecnología e innovación, todo esto apoya al desarrollo de buenos procesos productivos, haciendo la adherencia de los adelantos tecnológicos a todos los procesos de las industrias y aún más para el sector automotor.

6. ¿Existe producción o capacidad instalada suficiente para fomentar el incremento de exportaciones hacia Ecuador?

Dentro de todo el contexto de las empresas automotrices, las industrias an implantado fabricas con la capacidad suficiente según sea el requerimiento de la demanda interna como externa,

existe todo el musculo financiero suficiente para adquirir espacios físicos y tecnológicos acorde a la necesidad del mercado.

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

Colombia posee cerca de 20 acuerdos comerciales con varios países, lo que ha dado la posibilidad de traer firmas importantes de la parte automotriz para que realicen sus operaciones de ensamblaje en Colombia. Ha sido determinante para el estado las relaciones del estado con los mercados de Europa y Asia.

8. ¿Qué oportunidades se generan para el sector la inversión que el estado ha hecho en los últimos años en infraestructura?

La mayor parte de esos centros de producción se ubican en las zonas francas, las cuales poseen exenciones tributarias, en la parte de rentas, laboral y aduanera, estos son incentivos muy importantes para el desarrollo de las empresas.

10. ¿Cuáles son las ventajas competitivas que posee Ecuador en relación a los demás países de la CAN, en el Sector Automotor?

Colombia ha tenido un auge muy importante destacado en la parte organizacional, un valor agregado al tema comercial, el recurso humano es capacitado de tal forma que genera pertenencia a las industrias lo que contribuye al desarrollo competitivo y también en los temas de innovación. Por otra parte, está la situación política de la estructura del gobierno la cual ha brindado un mejor apoyo a la industria partiendo desde el sentido capitalista y con ello el apoyo de la estructura privada. Contrario a los regímenes de izquierda como Ecuador, Bolivia y Venezuela que han opacado la iniciativa privada y las políticas y funciones no han sido las más prosperas para sacar adelante la economía.

ANEXO 8



ANEXO 9



ANEXO 10



ANEXO 11



ANEXO 12



Dr. Harold Delgado
Director Ejecutivo CCI



Cámara de Comercio de
Ipiales (Colombia)



UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL CARCHI
FACULTAD DE COMERCIO INTERNACIONAL, INTEGRACION, ADMINISTRACION Y ECONOMIA EMPRESARIAL
CARRERA DE COMERCIO EXTERIOR Y NEGOCIACION COMERCIAL INTERNACIONAL

ACTA

DE LA SUSTENTACIÓN DE PREDEFENSA DEL INFORME DE INVESTIGACIÓN DE:

NOMBRE: José Alejandro Pazmiño **CÉDULA DE IDENTIDAD:** 0401727342
NIVEL/PARALELO: EGRESADO **PERIODO ACADÉMICO:** Abril-Agosto

TEMA DE INVESTIGACIÓN: ANÁLISIS COMPARATIVO DEL INTERCAMBIO COMERCIAL DE VEHÍCULOS AUTOMÓVILES ECUADOR - COLOMBIA Y LA COMPETITIVIDAD DEL SECTOR EN LA COMUNIDAD ANDINA DE NACIONES

Tribunal desigando por la dirección de esta Carrera, conformado por:

PRESIDENTE: MSC. WILLINGTON GERARDO MERA RODRÍGUEZ
LECTOR: MSC. GERMAN GEORING RUÍZ RIVADENEIRA
ASESOR: MSC. JOSE EDISON CAZA GUEVARA

De acuerdo al artículo 21: Una vez entregados los requisitos para la realización de la pre-defensa el Director de Carrera integrará el Tribunal de Pre-defensa del informe de investigación, fijando lugar, fecha y hora para la realización de este acto:

EDIFICIO DE AULAS: 3 **AULA:** 15

FECHA: martes, 31 de julio de 2018

HORA: 15H30

Obteniendo las siguientes notas:

1) Sustentación de la predefensa: 5,60
2) Trabajo escrito 2,40
Nota final de PRE DEFENSA 8,00

Por lo tanto: **APRUEBA CON OBSERVACIONES** ; debiendo acatar el siguiente artículo:

Art. 24.- De los estudiantes que aprueban el Plan de Investigación con observaciones. - El estudiante tendrá el plazo de 10 días laborables para proceder a corregir su informe de investigación de conformidad a las observaciones y recomendaciones realizadas por los miembros Tribunal de sustentación de la pre-defensa.

Para constancia del presente, firman en la ciudad de Tulcán el martes, 31 de julio de 2018


MSC. WILLINGTON GERARDO MERA RODRÍGUEZ
PRESIDENTE


MSC. JOSE EDISON CAZA GUEVARA
TUTOR


MSC. GERMAN GEORING RUÍZ RIVADENEIRA
LECTOR

Adj.: Observaciones y recomendaciones

