

UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL CARCHI



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

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

Tema: “Análisis competitivo de la industria nacional automotriz con la aplicación del Acuerdo Comercial Multipartes entre Ecuador - Unión Europea”.

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

AUTORA: Lizbeth Alexandra Benítez Cevallos

TUTORA: Msc. Ofelia Beatriz Realpe Delgado

TULCÁN - ECUADOR

2018

CERTIFICADO JURADO EXAMINADOR

Certificamos que la estudiante Lizbeth Alexandra Benítez Cevallos con el número de cédula 040168429-5 ha elaborado el trabajo de titulación: “Análisis competitivo de la industria nacional automotriz con la aplicación del Acuerdo Comercial Multipartes entre Ecuador - Unión Europea.”

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


f.....
Msc. Ofelia Beatriz Realpe Delgado.


f.....
Msc. Jose Luis Vallejo Ayala

Tulcán, 05 de noviembre de 2018

AUTORÍA DE TRABAJO

El presente trabajo de titulación constituye requisito previo para la obtención del título de Ingeniera en Comercio Exterior y Negociación Comercial Internacional de la Facultad de Comercio Internacional, Integración, Administración Y Economía Empresarial.

Yo, Lizbeth Alexandra Benítez Cevallos con cédula de identidad número 040168429-5 declaro: que la investigación es absolutamente original, autentica, personal. Los resultados y conclusiones a los que he llegado son de mi absoluta responsabilidad.



Lizbeth Alexandra Benítez Cevallos

Tulcán, 05 de noviembre de 2018

ACTA DE CESIÓN DE DERECHOS DEL TRABAJO DE TITULACIÓN

Yo, Lizbeth Alexandra Benítez Cevallos declaro ser autora de los criterios emitidos en el trabajo de investigación: “Análisis competitivo de la industria nacional automotriz con la aplicación del Acuerdo Comercial Multipartes entre Ecuador - Unión Europea.” y eximo expresamente a la Universidad Politécnica Estatal del Carchi y a sus representantes legales de posibles reclamos o acciones legales.



Lizbeth Alexandra Benítez Cevallos

Tulcán, 05 de noviembre de 2018

AGRADECIMIENTO

Agradezco a Dios por permitirme culminar una meta más en mi vida y por darme la sabiduría, la paciencia y la fuerza necesaria para enfrentar cada uno de los obstáculos en mi vida estudiantil y personal.

A mis padres Mariana Cevallos y Jorge Benítez quienes han sido mis pilares fundamentales, por su constante apoyo, preocupación, tiempo y esfuerzo brindado para la consecución de este logro.

A mis hermanos, Byron, Fernando, Gandy y Vicente por su apoyo y motivación constantemente para no caer ante las diversidades que se me ha presentado a lo largo de esta etapa de mi vida.

A mis sobrinos Marilyn y Christopher que de una u otra manera me han dado su apoyo durante mi formación universitaria.

A la Universidad Politecnica Estatal del Carchi quien me acogió por cinco años, y en la cual me he logrado formar como persona de bien y buena profesional.

A mis maestros, por todo el conocimiento transmitido, por sus consejos, experiencias y recomendaciones que me han servido de mucho para estar preparada para mis nuevos retos.

A mi tutora Msc. Beatriz Realpe y Lector Msc. Luis José Vallejo, por su gran asesoramiento, apoyo y paciencia brindada para el correcto desarrollo del presente trabajo de investigación.

A todos ustedes muchas gracias,

Lizbeth Alexandra Benítez Cevallos

DEDICATORIA

Mi proyecto de investigación se la dedico al ser más grande y sublime: mi madre, Mariana Cevallos; quien supo guiarme por el buen camino y me ha dirigido por el sendero correcto, con tanto amor y esfuerzo, por haberme formado como mujer de bien, enseñándome a seguir adelante y no desmayar en los problemas, por más grandes que estos sean.

A mi padre Jorge Benítez y hermanos Byron, Fernando, Gandy y Vicente que siempre me apoyaron de forma incondicional, y moral para poder llegar a ser una profesional.

A mis sobrinos Marilyn y Christopher que siempre confiaron en mí y me permiten ser parte de su orgullo.

A mis compañeros y amigos quienes sin esperar nada a cambio compartieron experiencias, conocimientos, alegrías y tristezas y a todas aquellas personas que durante estos cinco años estuvieron a mi lado apoyándome y logrando que este sueño se haga realidad

Lizbeth Alexandra Benítez Cevallos

ÍNDICE

CERTIFICADO JURADO EXAMINADOR.....	1
AUTORÍA DE TRABAJO	3
ACTA DE CESIÓN DE DERECHOS DEL TRABAJO DE TITULACIÓN	4
AGRADECIMIENTO	5
DEDICATORIA	6
RESUMEN	10
ABSTRACT.....	12
INTRODUCCIÓN	13
I. EL PROBLEMA.	14
1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.	14
1.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA.....	16
1.3 JUSTIFICACIÓN.	16
1.4 OBJETIVOS.	18
1.4.1 Objetivo General.....	18
1.4.2 Objetivos Específicos.	18
1.5 Preguntas de Investigación.....	18
2 II. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA.....	19
2.1 ANTECEDENTES INVESTIGATIVOS.....	19
2.2 FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA.....	22
2.3 FUNDAMENTACIÓN CONCEPTUAL.....	23
2.3.1 Crecimiento economico	23
2.3.2 Acceso a mercados internacionales	24
2.3.1 Competitividad en el mundo global.....	25
2.3.2 Característica de los productos del sector automotriz	26
2.3.3 Acuerdo comercial multipartes entre ecuador y la unión europea.....	26
2.3.4 Competitividad de la industria nacional automotriz	27
2.3.5 Ventaja competitiva de Ecuador como proveedor	27
2.3.6 Integración económica.....	27
2.3.7 Acuerdos comerciales.	28
2.3.8 Libre comercio	28
2.3.9 Unión Europea	29

2.3.10	Eliminación de Aranceles Aduaneros	29
2.3.11	Medidas no arancelarias	30
3	III. METODOLOGÍA	31
3.1	ENFOQUE METODOLÓGICO	31
3.1.1	Enfoque	31
3.1.2	Tipo de investigación	32
3.2	IDEA A DEFENDER	33
3.3	Población y muestra	33
3.3.1	Instrumentos de investigación	36
3.4	DEFINICIÓN Y OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES.....	37
3.4.1	Definición de variables	37
3.4.2	Operacionalización de variables	37
3.5	MÉTODOS UTILIZADOS.....	41
3.5.1	MÉTODOS	41
3.6	ANÁLISIS ESTADÍSTICO.....	54
3.6.1	Análisis situacional	54
4	VI. RESULTADOS Y DISCUSIÓN	88
4.1	RESULTADOS	88
4.2	DISCUSIÓN	115
5	V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	120
5.1	CONCLUSIONES	120
5.2	RECOMENDACIONES	122
6	VI. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	123
8	V. ANEXOS	126

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Teorías de la investigación	22
Tabla 2. Empresas de la Industria Nacional Automotriz	33
Tabla 3. Empresas Ensambladoras de Ecuador	36
Tabla 4. Matriz de operacionalización de variables	37
Tabla 5. Etapas de desarrollo de acuerdo el nivel del PIB per cápita	46
Tabla 6. Ponderación por etapa.....	47
Tabla 7. Puntaje de evaluación de factores	49
Tabla 8. Análisis y selección de factores determinantes de competitividad influyentes en el sector automotriz	49
Tabla 9. Exportaciones, Importaciones, Producción Nacional y Ventas Sector Automotriz (Miles USD)	64
Tabla 10. Unidades por ensambladora 2015 - 2017.....	67
Tabla 11. Producción por Ensambladora (Miles USD)	67
Tabla 12. Modelos nuevos de vehículos de origen Europeo al país.	68
Tabla 13. Lista de los mercados proveedores para un producto importado por Ecuador miles de USD.....	70
Tabla 14. Lista de los mercados importadores para un producto exportado por Ecuador miles USD.....	70
Tabla 15. Valor de principales importaciones de Colombia (en dólares CIF)	71
Tabla 16. Comercio Perú y Unión Europea	73
Tabla 17. Principales productos exportados a Unión Europea	81
Tabla 18. Evaluación de la encuesta de opinión ejecutiva del sector automotriz	91
Tabla 19. Fórmulas de cálculo cada indicador	94
Tabla 20. Determinación del nivel de competitividad por cada pilar	94
Tabla 21. Ponderación Etapa 2 (Orientación por eficiencia).....	95
Tabla 22. Nivel de competitividad del sector automotriz	96

Tabla 23. Siglas de los sectores productivos comparados	100
Tabla 24. Comparación entre el nivel de competitividad para los sectores productivas de Ecuador	101

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1. Cuadro Comparativo de importación de automóviles 2015 - 2018(Junio).....	57
Gráfico 2. Cuadro Comparativo de ventas de vehículos 2015 - 2018(Junio).	58
Gráfico 3. Participación de importados vs ensamblados en las ventas de vehículos periodo 2015 - 2018(Junio).....	59
Gráfico 4. Cuadro Comparativo de exportación de automóviles 2015 - 2018(Junio).....	61
Gráfico 5. Producción, exportación e importación de vehículos 2015-2018*	62
Gráfico 6. Exportaciones e Importaciones Sector Automotriz (Miles de USD)	64
Gráfico 7. Cifras de empleo en el sector automotriz 2015 - 2017.....	65
Gráfico 8. Porcentaje de principales importaciones de Colombia.....	72
Gráfico 9. Porcentaje de principales importaciones de Colombia de la UE	72
Gráfico 10. Gato en ciencia y tecnología (2012-2016).....	76
Gráfico 11. Investigadores según Disciplina Científica	76
Gráfico 12. Gastos en innovación	77
Gráfico 13. Gasto en (I+D) según el sector económico (millones de dólares).....	78
Gráfico 14. Principales productos de exportación de ecuador a la Unión Europea	82
Gráfico 15. Principales productos de importación de ecuador desde la Unión Europea ...	83
Gráfico 16. Balanza comercial Ecuador-Unión Europea.....	83
Gráfico 17. Desgravación de vehículos Europeos.	85
Gráfico 18. Balanza Comercial proyectada	88
Gráfico 19. Producción nacional de vehículos	89
Gráfico 20. Venta de vehículos (Unidades).....	90
Gráfico 21. Balanza Comercial Relativa	91

RESUMEN

El presente estudio tiene como finalidad determinar cómo contribuye el Acuerdo Comercial Multipartes entre Ecuador - Unión Europea en la competitividad de industria nacional automotriz, para desarrollar este objetivo es necesario fundamentar bibliográficamente los indicadores de competitividad en la industria nacional automotriz y el Acuerdo Comercial Multiparte (ACM) entre Ecuador – Unión Europea, de igual manera diagnosticar la situación actual de la industria nacional automotriz mediante indicadores de la competitividad y finalmente mostrar los resultados mediante la utilización del diamante de competitividad de Michael Porte en el sector automotriz.

Esta investigación tiene un enfoque cualitativo que permitió identificar las ventajas y desventajas que posee el sector automotriz con la aplicación del acuerdo comercial con la UE y cuantitativo porque se logró analizar los datos estadísticos de la producción y venta de vehículos ensamblados en Ecuador, así mismo las exportaciones e importaciones con la UE.

Así mismo se utilizó la investigación descriptiva porque permitió descubrir la situación actual del sector automotriz y una investigación explicativa ya que se logró conocer las causas que se origina el ACM entre Ecuador y la Unión Europea y los posibles efectos que se producen en la industria nacional.

La metodología se fundamentó en realizar encuestas a un grupo de expertos, enfocadas a las ensambladoras del país como AYMESA, CIAUTO, OMNIBUS BB, MARESA, se recolecto información sobre si el sector automotriz se encuentra preparado para afrontar los retos del ACM, las características que los productos del sector deben tener para ingresar a mercados internacionales, además se identificó las ventajas y desventajas de firmar un acuerdo con la unión Europea, así mismo conocer las oportunidades competitivas que tiene la industria con este acuerdo y de igual manera las estrategias que debe aplicar para ser más competitivos.

Palabras clave: Sector automotriz, indicadores de competitividad, mercado europeo, relaciones comerciales, innovación y calidad.

ABSTRACT

The present study has the proposal to determine how the Multiparty Trade Agreement between Ecuador and the European Union contributes to the competitiveness of the national automobile industry. To develop this objective it is necessary: to base bibliographically the indicators of competitiveness in the national automobile industry and the Multipart Commercial Agreement (ACM) between Ecuador and the European Union, To Diagnose the current situation of the national automobile industry through indicators of competitiveness and to show the results using the competitiveness diamond of Michael Porte in the automobile sector.

The approach of this investigation is qualitative. It allows identifying the advantages and disadvantages of the automotive sector with the application of the commercial agreement with the EU and, it is quantitative because it has been possible to analyze the statistical data on the production and sale of assembled vehicles in Ecuador, as well as the exports and imports with the EU.

The descriptive investigation was used because it allowed discovering the current situation of the automotive sector and an explicative investigation because of this, it was possible to know the causes that originate the MCA between Ecuador and the European Union and the possible effects that occur in the national industry.

Some surveys were applied to a group of experts to gather the necessary information of the assemblers of the country such as AYMESA, CIAUTO, OMNIBUS BB, MARESA, the information was collected to determinate: If the automobile sector is prepared to afford the conditions of the ACM, the characteristics that the products of the sector must have to enter international markets, the advantages and disadvantages of signing an agreement with the European Union, the competitive opportunities that the industry has with this agreement and the strategies that must be applied to be more competitive.

Keywords: Automobile sector, competitiveness indicators, European market, commercial relations, innovation and quality.

INTRODUCCIÓN

Actualmente la Unión Europea (UE) se ha convertido en el principal socio comercial para Ecuador, este bloque económico se caracteriza por poseer un alto poder adquisitivo y por adquirir productos de buena calidad. Ecuador ha desarrollado vínculos tanto políticos, económicos y comerciales, por lo que en noviembre del 2016 firma el protocolo de adhesión al Acuerdo Comercial Multipartes con la UE, entrando en vigencia el 1ro de Enero del 2017, lo que permitió el fortalecimiento de las relaciones comerciales entre ambas partes.

Este protocolo de adhesión permite gozar el acceso con 0% de aranceles para el 99,7% de los productos agrícolas y el 100% de los productos industriales y pesqueros del Ecuador de forma inmediata, y de igual manera los productos que ingresen de la UE gozaran de reducciones arancelarias en diferentes periodos de tiempo, permitiendo el acceso a insumos, materias primas y bienes de capital de alta calidad y a precios más competitivos que favorecen al cambio de la matriz productiva.

La presente investigación tiene como objetivo determinar cómo contribuye el Acuerdo Comercial Multipartes entre Ecuador - Unión Europea en la competitividad de industria nacional automotriz, diagnosticar la situación actual de la industria nacional automotriz mediante indicadores de la competitividad y mostrar los resultados mediante la utilización del diamante de competitividad de Michael Porte en el sector automotriz información que se encuentra desarrollada en estos cuatro capítulos.

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

El Capítulo II se desarrolló los antecedentes investigativos, la fundamentación teórica y conceptual, la cual permitió el sustento técnico para elaborar la idea a defender, la información fue obtenida de fuentes primarias y secundarias como, documentos, libros, revistas, páginas web, ente otros.

El Capítulo III, Marco Metodológico, se estableció, el enfoque, los tipos de investigación, empleados para desarrollar el presente trabajo de investigación, también se realizó el levantamiento de la información de acuerdo a los requerimientos establecidos.

Finalmente, el Capítulo IV contiene las conclusiones y recomendaciones realizadas en base a los resultados de la investigación.

I. EL PROBLEMA.

1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.

La globalización ha traído transformaciones como la internacionalización y difusión de relaciones, comercio y tecnologías; entonces la globalización ha permitido que ningún país sea autosuficiente, ya que siempre se va a necesitar la ayuda de otros países, en este caso es indispensable la integración entre bloques económicos con el objetivo de intercambiar recursos para alcanzar la especialización productiva teniendo efectos en las operaciones de intercambio comercial; ya que un país sin comercio exterior no es capaz de proporcionar los bienes requeridos para un mercado, por esto se recurre a la integración entre bloques económicos. (Villamizar , 2012)

El Ecuador es un país reconocido por la gran variedad en fauna y flora, se ha especializado por ser un exportador de materia prima e importador de productos elaborados. Lamentablemente la falta de tecnología y conocimiento ha hecho que el país sufra un retraso preocupante en cuanto a la factibilidad de crear nuestros propios productos, siendo un país dependiente del petróleo.

Hoy en día nos vemos en un problema serio, la balanza comercial es negativa lo cual significa que importamos más de lo que exportamos, lo que resulta en una mayor salida de capital que el que entra.

Debido a esto el Gobierno ha buscado que Ecuador forme parte de los diferentes convenios o alianzas con bloques económicos, que permitan el desarrollo sostenido tanto económico como político y social mediante acuerdos o tratados haciendo al mercado ecuatoriano más competitivo y conocido a nivel mundial.

Además, es fundamental que Ecuador tenga acuerdos con otros países o bloques económicos, debido a que esto implica un proceso importante en las exportaciones, lo cual, a nivel económico, ayudaría a un mejoramiento de la balanza comercial ecuatoriana.

El Ecuador se ha identificado por ser un país con baja tecnología, e innovación lo cual ha causado el estancamiento del país como exportador primario sin tecnología o valor agregado de nuestros productos y servicios. Sin embargo, actualmente el gobierno ha buscado

disminuir las importaciones e incentivar las exportaciones con valor agregado y pasar de exportar materias primas a exportar productos industrializados.

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.

En la actualidad es muy importante considerar que la Unión Europea es una de las economías más activas convirtiéndose en la principal demandante de productos y servicios a nivel mundial, tomando en cuenta que para ingresar a este mercado sin ningún tipo de acuerdo internacional las condiciones tanto políticas como ambientales son meramente estrictas.

Cabe recalcar que la competitividad requiere de gran esfuerzo para lograr adaptabilidad a través de procesos de integración, sin la firma de este acuerdo el Ecuador perdería a un mercado de 514.000 millones de consumidores europeos, y de igual un ingreso per cápita de 32.000 dólares anuales y lo más importante dejaríamos de ser un país productivo. (PROECUADOR).

La integración económica se basa entre países que estén al mismo nivel en producción o con aquellos que tienen ventaja comparativa por ello los sectores productivos del Ecuador son los pilares fundamentales de estos procesos de integración y al no inmiscuirse se ven afectados en aspectos como: progreso en especialización productiva, seguridad jurídica, apertura de comercio y crecimiento del mercado. Estos elementos permiten de una u otra manera medir el desempeño de desarrollo económico de un país y a la vez contribuye al bienestar de la población.

La presente investigación se enfoca en el sector automotriz, el mismo que por varios años ha contribuido a la economía en aranceles, impuestos y generación de empleo (PROECUADOR). Está es una industria potente y activa que está creciendo a gran velocidad, pese a que este sector no cuenta con una tecnología de punta, innovación y otras

razones que se pretende identificar mediante la presente investigación, tomando en cuenta que ha generado grandes rubros para el presupuesto general del estado.

Según el Banco Central del Ecuador (BCE, 2017) manifiesta que las exportaciones de este sector para para el año 2016 fueron de 1675.3 millones, a través de esta investigación se pretende identificar ventajas y desventajas que tiene el Ecuador con un trato especial y diferenciado en la Unión Europea que beneficia a este sector.

1.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA.

¿Cómo contribuye el Acuerdo Comercial Multipartes entre Ecuador - Unión Europea en la competitividad de industria nacional automotriz?

1.3 JUSTIFICACIÓN.

Existen razones fundamentales que motivarán la realización de esta investigación, como es la necesidad de identificar como contribuye la aplicación del Acuerdo Comercial Multipartes entre Ecuador - Unión Europea en la competitividad de industria nacional automotriz.

La importancia de proyecto radica en investigar si la aplicación del Acuerdo Comercial Multipartes fomenta las exportaciones y permite mejorar la competitividad del sector automotriz, es decir promover la posibilidad de que los productos de la industria automotriz ingresen a los diferentes países.

Considerando que los productos a exportar cumplan con estándares internacionales con preferencias arancelarias, lo que aportaría a la competitividad de los productos y de igual ayudando a dinamizar la economía y finalmente a mejorar el nivel de vida de los habitantes.

El análisis de los resultados que genera esta investigación se determinara mediante la utilización de estadísticas de importaciones, exportaciones, producción nacional y ventas después de la aplicación del Acuerdo Comercial Multipartes, si contribuye en la industria automotriz, en la actividad comercial y principalmente en la cadena productiva del sector. Estos resultados servirán de ayuda para la implementación de otras empresas que les permita generar valor agregado o innovación de partes, piezas, repuestos, accesorios, talleres de mantenimiento y/o reparación, entre otros.

Con la aplicación del Acuerdo Comercial se espera que la industria automotriz incremente su productividad con la utilización de mayor componente nacional al momento de ensamblar

vehículos, minimizar costos, fomentar las exportaciones en búsqueda de nuevos mercados potenciales, que permitan que los diferentes sectores de la cadena productiva, concesionarios y personas que trabajan en el sector, utilicen esta información como fuente de datos para futuras decisiones.

Considerando que para el país, es relevante dejar de depender de las importaciones de productos manufacturados o terminados, que afectan a la industria nacional, a la balanza comercial y a la Balanza de pagos, con la firma de acuerdos comerciales se espera que se incremente el intercambio comercial, la especialización y diversificación de los productos, la diversificación de mercados y principalmente el aporte de la inversión nacional y extranjera debido a las oportunidades comerciales que se presentan. Además, indirectamente se generará un desarrollo en la implementación de tecnología que aportaría al crecimiento sustentable y sostenible de la economía del país.

El tema de investigación es pertinente al área de comercio exterior, es innovador, en la investigación se determinará su factibilidad y es actual, puesto que el Acuerdo de Negociación se firmó en los últimos días del mes de diciembre de 2016. El análisis y la evaluación de este tema de investigación permitirán comprender si la industria nacional automotriz será competitiva, y ofrezca productos de calidad.

La realización de esta investigación será de mucha utilidad ya que se manejará datos e información demostrable, objetiva, factible y sistemática, convirtiéndose así en la puerta de entrada para futuras investigaciones puesto que minimizara tiempo y esfuerzo para quienes decidan continuar más a fondo con el tema de investigación.

Por lo tanto, esta investigación está ligada a cumplir con los planes y objetivos propuestos, con la realización de este investigación los beneficiarios será el sector automotriz, ya que la determinación de efectos por la aplicación del Acuerdo Comercial Multipartes entre Ecuador – Unión Europea, se destinarán directamente hacia ellos y por ende contribuirá a mejorar competitivamente la industria nacional automotriz permitiendo ser reconocidas en el mercado nacional e internacional con altos estándares de calidad.

1.4 OBJETIVOS.

1.4.1 Objetivo General.

Determinar como contribuye el Acuerdo Comercial Multipartes entre Ecuador - Unión Europea en la competitividad de industria nacional automotriz

1.4.2 Objetivos Específicos.

1. Fundamentar bibliográficamente la competitividad en la industria nacional automotriz y el Acuerdo Comercial Multiparte entre Ecuador – Unión Europea.
2. Diagnosticar la situación actual de la industria nacional con la aplicación del Acuerdo Comercial Multiparte entre Ecuador – Unión Europea.
3. Determinar el índice de competitividad del sector automotriz con la aplicación del Acuerdo Comercial Multiparte entre Ecuador – Unión Europea.

1.5 PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN

¿Cómo se encuentra el sector automotriz antes y después del Acuerdo Comercial Multiparte entre Ecuador – Unión Europea?

¿Qué beneficios tiene la industria nacional automotriz con la aplicación el Acuerdo Comercial Multipartes entre Ecuador y la Unión Europea?

¿Qué aspectos se debe mejorar para que la industria nacional automotriz sea competitiva en los diferentes mercados internacionales?

¿En que influye el Acuerdo Comercial Multiparte en el sector automotriz?

II. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA.

2.1 ANTECEDENTES INVESTIGATIVOS.

Como documentos base para realizar la investigación se tiene los siguientes antecedentes:

El primer antecedente investigativo publicado en la revista indexada de Economía Mundial en Latindex, desarrollado por el Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey con el siguiente tema: “*La relación comercial Comunidad Andina- Unión Europea y la postura de Ecuador*”, Alfonso Brown del Rivero y Pamela Torres Castillo. (2012), en la investigación hace referencia la relación entre la UE y América Latina ha tenido un avance muy significativo en los últimos 20 años, con lo cual se ha abierto el camino a compromisos más profundos que dificultan la negociación y, por ende, la concreción de tratados bilaterales.

Así, en el nivel birregional se establecieron Acuerdos de Concertación Política y Cooperación, no obstante, a finales de los noventa y principios de este decenio, se ha dado lugar a negociaciones que buscan concertar esquemas de mayor envergadura y contenido económico. En el ámbito latinoamericano, Chile y México son ejemplos de estos procesos, en tanto que Perú y Colombia lo son en la región andina. (Brown & Torres, 2012).

Este antecedente nos da a conocer las estrategias de negociación que la UE ha utilizado para que mantener una buena relación de comercialización con América Latina, de igual manera servirá de aporte al proyecto puesto que las negociaciones son pilares fundamentales dentro de un acuerdo siempre y cuando exista dialogo político y comprensión y comercio.

En la revista de Economía Mundial según un estudio realizado por la “Universidad de Salamanca en el año 2013 en la ciudad de Sevilla -España se identificó el siguiente tema: “*Introducción a la unión europea: un análisis desde la economía*”, Rafael Muñoz, determina que este análisis se puede considerar como un manual de referencia básica para los que se quieran adentrar en la cambiante economía de la Unión Europea.

El objetivo de esta Introducción a la Unión Europea: Un análisis desde la economía, según los autores señalan en el prefacio de la obra, es dar una visión de cómo funciona la Unión Europea desde el punto de vista económico.

Con la intención de explicitar las causas de determinados comportamientos de las instituciones comunitarias, así como la ausencia de medidas en ámbitos concretos que suelen ser considerados como objetivos prioritarios por los gobiernos nacionales como es el caso de la política de empleo. (Muñoz, 2013)

Es muy importante este antecedente ya que engloba las distintas políticas que se desarrollan en el seno comunitario, tanto aquellas comunes a las que se le dedican más esfuerzos, como la agrícola, la comercial, la de desarrollo regional o la monetaria, como aquéllas que todavía no están del todo definidas y quedan en gran parte en manos de los gobiernos de los países miembros, como son la energética, la medioambiental, la de empleo y la social.

En el 2014 el siguiente tema: “*Perspectivas del acuerdo comercial entre Ecuador y La Unión Europea*”, Andrea Quistanchala (2014), dentro del tema de investigación presenta los aspectos más importantes de la firma del Acuerdo Comercial entre Ecuador y la Unión Europea, el cual es un instrumento importante dentro de las relaciones internacionales de Ecuador, ya que la aplicación favorece a diversos sectores de la dinámica económica ecuatoriana.

El antecedente identifica que el acuerdo facilitaría el comercio entre las Partes, así como el fortalecimiento de las relaciones comerciales de las mismas; además, se espera un incremento de exportaciones, gracias a las preferencias arancelarias otorgadas a productos agrícolas y agro industriales que permitirían un sobresaliente desarrollo de la economía ecuatoriana y la ayuda que se necesita para el cambio de matriz productiva e innovación tecnológica.

En el año 2014 el siguiente tema “*El efecto de las políticas industriales en el comercio del sector automotriz implementadas en el gobierno del Presidente Rafael Correa en Ecuador*”, Diana Narváez (2014), al analizar la información se logró identificar que en la Presidencia de Rafael Correa que comienza en el año 2006 se realiza varias reformas que permitan la búsqueda de incrementar el consumo y la producción de productos ecuatorianos, para mejorar y generar la industria nacional.

El rol del Estado se establece en Ecuador para transformar su matriz productiva, dicha

estrategia se diseña en base a la experiencia y el éxito de Corea del Sur. La creación y el fortalecimiento de la industria ecuatoriana se promueven mediante la implementación de diversas políticas, como por ejemplo la sustitución estratégica de importaciones.

Según Uribe (2014), en su investigación publicada en la revista anual de Pacific Credit Rating establece que "La importancia del sector automotor en el desarrollo del país es reconocida por su influencia en varios entornos.

El sector contribuye a la economía en aranceles, impuestos y generación de empleo, en este sentido, las actividades relacionadas con el sector automotriz generaron trabajo a 90.012 personas, en impuestos contribuyó con US\$ 447,1 millones en el año 2014.", siendo Chevrolet, la marca líder en ventas a nivel nacional con un 48,00% de participación en el mercado, seguido de Kia con un 12,00%, Hyundai 9,00%, y el resto de marcas presentó una participación igual o inferior al 6,00%.

Este antecedente da a conocer la importancia del sector automotriz en nuestro país, ya que como lo anticipa el autor, este sector genera grandes rubros económicos para el Ecuador, en temas de impuestos, aranceles, además de la generación de empleo a través de todas las industrias que abarca dicho sector mejorando así la calidad de vida de la población.

En el 2015 el siguiente tema en relación con la investigación "*Las afectaciones en el Sector Automotriz debido al cambio de la Matriz Productiva*", Renato Pérez Picerno (2015), esta investigación hace referencia a la necesidad del gobierno de aumentar la producción nacional, firma su convenio con la unión europea con el objetivo de buscar relación y lograr la competitividad de ambas partes en el mercado internacional.

Con respecto al sector automotriz el acuerdo contempla lo siguiente. A partir de la vigencia del acuerdo en el 2016, la idea es ir disminuyendo los aranceles a las partidas de vehículos y sus partes durante 7 años hasta llegar a un arancel 0%.

Lo que se busca con este acuerdo es proporcionar tiempo necesario para las ensambladoras nacionales logren innovar en su producción y lograr generar un valor agregado en su producto final lo que permitirá acceder a nuevos.

Por otra parte Pro Ecuador en su Análisis Sectorial Automotriz del año 2017, se menciona que "El sector automotriz tiene una participación importante en la economía del país debido a los ingresos

que genera en todas las actividades económicas directas e indirectas que involucra.” En un análisis sobre las exportaciones de este sector encontramos que en el 2012 fueron de USD 573.3 millones y 64.2 miles toneladas, siendo el mejor año en las exportaciones del sector. En el periodo 2011 hasta noviembre del 2016 las exportaciones totales fueron de USD 1,675.3 millones y 228.3 miles toneladas.

Además, dentro de los principales destinos del sector automotriz en el 2016, ocho son países latinoamericanos y del Caribe de los cuales, Colombia, Venezuela, Chile y México representan el 80.4% de las exportaciones en el periodo analizado.

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

2.2 FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA

Las teorías a tomar en cuenta para el desarrollo del siguiente trabajo tenemos:

Tabla 1. Teorías de la investigación

TEORÍA	CARACTERÍSTICAS	RELACIÓN CON LA INVESTIGACIÓN
LA NUEVA TEORÍA DEL COMERCIO INTERNACIONAL (Paúl Krugman)	Se basa en la teoría de Escala que se aplica a la ley de la oferta y la demanda, haciendo énfasis en el aumento de la producción, para abaratar los costes. Presenta a la economía mundial como un conjunto de mercados competitivos y con rendimientos constantes a escala.	El desarrollo productivo que se relacione a atender los diferentes mercados con una capacidad de cubrir la mayor parte de la demanda a más bajos costos tendrá asegurada su permanencia en el mercado por lo que se deberá tener la capacidad de producir en función de la exigencia de la demanda siendo eficientes en todos sus procesos para conseguir tener

<p>TEORÍA DE LA VENTAJA COMPETITIVA (Michael Porter)</p>	<p>La estrategia competitiva toma acciones ofensivas o defensivas para crear una posición defendible en una industria, con la finalidad de hacer frente, con éxito, a las fuerzas competitivas y generar un retorno sobre la inversión.</p> <p>Estrategias de ventaja competitiva</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Liderazgo por costos (bajo costo) 2. Diferenciación 3. Enfoque 	<p>precios altamente competitivos en los mercados internacionales.</p> <p>Esta teoría tiene la finalidad de que una empresa dentro del sector automotriz o manufacturas, debe buscar y emplear estrategias que permitan que el bien a ofertar sea atractivo para el consumidor, como una característica única, siendo de esta manera una ventaja en cuanto a la atracción de sus productos, manteniendo la original e innovación. Esta ventaja competitiva determina que productos tiene preferencia el consumidor, como venderlo, que ofrece, cuáles son las promociones y descuentos y cuál es el trato con el usuario final.</p>
<p>VENTAJA COMPARATIVA (DAVID RICARDO)</p>	<p>Un país debe especializarse en aquellos bienes y servicios que puedan producir de manera más eficiente y adquirir de otros países aquellos bienes que produzca de manera menos eficiente.</p>	<p>Tiene relación con mi investigación ya que Ecuador debe especializarse en lo que es eficiente y luego intercambiar esos productos, permitiendo que ambos países se beneficien. Es decir cada país debe de producir lo que tenga ventaja absoluta, sino en lo que es mejor en lo que tenga ventaja comparativa.</p>

Fuente: Teorías de la Investigación

Elaborado: Lizbeth Benítez.

2.3 FUNDAMENTACIÓN CONCEPTUAL.

2.3.1 Crecimiento económico.

El crecimiento económico en términos muy generales hace referencia al aumento de ciertos indicadores, como la producción de bienes y servicios, el mayor consumo de energía, el ahorro, la inversión, una Balanza comercial favorable, el aumento de consumo de calorías

per cápita, etc. El mejoramiento de estos indicadores debería llevar teóricamente a un alza en los estándares de vida de la población (Astudillo, 2012, pág. 122)

Un objetivo de la intervención del Estado en la economía de un país es promover el incremento del PIB, tomando en cuenta que la política económica debería estar orientada a generar el empleo de los factores productivos para de esta manera lograr la producción potencial plena. (Astudillo, 2012, pág. 122)

El crecimiento económico es tomado como una medida del bienestar de la población de un país o región económica, es decir si un país tiene un elevado crecimiento económico esto representa muy beneficioso para el bienestar de cada uno de los habitantes del país.

Se considera muy importante que la tasa de crecimiento de la economía sea mayor de la de la población, para lograr así mayor cantidad de bienes y servicios.

2.3.1.1 Tipos de crecimiento económico

- 1.** El primer tipo de crecimiento indica que la economía crece porque los trabajadores tienen cada vez más instrumentos para realizar las tareas, es decir mayor maquinaria, mayor capital, se considera que la clave del crecimiento para este tipo es la inversión.
- 2.** El segundo tipo es que los trabajadores con mayor stock de conocimiento son más productivos es decir que con la misma cantidad de insumos son capaces de obtener mayor producción, la clave del crecimiento para este tipo se centra en la educación ya que se esta manera se incrementa el capital humano o trabajo efectivo.
- 3.** El tercer tipo muestra que la clave está en obtener mejores formas de combinar los insumos, maquinas superiores y conocimientos más avanzados, es decir el éxito de este tipo de conocimiento se encuentra en el proceso tecnológico. (Astudillo, 2012, pág. 122)

En general se considera que estas tres causas actúan conjuntamente en la determinación del crecimiento económico, estos tres tipos de crecimiento permiten que la población de un país obtenga mayores beneficios y un mejor bienestar.

2.3.2 Acceso a mercados internacionales

Las condiciones de acceso constituyen uno de los mayores retos que debe afrontar una empresa interesada en ingresar con sus productos a un nuevo mercado.

Dependiendo del tipo de bien, el exportador deberá cumplir con las disposiciones que con relación a su producto haya establecido el mercado importador. El hecho de no informarse generará a la empresa dificultades que pueden ocasionar la imposibilidad de ingresar al mercado de destino. (Bogota, 2015).

2.3.2.1 Condiciones de acceso a mercados internacionales

Para lograr internacionalizar la empresa y exportar sus productos, debe identificar las condiciones que tiene establecidas el mercado seleccionado. Las siguientes son las condiciones exigidas por los mercados para la entrada de productos procedentes del exterior.

- a) **Condiciones Arancelarias:** Se refieren específicamente a todos los impuestos y derechos de aduana aplicados a las importaciones de mercancías. Comúnmente se denominan aranceles y otros impuestos aduanales.
- b) **Condiciones No Arancelarias:** Hacen referencia a todo método distinto al de los aranceles o impuestos a los bienes procedentes del exterior, y tienen como propósito asegurar la protección de los consumidores locales, preservar la vida humana, animal y vegetal, así como la protección del medio ambiente, entre otros. Como ejemplo de estas condiciones tenemos: medidas sanitarias y fitosanitarias, normas técnicas, normas de calidad, normas ambientales, licencias e inspecciones previas, entre otras. (Bogota, 2015).

2.3.1 Competitividad en el mundo global

Hoy la competitividad es un tema de actualidad. En un mundo cada vez más globalizado, que es un proceso que consiste en aumentar la comunicación y la dependencia entre los países del mundo, lo que permite unificar mercados, sociedades y culturas; en donde las empresas tienen una perspectiva de adoptar estrategias corporativas para competir en mercados domésticos y externos. (Monfort , 2013).

A escala empresarial existen también poderosas presiones competitivas. “La supervivencia depende de la capacidad que muestren los negocios para afrontar los retos empresariales con decisiones directivas, sólidamente fundamentadas en la gestión y claramente opuestas a los sistemas tradicionales” (Monfort , 2013).

En el mundo globalizado es muy importante identificar los factores que intervienen en la competitividad, lo que permite que las empresas o países distingan sus rivales, en base a sus productos.

2.3.2 Característica de los productos del sector automotriz

La calidad del producto ensamblado ecuatoriano está dada principalmente por cumplir las normas nacionales e internacionales de seguridad, no solo en el ramo automotriz sino también en lo que respecta a la fabricación de carrocerías y autopartes.

Las empresas ecuatorianas son vanguardistas, y buscan día a día mejorar los productos para la satisfacción del cliente nacional e internacional. (PROECUADOR, 2017).

2.3.3 Acuerdo comercial multipartes entre Ecuador y la Unión Europea

Los Acuerdos Comerciales son acuerdos recíprocos entre dos o más interlocutores, los cuales regulan asuntos de Comercio, principalmente de Mercancías (bienes), pero cada vez son más los acuerdos que involucran la negociación de otras áreas: servicios, propiedad intelectual, inversiones, derechos laborales, entre otros. (Ministerio de Comercio Exterior, 2016)

Para la economía ecuatoriana la firma del Acuerdo Comercial con la Unión Europea representa un gran aporte en la política comercial, que contribuye a mejorar las negociaciones y el desarrollo de la actividad empresarial ecuatoriana. Además, Europa es uno de los principales destinos de exportación de los productos no petroleros como el banano, el atún, el camarón, las rosas, el café, el cacao, la pulpa de fruta, entre otros.

De acuerdo a la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador - AEADE (2016), para el sector automotriz;

El Acuerdo representa un mensaje alentador sobre el rumbo que puede tomar la política económica internacional del Ecuador, porque, más allá de la liberación de los aranceles que se realizará de forma progresiva, el Acuerdo Comercial en sí mismo es un instrumento que va a favorecer al sector automotor, al sector exportador y a la producción en su conjunto. (p.1)

2.3.4 Competitividad de la industria nacional automotriz

La competitividad es la capacidad que tiene una unidad económica o un país para competir en los mercados de bienes y servicios. Además, permite comparar la estructura de costos del proceso de producción como mano de obra, materias primas, tecnología, diferenciación de productos y tamaño del mercado, de un productor con respecto a otros productores de bienes internos o externos. (CEFP,2017)

Por lo tanto, la industria automotriz está enfocada el mejoramiento y sostenibilidad de la competitividad global del sector automotor ecuatoriano, a través de una cultura de excelencia en la gestión que contribuya a incrementar los niveles de desempeño tanto en calidad y como en costos, con el fin de asegurar la permanencia de la industria de autopartes y de ensamblaje como industrias de producción nacional e internacional.

2.3.5 Ventaja competitiva de Ecuador como proveedor

La ubicación geográfica del Ecuador, en medio de los países de la CAN, es un plus adicional para atraer al inversionista y pueda exportar a ambos lados de la frontera, además la experiencia de las ensambladoras ecuatorianas es otro pilar fundamental dentro del ámbito de competitividad de estas empresas.

Existe un compromiso de inversión en tecnología e innovación de las ensambladoras, así como también los beneficios que acarrea el cambio de la matriz productiva por parte del Gobierno Nacional que paulatinamente irán beneficiando a la producción nacional.

Se cuenta con infraestructura moderna y eficiente, lo que permite garantizar la calidad de los productos de autopartes y accesorios que están siendo exportados incluso fuera de la región. Es relevante señalar que las empresas ecuatorianas buscan como parte de su cultura empresarial, la responsabilidad social, económica y ambiental. (PROECUADOR, 2017).

2.3.6 Integración económica

Es un proceso a través del cual dos o más mercados nacionales previamente separados y de dimensiones unitarias estimadas poco adecuadas se unen para formar un solo mercado (mercado común) de una dimensión idónea. (Petit , 2014)

Para la CEPAL, es un proceso donde dos o más naciones concretan o comienzan a trabajar por unirse para formar un solo mercado. Para esto es necesario realizar una serie de acoplamiento de las estructuras y las políticas nacionales, que exige a medida que avanza y se profundiza la creación de órganos supranacionales que permitan una coordinación política cada vez más estrecha.

Una integración económica permite que dos o más países se unen para formar un solo mercado común con mismos beneficios, actualmente uno de los ejemplos más avanzados de integración económica es la Unión Europea.

2.3.7 Acuerdos comerciales.

Los acuerdos comerciales son tratados que se realizan con diferentes países con el objetivo de incrementar las relaciones comerciales, los países que firman un acuerdo se comprometen a aplicar políticas menos proteccionistas frente a las exportaciones de otros países y, a cambio, los otros países también se comprometen a hacer lo mismo con las exportaciones de este país.

El Ecuador ha firmado un sin número de Acuerdos comerciales sean estos bilaterales o multilaterales como bloque económico, los mismos que le otorgan el beneficio de preferencia arancelaria total o parcial para el ingreso de productos ecuatorianos a muchos de esos países con que constan en el Acuerdo. Es por esto que, la política de comercio exterior ha girado en torno al establecimiento de convenios y tratados comerciales, ya sea de libre comercio o de tratamiento preferencial, para eliminar o disminuir la discriminación en los aranceles aduaneros de un país contra los productos originarios de otro, o bien para reducir los trámites de que deben seguir para ingresar. (PROECUADOR, 2017).

Los acuerdos comerciales que firma Ecuador con los diferentes países del mundo son con el objetivo de fomentar las relaciones comerciales, además de estos los países los cuales firman los diferentes acuerdos se comprometen a aplicar las diferentes políticas.

2.3.8 Libre comercio

En una zona de libre comercio los países firmantes del tratado se comprometen a anular entre sí los aranceles en frontera, es decir, entre los países firmantes del tratado los precios de

todos los productos comerciados entre ellos serán los mismos para todos los integrantes de la zona, de forma que un país no puede aumentar (mediante aranceles a la importación) el precio de los bienes producidos en otro país que forma parte de la zona de libre comercio. Como ejemplo de este tipo de acuerdos comerciales internacionales puede citarse la asociación europea de libre comercio (EFTA) y el tratado de libre comercio norteamericano (TLC). (Sanchez , 2014).

2.3.9 Unión Europea

“Mecanismo de integración económica regional entre países de Europa que implica una zona de libre comercio, una unión aduanera, y la libre movilidad de los recursos de producción; trabaja en pos de la unión política y económica”. (Daniels, et al., 2013, p. 810)

La Unión Europea es la agrupación de países que buscan mediante políticas los beneficios mutuos enfocados en la integración de las naciones para ser competitivos internacionalmente con la finalidad de mejorar la economía de cada uno de los integrantes.

2.3.10 Eliminación de Aranceles Aduaneros

El comercio de mercancías es un punto clave que debe tratarse en los Acuerdos Comerciales, ya que el objetivo es facilitar el intercambio comercial, en el Acuerdo Comercial Multipartes entre Ecuador – UE se planteó como objetivo principal la liberalización gradual de aranceles para posteriormente la eliminación total, ya que el intercambio comercial entre las partes es muy importante pues permitirá la adecuada promoción del comercio y el logro de un desarrollo sostenible.

La liberalización de las mercancías se hará bajo un cronograma denominado **Cronograma de Eliminación Arancelaria de la Unión Europea para Mercancías Originarias de Ecuador** donde cada reducción anual se hará efectiva cada 1 de enero del año correspondiente.

Tanto las mercancías originarias de Ecuador como de la Unión Europea estarán divididas en categorías de desgravación. (Europea, 2012)

2.3.11 Medidas no arancelarias

Son procedimientos que limitan los intercambios comerciales y debido a que en este Acuerdo Comercial existe un artículo referente al establecimiento de una zona de libre comercio, donde uno de sus objetivos es la facilitación del comercio mediante la aplicación de las disposiciones acordadas en materia de aduanas y facilitación del comercio, normas, reglamentos técnicos, procedimientos y medidas sanitarias y fitosanitarias. (Europea, 2012)

Para comercializar bienes hacia la U.E se debe cumplir con varias barreras arancelarias con la finalidad de proteger al consumidor final y asegurar legalidad en los procesos de control aduaneros; existen barreras técnicas del producto, para los países europeos es muy importante la calidad, seguridad y salubridad que se exigen a productos extranjeros; las barreras medioambientales se tratan de requisitos exigidos por la U.E en cuanto a productos que cumplan con requisitos de respeto y conservación del medio ambiente, enfocados en la forma de producción, la calidad y tipo de envases y embalajes, y por supuesto el tratamiento de residuos; finalmente, las barreras administrativas, que no son más que el tiempo requerido en la tramitación, en la cual se encuentran inmersos los sistemas tecnológicos que aportan con eficacia en los procedimientos. (Pardina, 2017)

III. METODOLOGÍA

3.1 ENFOQUE METODOLÓGICO

3.1.1 ENFOQUE

Para el desarrollo de la investigación se utilizó un enfoque mixto, es decir se empleó una investigación cualitativa y cuantitativa.

El enfoque cuantitativo permite recoger y analizar datos cuantitativos sobre variables. La investigación cualitativa evita la cuantificación. Permite hacer registros representativos de los fenómenos que son estudiados mediante técnicas como la observación participante y las entrevistas, en sí esta modalidad tiene como objetivo la descripción de las cualidades de un fenómeno buscando un concepto que pueda contener una parte de la realidad.

Por lo que dentro de la investigación se utilizó este enfoque porque ayuda a entender y determinar a través de un análisis de causa – efecto, las consecuencias generadas por la aplicación del Acuerdo Multipartes entre Ecuador – Unión Europea en la competitividad de la industria nacional automotriz. Permite conocer y establecer si la aplicación del acuerdo permite que la industria automotriz sea competitiva frente a las demás por sus productos de calidad.

El enfoque cuantitativo consiste en examinar los datos de manera científica, o más específicamente en forma numérica, generalmente con ayuda de herramientas del campo de la estadística. La investigación cuantitativa se dedica a recoger, procesar y analizar datos cuantitativos o numéricos sobre variables previamente determinadas, vale decir que el enfoque cuantitativo estudia la asociación o relación entre las variables que han sido cuantificadas, lo que ayuda aún más en la interpretación de los resultados. Esto ya hace darle una connotación a esta investigación a que vaya más allá de un mero listado de datos organizados como resultado; pues estos datos se muestran en el informe final, estarán en total consonancia con las variables que se declararon desde el inicio y los resultados obtenidos brindarán una realidad específica a la que estos están sujetos.

Es así que también se empleó esta modalidad cuantitativa porque se estudió la asociación y relación entre las variables de estudio que han sido cuantificadas, permitiendo con ello la recolección de datos reales y que ayudaron en la interpretación de los resultados para identificar si la industria nacional automotriz incrementa su competitividad con la aplicación del Acuerdo Comercial Multipartes entre el Ecuador y la Unión Europea.

Por lo tanto, estos dos enfoques son formas que han justificado ser muy útiles para el desarrollo de la investigación, debido a que ninguno es intrínsecamente mejor que el otro. Ambos llegan a fusionarse y a incluirse en un mismo estudio, permitiendo enriquecerlo; son visiones complementarias. Tanto el enfoque de investigación cualitativo como el cuantitativo, con sus diferencias, tienen cabida en el proceso de investigación científica.

3.1.2 TIPO DE INVESTIGACIÓN

“Consiste en la recolección de datos directamente de la realidad donde ocurren los hechos, sin manipular o controlar variables algunas” (Arias,2013, p. 94), por lo que para el desarrollo de los objetivos se emplearon tres tipos de investigación:

➤ Investigación Descriptiva

La investigación descriptiva trabaja sobre realidades de hechos, y su característica fundamental es la de presentar una interpretación correcta. Para la investigación descriptiva, su preocupación primordial radica en descubrir algunas características fundamentales de conjuntos homogéneos de fenómenos, utilizando criterios sistemáticos que permitan poner de manifiesto su estructura o comportamiento. De esta forma se pueden obtener las notas que caracterizan a la realidad estudiada. (Sabino, 2014 Pág. 51)

Es una investigación descriptiva porque se aplicó la técnica de la observación atendiendo lo que está sucediendo en la toma de decisiones y estrategias en el ámbito comercial a través de videos, para su posterior análisis. El tipo de observación será indirecta debido a que no se estará en contacto directo con los sujetos u objetos involucrados directamente con la investigación.

➤ Investigación Explicativa

Este tipo de investigación se utiliza al momento del planteamiento de objetivos con el fin de estudiar el porqué de las cosas, hechos, fenómenos o situaciones. Es decir, se analizan las causas y efectos de la relación entre variables, por lo tanto, este tipo de investigación permitió conocer las causas que originan la aplicación del Acuerdo Comercial Multipartes entre Ecuador y la Unión Europea y los posibles efectos que se producen en la industria nacional automotriz.

3.2 IDEA A DEFENDER

El Acuerdo Comercial Multipartes entre Ecuador – Unión Europea incrementa la competitividad de la industria nacional Automotriz.

3.3 POBLACIÓN Y MUESTRA

La población “es el conjunto de todos los casos que concuerdan con una serie de especificaciones” (Hernández Sampieri, 2014, p.174), es decir comprende la totalidad de los elementos a investigar.

La población para esta investigación está conformada por todas las empresas que conforman la industria automotriz como lo son las ensambladoras y las empresas autopartistas.

Las empresas ensambladoras a nivel nacional son cuatro, las cuales producen automóviles, camionetas y todoterreno, los mismos que están clasificados como vehículos destinados al transporte de personas mercancías. Así mismo, está conformado por 92 firmas autopartistas, quienes ofrecen partes, piezas y accesorios para el ensamblaje de vehículos.

Tabla 2. Empresas de la Industria Nacional Automotriz

Empresas Ensambladoras			
Ensamblaje y exportación de vehículos	Representante legal	Dirección	Contacto
Autos y Máquinas del Ecuador S.A. (AYMESA)	Mauricio Neme	Av. Maldonado y Amaruñan (sector Guajalo –Quito)	2673-166
GENERAL MOTORS ÓMNIBUS BB (GM-OBB)	Luis Enrique Landíne	Panamericana Norte Km 5/2 Y José de La Rea (Quito)	2977-700
Manufacturas Armaduras y Repuestos del Ecuador (MARESA)	José Barahona	Av. Los Granados E11-67 y las Hiedras (Quito)	097 9500 600
Ciudad del Auto (CIAUTO)	Santiago Vásconez	Camino Real y Camino el Inca (Ambato)	099 760 1623

Empresas Autopartistas

Metaltronic	Erick Paredes	Panamericana Norte, Km 5 1/2, calle N69, lote E3-90 - Norte - Quito	(02) 2480-350.
IMFRISA	Luis Carlos García	Panamericana Norte Km. 12 ½, Vía a Calderón	(02) 282 5450
Industrias Metalcar Cia. Ltda	Luis Javier Espinosa Galarza	Nazareth Oe3-185 y Av. Real Audiencia (Cdla. Rumiñahui)	(02) 253 177
PF GROUP SA	Ricardo Herrera Portugal	N66A De Las Avellanas E1-101 y Panamericana Norte	(2) 248 46 48
PPG Automotive OEM Coating	Vincent Robin	Vicente Duque N77 34 Y Juan de Selis	2808 140
Road Track Ecuador S.A	Daniel Wainmann	Manuel Najas Oe 1- 81, Edif. 1 , Piso 2 Quito	(02) 299-1919.
Alfombras Industriales ALFINSA S.A.	Marcelo Rovayo	Calle, Joaquín Mancheno E1-61, Quito	(02) 247-1761
Motion TM Tecnología en Movimiento	Juan Abel Pachano	Av America N39-144 y Voz Andes	(02) 245 7502
Mundy Home Munme CIA. LTDA.	Fabián Enriquez	Quito, Tomás de Berlanga E4-85 y Amazonas	(02) 2258-796
Tecnovidrio S.A	Cesar Tapia	Panamericana Norte, Km 8 1/2 , frente al Intercambiador de Carcelén - Carcelén - Quito	(02) 247-4032
VANDERBILT S.A.	Álvaro Guivernau Becker	Cuenca, Parque Industrial Machángara, Panamericana Norte K 4 1/2	(02) 2862-255
BASF	Martin Bruder Müller	Quito, Av.Naciones Unidas 1014 y Amazonas Edif. La Previsora Torre A	(02) 3979-500
Baterías Ecuador	Galo Rubio López	Av. Mariscal Sucre y Fray Marcos J.	2264-025
Continental Tire Andina	Jeff cadena	Quito: Av. Granados E 11-67 y las Hiedras, Edif. Mazmotors, 3er piso	2973-600

Cristales Laminados y Temperados CRILAMYT S.A	Julio Moreno	Autopista Sangolquí - Amaguaña km 2.5	233-0540
DANA Transejes Ecuador	Alfonso Espinosa	Calle Bartolome Sanchez 72-23 y Enrique Guerrero Quito	2472 648
Domizil Muebles y Autopartes S.A	Juan Abel Pachano	Quito, Av. De la Prensa N 70 -121 y Pablo Picasso	2294-131
Elasto	Martin Dassum	Bartolomé Sánchez N74-04 y Antonio Basantes, Quito	3944-540
FAESA	Daniel Alvarez	Quito, De las Avellanas S/N 38 y Av. Eloy Alfaro.	2800-123
Industria DACAR	David Alarcón	Guayaquil, Av. Plaza Dañin y G. Zaldumbide (esq.) Kennedy	2 394-790
Mecadec Cia. Ltda.	José Aníbal Córdova Calderón	Avenida 10 de Agosto y Calle Secundaria , Parkenor, bodega 68 - Carcelén Alto - Quito	(02) 280-1121

Fuente: Cámara de la Industria Automotriz del Ecuador - CINAIE, 2018

La muestra “es un subgrupo de la población, representativo y de interés sobre el cual se recolectarán datos, que tienen que definirse y delimitarse de antemano con precisión” (Hernández Sampieri, 2014, p.175).

Dentro de la muestra existen dos tipos de muestreo el Probabilístico y No Probabilístico, sin embargo, para el desarrollo de la investigación se utilizó un muestreo no probabilístico dentro del cual se empleó un muestreo por conveniencia porque se toma en cuenta el criterio del investigador, es así que las entrevistas se realizaron a las ensambladoras que comprenden al sector automotriz, dado que la industria del ensamblaje “ha brindado la oportunidad de la producción local de componentes, partes, piezas e insumos en general, lo que genera a su vez un encadenamiento productivo en la fabricación de otros productos relacionados a los automotores, maquinarias y herramientas necesarias para producirlos”. (PRO ECUADOR, 2017)

Tabla 3. Empresas Ensambladoras de Ecuador

Empresas Ensambladoras de Vehículos – Automóviles

Autos y Máquinas del Ecuador S.A. (AYMESA)

OMNIBUS BB Transportes S.A

Manufacturas Armaduras y Repuestos del Ecuador (MARESA)

Ciudad del Auto (CIAUTO)

Fuente: Camara de la Industria Automotriz del Ecuador - CINAIE, 2018

3.3.1 Instrumentos de investigación

Los instrumentos empleados para el desarrollo de la investigación fueron la entrevista a través de un cuestionario de preguntas mismo que buscó determinar el aporte que genera el Acuerdo Comercial Multipartes entre Ecuador - Unión Europea a la competitividad de industria nacional automotriz.

También, se utilizó como instrumento de investigación las fichas, mismas que permitieron recolectar información de fuentes secundarias para su posterior análisis.

3.4 DEFINICIÓN Y OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES

3.4.1 Definición de variables

3.4.2 Operacionalización de variables

Tabla 4. Matriz de operacionalización de variables

TEMA	PROBLEMA	OBJETIVOS	VARIABLES	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL
<p>Análisis competitivo de la industria nacional automotriz con la aplicación del Acuerdo Comercial Multipartes entre Ecuador - Unión Europea</p>	<p>¿Cómo contribuye el Acuerdo Comercial Multipartes entre Ecuador - Unión Europea en la competitividad de industria nacional automotriz?</p>	<p>General: Determinar cómo contribuye el Acuerdo Comercial Multipartes entre Ecuador - Unión Europea en la competitividad de industria nacional automotriz.</p> <p>Específicos:</p> <ul style="list-style-type: none"> Fundamentar bibliográficamente la competitividad en la industria nacional 	<p>VI: Acuerdo Comercial Multipartes Ecuador - Unión Europea</p>	<p>Los Acuerdos Comerciales son acuerdos recíprocos entre dos o más interlocutores, los cuales regulan asuntos de Comercio, principalmente de Mercancías (bienes), pero cada vez son más los acuerdos que involucran la negociación de otras áreas: servicios, propiedad intelectual, inversiones, derechos laborales, entre otros. (Ministerio de Comercio Exterior, 2016)</p>	<p>El Acuerdo Comercial Multipartes entre Ecuador y la Unión Europea beneficia al país porque permite que el 100% de los productos industriales ingresen con 0% arancel a la UE. Además, asegura el acceso a un mercado potencial de 514 millones de habitantes, permitiendo la preservación del sistema andino de franja de precios, y protegiendo la industria naciente.</p>

automotriz y el Acuerdo Comercial Multiparte entre Ecuador – Unión Europea.

- Diagnosticar la situación actual de la industria nacional automotriz con la aplicación del Acuerdo Comercial Multiparte entre Ecuador – Unión Europea.
- Determinar el índice de competitividad del sector automotriz con la aplicación del Acuerdo Comercial Multiparte entre Ecuador – Unión Europea

VD: Competitividad de la industria nacional automotriz

La competitividad se define, como la capacidad que tiene una unidad económica o un país para competir en los mercados de bienes y servicios. Además, permite comparar la estructura de costos del proceso de producción como mano de obra, materias primas, tecnología, diferenciación de productos y tamaño del mercado, de un productor con respecto a otros productores de bienes internos o externos. (CEFP,2017)

La competitividad de una industria está fundamentada en la capacidad que tiene el sector industrial para planear, producir y vender sus productos cuyas características consigan formar un paquete mucho más interesante para el consumidor, es así que la industria nacional automotriz dentro del Ecuador ha contribuido con un gran avance tecnológico e innovación logrando estar a la vanguardia, buscando siempre mejorar los productos para la satisfacción del cliente nacional e internacional.

VI: Acuerdo Comercial Multipartes entre Ecuador - Unión Europea

IDEA A DEFENDER: El Acuerdo Comercial Multipartes entre Ecuador – Unión Europea incrementa la competitividad de la industria nacional automotriz.

ÍNDICES	INDICADORES	ÍTEMS	TÉCNICA	INSTRUMENTO	INFORMANTE
MACROENTORNO	Factor legal/político/comercial	<p>¿El sector automotriz se encuentra preparado para afrontar los retos y compromisos del Acuerdo Comercial Multipartes?</p> <p>El Acuerdo Comercial Multipartes es favorable para el sector automotriz, ¿cuán competitivo considera este sector?</p> <p>¿Qué aspectos favorables y desfavorables presenta el sector automotriz con la firma del ACM?</p> <p>Mencione, ¿Qué obstáculos ha evidenciado en el sector automotriz después de la firma de ACM ?</p> <p>¿Cómo favorece la eliminación o desgravamen de aranceles aduaneros a la economía ecuatoriana?</p> <p>¿Cuáles son los indicadores de competitividad que mayor influencia tienen en el sector?</p>	Entrevista	Formulario de entrevista	Empresas Ensambladoras de vehículos

VD: Competitividad de la industria nacional automotriz

IDEA A DEFENDER: El Acuerdo Comercial Multipartes entre Ecuador – Unión Europea incrementa la competitividad de la industria nacional automotriz.

ÍNDICES	INDICADORES	ÍTEMS	TÉCNICA	INSTRUMENTO	INFORMANTE
COMPETITIVIDAD	Política Industrial Ecuador	<p>¿Qué política industrial mantiene el gobierno para el desarrollo de la industria automotriz?</p> <p>¿Cómo se encuentra la balanza comercial entre Ecuador y la Unión Europea antes y después de la aplicación del acuerdo comercial multipartes?</p> <p>¿Cuál es la oferta exportable en Ecuador de vehículos y demás productos de la industria automotriz?</p> <p>¿Cómo se encuentran las exportaciones e importaciones del sector antes y después del ACM?</p> <p>¿Cuáles son los organismos e instituciones que apoyan al sector automotriz?</p> <p>¿Cuáles son las exportaciones e importaciones de Ecuador con la UE?</p>	Fichaje (Análisis linkográfico, Bibliográfico)	Fichas	Internet Acervo documental Política Industrial del Ecuador

	<p>¿Cuáles son los principales países de la UE de los cuales importa vehículos Ecuador?</p> <p>¿Qué productos de la industria automotriz se comercializan con mayor frecuencia entre Ecuador y la Unión Europea?</p> <p>¿Cuáles son los principales productos importados por la UE de Ecuador?</p> <p>¿Cuál es la producción anual de las empresas del sector automotriz?</p> <p>¿Qué oportunidades de competitividad tiene la industria automotriz con la firma del acuerdo Comercial Mutipartes entre la Unión Europea y Ecuador?</p> <p>¿Cuál es el porcentaje de crecimiento del sector automotriz en productos con valor agregado?</p> <p>¿Cuáles son los indicadores que ha mejorado el sector con la aplicación del ACM?</p> <p>¿Cómo se incrementarán los niveles de inversión tecnológica dentro del sector?</p> <p>¿Cuáles son los proveedores del sector automotriz?</p> <p>¿Se ha invertido en innovación, considera que es un factor indispensable para mejorar la competitividad?</p> <p>¿Cuál ha sido la inversión en innovación en el sector automotriz?</p> <p>¿Cuáles son las características que debe poseer un producto Ecuatoriano para ingresar a mercados internacionales?</p> <p>¿Qué aspectos se debe mejorar para que la industria nacional automotriz sea competitiva en los diferentes mercados internacionales?</p> <p>¿La industria nacional automotriz innova constantemente sus productos para incrementar sus niveles de productividad y competitividad?</p>			
Índices Competitividad		Encuesta	Formulario de Encuesta	Empresas Ensambladoras de vehículos
		Fichaje (Análisis linkográfico, Bibliográfico)	Fichas	Internet Acervo documental Política Industrial del Ecuador
Teoría de la Ventaja Competitiva	<p>¿Cómo la industria nacional automotriz mejorara su competitividad para incrementar su participación en los diferentes mercados de la Unión Europea?</p>	Encuesta	Formulario de Encuesta	Empresas Ensambladoras de vehículos

Elaborado por: Lizbeth Benítez

3.5 MÉTODOS UTILIZADOS

3.5.1 MÉTODOS

Para el desarrollo de la investigación se utilizó el Método Hipotético Deductivo porque permitió llegar de una verdad general al conocimiento o verdades específicas a través de la observación del fenómeno estudiado, posteriormente establecer una idea a defender para explicar dicho fenómeno y finalmente verificar y establecer un relación causal entre las dos variables y poder comprobar si en verdad la aplicación del Acuerdo Comercial Multipartes entre Ecuador y la Unión Europea incrementa la competitividad a la industria nacional Automotriz.

Mínimos cuadrados

Los mínimos cuadrados permiten analizar una serie de datos con el fin de expresar su comportamiento de manera lineal y así minimizar los errores de la data tomada.

Se utilizó mínimos cuadrados para realizar las proyecciones de las exportaciones, importaciones, ventas de vehículos y la producción nacional del sector automotriz, y así poder observar el comportamiento de estas variables.

Formulas

$$Y = a + bx$$

$$b = \frac{n\sum xy - \sum x * \sum y}{n\sum x^2 - (\sum x)^2}$$

$$a = \frac{\sum y - a * \sum x}{n}$$

Para determinar el índice de competitividad del sector automotriz se utilizará:

Balanza comercial relativa

La balanza comercial relativa permite medir la relación que existe entre el saldo de la balanza comercial de un sector, exportaciones menos importaciones y la suma total de las exportaciones y las importaciones del sector. Con este indicador se pueden identificar si el sector tiene una ventaja competitividad es señala la presencia de la ventaja competitiva si el resultado es un valor positivo. Por el contrario, si el resultado es negativo, indica que un país se orienta a las importaciones del producto. (Nazif, 2014).

Formula.

$$\text{BCR} = \frac{(X_{ij} - M_{ij})}{(X_{ij} + M_{ij})}$$

Donde:

BCR = Balanza comercial relativa de un sector j respecto al producto i;

X_{ij} = Exportaciones del producto i por un sector j al mercado mundial;

M_{ij} = Importaciones de un producto i por un sector j al mercado mundial o un mercado específico.

En casos extremos, las interpretaciones son las siguientes:

Cuando X = 0 el BCR es igual a -1. Este es el caso en donde el país importa lo que consume y no exporta nada, teniendo el mayor nivel posible de fuerza importadora.

Cuando X = M el BCR es igual a 0. Indica que el país está exportando la misma cantidad de producto que importa. También puede ser que el país esté produciendo la cantidad que consume internamente debido a que no hay importaciones del producto.

Cuando M = 0 el BCR es igual a 1. En este caso el país se encuentra exportando sin que haya importaciones del producto.

Las situaciones intermedias se interpretan de la siguiente manera:

Cuando el BCR está entre -1 y 0, hay una cantidad mayor de importaciones que de exportaciones. A medida que el indicador se acerca a -1 aumenta la capacidad importadora del país. Cuando el indicador está en este rango, se dice que el país es un importador neto de este producto.

Cuando el BCR está entre 0 y 1, hay una cantidad mayor de exportaciones que de importaciones. A medida que el indicador se acerca a 1 aumenta la capacidad exportadora del país. En este rango, el país es considerado un exportador neto.

MODELO DE COMPETITIVIDAD GLOBAL COMPETITIVENESS REPORT

La metodología que usa World Economic Forum se ha mantenido desde su última actualización del 2007, en el cual el GCI es la columna vertebral del Reporte Global de Competitividad. El objetivo principal es evaluar a los demás países; la forma de utilizar sus recursos disponibles y en si la capacidad de generar a sus habitantes un nivel alto de prosperidad.

Permite medir la competitividad nacional tomando en consideración el entorno microeconómico y macroeconómico del país, medida como el conjunto de instituciones públicas, políticas y diversos factores que marcan los niveles de prosperidad económica en el corto y mediano plazo, además ayudan a entender por qué algunos países son más exitosos que otros en elevar, de manera sostenible, su productividad, niveles de ingreso y oportunidades para sus habitantes (World Economic Forum, 2015).

El método utilizado para calcular el IGC está formado por 114 variables agrupadas en 12 pilares, los mismos que a su vez se encuentran subdivididos en 3 subíndices alineados con las 3 etapas principales del desarrollo: Requisitos básicos, Potenciadores de eficiencia y Factores de innovación y sofisticación, se debe tener presente que cuanto mayor sea el índice mejor estará situado en el ranking (World Economic Forum, 2015).

A los tres subíndices se les dan diferentes pesos en el cálculo del índice general, dependiendo de la etapa de desarrollo de cada economía, representada por su PIB per cápita y el porcentaje de las exportaciones representada por las materias primas (World Economic Forum, 2015).

A continuación, se detallan los 12 pilares que agrupa la metodología WEF, en donde cada uno de ellos permite medir un aspecto específico de la competitividad (World Economic Forum, 2015).

El propósito de estos pilares es otorgarles a los líderes empresariales las mejores herramientas e información de comparación de los mejores productos y servicios, para identificar obstáculos que se presenten, impulsar la competitividad y estimular la discusión sobre las estrategias y políticas por aplicar. (Guzmán & Medina, 2016)

Pilares de Requerimientos Básicos

Pilar 1. Instituciones: que se encuentran en el marco legal y administrativo, en el cual los entes responsables como el gobierno, las empresas y el resto de personas interactúan para generar riqueza a la nación.

Pilar 2. La infraestructura: Es un factor primordial para la competitividad en cuanto la misma sea amplia y eficiente, ya que en resultado esta acota la distancia entre las regiones; En resumen, el beneficio de este pilar es permitir que exista una integración entre el mercado nacional y los mercados de otros países a bajo costo.

Pilar 3. El entorno macroeconómico: Contar con estabilidad macroeconómica en cualquier país es importante para el desarrollo de las empresas y, por tanto, para la competitividad de un país.

Este pilar se enfoca en datos duros como identificar los: Saldo presupuestarios, la tasa de Ahorro Nacional, la inflación, la deuda gubernamental y finalmente observar la calificación de crédito del país

Pilar 4. La salud y educación primaria: Mantener la fuerza de trabajo en condiciones físicas y mentales saludables es transcendental para dar sostenibilidad a la competitividad y productividad de un país. (World Economic Forum, 2015).

Pilares Potenciadores de Eficiencia

Pilar 5. La educación superior y formación: una nación con educación superior de calidad y entrenamiento son factores más elevados que participan en mejorar la cadena de valor y que va más allá de los procesos productivos.

Pilar 6. La eficiencia de los mercados de bienes: implica el posicionamiento de los productos de un país en el exterior, de la creación de nuevas empresas y de la competitividad frente a los rivales.

Contar con mercados eficientes es vital para poder ofertar productos o servicios acordes a las condiciones de la demanda por parte de los clientes o potenciales clientes.

Pilar 7. La eficiencia del mercado laboral: la cual tiene que ver con la flexibilidad para que los trabajadores puedan adaptarse a las actividades necesarias evitando costos altos, sino más bien que las fluctuaciones de sueldos no perjudiquen el entorno social.

Pilar 8. Desarrollo del mercado financiero: es hace referencia al uso de la manera más productiva de los recursos ahorrados por los ciudadanos y los recursos que ingresan desde el extranjero y forman parte de la economía de una nación.

Pilar 9. Capacidad tecnológica: Este pilar mide la agilidad con la que una economía adopta las tecnologías para mejorar la productividad de sus industrias, Hoy por hoy, la tecnología se ha convertido en un requisito importante para el desarrollo y sostenibilidad de las empresas en el tiempo, particularmente las tecnologías de información y comunicación (TIC) se han posicionado como objetivo general de la mayor parte de las empresas.

Pilar 10. Tamaño del mercado: gracias a la globalización los mercados de una nación se expanden más allá de sus fronteras por la participación del comercio internacional y las exportaciones, siendo una de las mayores ventajas para los países en los que sus mercados son pequeños. (Foro Economico Mundial, 2015)

Pilares de Sofisticación e innovación

Pilar 11. Sofisticación de los negocios: se encuentran directamente relacionados la calidad de negocios, la manera de operar de las empresas mediante el manejo de marketing, distribución, innovación en la producción de bienes y finalmente las estrategias individuales para mejorar los procesos de los negocios en los sectores de la nación.

Pilar 12. Innovación: en la cual interviene la inversión en sectores, investigación científica, producción de nuevas tecnologías, propiedad intelectual y emprendimiento. (Foro Economico Mundial, 2015)

Es evidente que los pilares tendrán distintos niveles de importancia dependiendo a que economía sean aplicados. Por ende, es indiscutible que los mismos afectan a diferentes economías de diferentes maneras. Haciendo referencia a la teoría, el GCI supone que, en la primera etapa, la economía es impulsada por factores, y los países compiten con base en su dotación de factores-principalmente de obra no calificada y recursos naturales. Mantener la competitividad en esta etapa de desarrollo depende principalmente del buen funcionamiento de las instituciones públicas y privadas (1er pilar), una infraestructura bien desarrollada (segundo pilar), un entorno macroeconómico estable (3er pilar), y una fuerza de trabajo sana que ha recibido al menos una educación básica (cuarto pilar). (World Economic Forum, 2015)

A medida que un país se vuelve más competitivo, la productividad aumenta y los salarios aumentarán a medida que avanza el desarrollo. Por lo cual los países pasan paulatinamente a la etapa orientada hacia la eficiencia del desarrollo, lo que implica que deben comenzar a desarrollar procesos de producción más eficientes y aumentar la calidad del producto, ya que los salarios han aumentado, pero en esta etapa no se pueden aumentar los precios. En este momento, la competitividad es impulsado cada vez más por la educación superior y la formación (quinto pilar), los mercados de productos eficientes (6 de pilar), el buen funcionamiento de los mercados de trabajo (7 de pilar), los mercados financieros desarrollados (8 de pilar), la capacidad de aprovechar los beneficios tecnologías existentes

(datos duros), el segundo tipo de indicadores están formados de datos arrojados de la Encuesta de Opinión Ejecutiva (EOE) información que toma el nombre de (datos blandos).

Los datos blandos extraídos de la EOE son los elementos principales del informe, los cuales pueden obtenerse de distintas formas: mediante entrevista personal, mediante comunicación telefónica o vía mail, etc. El método depende de la disponibilidad de tiempo del ejecutivo a ser entrevistado.

De forma general las preguntas de EOE están diseñadas mediante la escala de Likert, las mismas que se estructuran en un intervalo de 1 a 7 puntos, donde 7 representa la opción de respuesta más favorable y 1 corresponde a la opción de respuesta más desfavorable. Una vez obtenidos los indicadores mediante la EOE, se les asigna una ponderación específica a los subíndices, los cuales se detallan en la tabla 6.

Tabla 6. Ponderación por etapa

	Etapa 1 Orientación por factores	Transición Etapa 1 a Etapa 2	Etapa 2 Orientación Por eficiencia	Transición Etapa 2 a Etapa 3	Etapa 3 Orientación Por Innovación
PIB per cápita (US\$)	< 2.000	2.000 – 2.999	3.000 - 8.999	9.000- 17.000	>17.000
Requerimientos Básicos	60%	40-60%	40%	20-40%	20%
Impulsores de la eficiencia	35%	35-50%	50%	50%	50%
Innovación y sofisticación	5%	5-10%	10%	10-30%	30%

Fuente: (World Economic Forum, 2015).

Elaborado por: Lizbeth Benítez

El peso porcentual que se asigna a cada subíndice depende de la utilización de uno de dos criterios. El primero consiste, en el nivel del PIB per cápita del país en estudio, como se muestra en la tabla 6. En cambio, el segundo criterio que se puede utilizar, es en base al nivel de exportaciones de (bienes y servicios) de acuerdo con la clasificación del sector desarrollado por el Centro de Comercio Internacional, en su índice de desempeño del comercio, para lo cual, tanto el criterio del PIB per cápita o para el criterio del nivel de

Exportaciones, los dos se ponderan de forma idéntica en referencia a los umbrales establecidos en la tabla 6 (World Economic Forum, 2015).

- II. Una vez recolectadas las encuestas se procesa la información para obtener el nivel de cada indicador o pilar en cuestión.
- III. Recolectar datos duros a través de instituciones públicas para calcular los subíndices.
- IV. De inmediato se procese a calcular en índice de competitividad, aplicando las siguientes formulas:

$$Ic = \text{Subíndice 1} * \text{Ponderación porcentual por etapa} + \text{Subíndice 2} * \text{Ponderación porcentual por etapa} + \text{Subíndice 3} * \text{Ponderación porcentual por etapa}$$

Subíndice1: Requerimientos básicos

Subíndice2: Potenciadores de eficiencia

Subíndice3: Innovación y sofisticación

$$\text{Subíndice1} = \text{Pilar1} * 25\% + \text{Pilar2} * 25\% + \text{Pilar3} * 25\% + \text{Pilar4} * 25\%$$

$$\text{Subíndice2} = \text{Pilar5} * 17\% + \text{Pilar6} * 17\% + \text{Pilar7} * 17\% + \text{Pilar8} * 17\% + \text{Pilar9} * 17\% + \text{Pilar10} * 17\%$$

$$\text{Subíndice3} = \text{Pilar11} * 50\% + \text{Pilar12} * 50\%$$

ANÁLISIS Y SELECCIÓN DE FACTORES DETERMINANTES DE COMPETITIVIDAD INFLUYENTES EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ

Habiendo ya seleccionado el modelo de competitividad (World Economic Forum (WEF)), se procede a filtrar mediante análisis y criterio del autor de los 12 pilares, los indicadores que tienen mayor influencia en el sector de estudio, los cuales permitan de mejor manera determinar el nivel de competitividad del sector automotriz. Por lo cual, a continuación, en la tabla 13 se ilustra la selección de los indicadores que posteriormente nos ayudaran en la formulación de la encuesta de opinión ejecutiva.

Para identificar los indicadores o factores de mayor influencia se utiliza un medio de calificación a través de 1 y 0, donde 1 significa que el indicador tiene influencia en el sector

de estudio, por ende, aplica para la determinación del nivel de competitividad, caso contrario 0 si no aplica, para ilustrar de mejor manera el significado del medio de calificación se detalla en la tabla 15.

Tabla 7. Puntaje de evaluación de factores

CALIFICACIÓN	SIGNIFICADO
0	NO APLICA
1	APLICA

Elaborado por: Lizbeth Benítez

Tabla 8. Análisis y selección de factores determinantes de competitividad influyentes en el sector automotriz

PILAR	FACTOR O INDICADOR	APLICA AL SECTOR	PESO
INSTITUCIONES	INSTITUCIONES		25%
	A. INSTITUCIONES PÚBLICAS		75%
	1. Los derechos de propiedad		20%
	Los derechos de propiedad	0	
	Protección de propiedad intelectual ½	0	
	2. Ética y corrupción		20%
	El desvío de fondos públicos	0	
	La confianza pública en los políticos	0	
	Pagos irregulares y sobornos	0	
	3. Influencia indebida		20%
	Independencia judicial	0	
	Favoritismo en las decisiones de los funcionarios del gobierno	0	
	4. La eficiencia del Gobierno		20%
	El despilfarro del gasto público	0	
	Carga de la regulación gubernamental	0	
	Eficiencia del marco legal en la resolución de litigios	0	
	Eficiencia del marco legal en la normativa desafiante	0	
	Transparencia de las políticas del gobierno	0	
	5. Seguridad		
	Costos comerciales del terrorismo	0	
	Costos comerciales de la delincuencia y la violencia	0	
	El crimen organizado	0	
	Confiabilidad de los servicios policiales	0	
B. INSTITUCIONES PRIVADAS			25%
1-Comportamiento ético de las empresas			50%

	El comportamiento ético de las empresas	1	
	2.-Contabilidad		50%
	Fuerza de las normas de auditoría y presentación de informes	1	
	Eficacia de los consejos de administración	0	
	Protección de los intereses de los accionistas minoritarios	1	
	Fuerza de protección de los inversores	0	
	INFRAESTRUCTURA		25%
	A. INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE		50%
	Calidad de la infraestructura global	1	
	Calidad de carreteras	1	
	Calidad de la infraestructura ferroviaria	1	
	Calidad de infraestructura portuaria	1	
	Calidad de la infraestructura de transporte aéreo	1	
	Disponibilidad en las aerolíneas de asientos para viajar	0	
	B. INFRAESTRUCTURA DE TELEFONÍA Y ELECTRICIDAD		50%
	Calidad del suministro eléctrico	1	
	Suscripciones de telefonía móvil	0	
	Líneas telefónicas fijas	0	
	AMBIENTE MACROECONÓMICO		25%
	Saldo presupuestario	0	
	Ahorro nacional bruto	0	
	Inflación	0	
	Deuda del Gobierno	0	
	Calificación crediticia del país	0	
	SALUD Y EDUCACIÓN PRIMARIA		25%
	A. SALUD		50%
	Impacto en el negocio por la malaria	1	
	Incidencia de la malaria	0	
	Impacto en el negocio por la tuberculosis	0	
	Incidencia de tuberculosis	0	
	Impacto en el negocio por el VIH / SID	1	
	Prevalencia del VIH	0	
	La mortalidad infantil	0	
	La esperanza de vida	0	
	B. EDUCACIÓN PRIMARIA		50%
	Calidad de la educación primaria	0	
	Tasa de matriculación en enseñanza primaria	0	
	LA EDUCACIÓN Y LA FORMACIÓN SUPERIOR		17%
	A. CANTIDAD DE LA EDUCACIÓN		33%
	Tasa de matriculación en la enseñanza secundaria	0	
	Tasa de matriculación en las universidades	0	
	B. CALIDAD DE LA EDUCACIÓN		33%

LA EFICIENCIA DEL MERCADO	Calidad del sistema educativo	1	
	Calidad de matemáticas y ciencias de la educación	0	
	Calidad de las escuelas de gestión	0	
	Acceso a internet en las escuelas	0	
	C. CAPACITACIÓN EN EL TRABAJO		33%
	La disponibilidad local de servicios de investigación y de formación especializada	1	
	Actividades de formación del personal	1	
	LA EFICIENCIA DEL MERCADO		17%
	A. COMPETENCIA		67%
	1. Competencia local		50%
Intensidad de la competencia local	1		
Grado de dominio del mercado	1		
Eficacia de la política antimonopolio	1		
Los impuestos que efectos produce sobre los incentivos para invertir	1		
Tasa total de impuestos	0		
Número de procedimientos necesarios para iniciar un negocio	0		
Tiempo requerido para iniciar un negocio*	0		
Costos de la política agrícola	0		
2. Competencia extranjera		50%	
Prevalencia de las barreras comerciales	1		
Aranceles comerciales	0		
Prevalencia de propiedad extranjera	1		
Carga de los procedimientos aduaneros	1		
Impacto en el negocio acerca de las normas sobre la IED (Inversión Extranjera Directa)	1		
Las importaciones como porcentaje del PIB	0		
B. LA CALIDAD DE LAS CONDICIONES DE DEMANDA		33%	
Grado de atención al cliente	1		
Sofisticación del comprador	1		
EFICIENCIA DEL MERCADO LABORAL			
A. FLEXIBILIDAD		50%	
Cooperación en las relaciones entre trabajadores y empleadores	1		
La flexibilidad en la determinación de salarios	1		
Las prácticas de contratación y despido	1		
Los costes de despido	0		
Efecto causan los impuestos a los incentivos al trabajo	1		
B. EFICIENTE USO DEL TALENTO		50%	
Pago y productividad	1		
La confianza en la gestión profesional	1		
La capacidad del país para retener el talento	1		
La capacidad del país para atraer talento	1		
EFICIENCIA DEL MERCADO LABORAL			

	La participación femenina en la fuerza laboral	0	
	DESARROLLO DEL MERCADO FINANCIERO		
DESARROLLO DEL MERCADO FINANCIERO	A. EFICIENCIA		50%
	La disponibilidad de servicios financieros	1	
	La asequibilidad de los servicios financieros	1	
	El financiamiento a través del mercado de valores local	0	
	La Facilidad de Acceso a los Préstamos	1	
	Disponibilidad del capital de riesgo	0	
	B. CONFIABILIDAD		50%
	La solidez de los bancos	1	
	Regulación de la bolsa de valores	0	
	Índice de derechos legales	0	
	TECNOLÓGICA		17%
TECNOLÓGICA	A. ADOPCIÓN TECNOLÓGICA		50%
	La disponibilidad de las tecnologías más recientes	1	
	Absorción de tecnología a nivel de empresa	1	
	Transferencia de la inversión extranjera directa y la tecnología	0	
	B. USO DE LAS TIC		50%
	Los usuarios de Internet	0	
	Suscripciones de Internet de banda ancha fija	0	
	Ancho de banda de internet	0	
	Suscripciones de banda ancha móvil	0	
	Suscriptores de teléfonos móviles	0	
Líneas de telefonía fijas	0		
	TAMAÑO DEL MERCADO		17%
TAMAÑO DEL MERCADO	A. TAMAÑO DEL MERCADO LOCAL		75%
	Índice de tamaño del mercado interno	0	
	B. TAMAÑO DEL MERCADO EXTRANJERO		25%
	Índice del tamaño del Mercado exterior	0	
	SOFISTICACIÓN DEL NEGOCIO		50
SOFISTICACIÓN DEL NEGOCIO	Cantidad de proveedor locales	1	
	Calidad de proveedores locales	1	
	Estado de desarrollo de clúster	0	
	La naturaleza de la ventaja competitiva	1	
	Ampliación de la cadena de Valor	1	
	Control de distribución internacional	1	
	Sofisticación del proceso de producción	1	
	Extensión del marketing	1	
	La disposición a delegar autoridad	1	
	Confianza en la gestión profesional	0	
	INNOVACIÓN		50%
INNOVACIÓN	Capacidad de innovación	1	

La calidad de las instituciones de investigación científica	1
Gasto de empresa en I + D	1
Colaboración de la universidad y la industria en I + D	1
Adquisición del Gobierno en productos de tecnología avanzada	1
Disponibilidad de científicos e ingenieros	1
Aplicaciones a la patente PCT	0
Protección de la propiedad intelectual	0
TOTAL DE INDICADORES QUE TIENEN INFLUENCIA	52

Fuente: World Economic Forum

Elaborado por: Lizbeth Benítez

Una vez realizado el análisis para seleccionar los indicadores, podemos concluir que la Encuesta de Opinión Ejecutiva estará concertada por 52 preguntas que se avalúan mediante la escala de Likert de 1 a 7 puntos como se explicó en la herramienta de recolección de datos. Es importante mencionar que los resultados de los factores: Instituciones públicas, Ambiente macroeconómico, Uso de las tic y Tamaño del mercado, se los extraerán del Global Competitiveness Report 2015-2016, ya que son indicadores a nivel de país.

3.5.1.1 Técnicas para la recolección de datos

Para la recolección de información se empleó dos técnicas como son la observación y la entrevista

La Observación “es una técnica que permite recoger datos para su posterior análisis e interpretación sobre la base de un marco teórico, que permita llegar a conclusiones y toma de decisiones” (Hernández, 2014. p.115)

Esta técnica permitió recolectar la información necesaria para el análisis de la situación actual de la industria automotriz y con ello identificar los posibles efectos que se generan con la aplicación del Acuerdo Comercial Multipartes entre Ecuador y la Unión Europea.

La Entrevista “es una técnica de gran efectividad para orientar, porque constituye a un conocimiento profundo del objeto de estudio y al análisis de sus necesidades específicas” (Hernández, 2014. p.119)

Así mismo, con la aplicación de la entrevista se buscó concentrarse directamente con el objeto de estudio para así obtener información verás que contribuyó a establecer si la aplicación del Acuerdo Comercial Multipartes entre Ecuador y la Unión Europea incrementa la competitividad de la industria automotriz tanto a nivel nacional como internacional.

3.6 ANÁLISIS ESTADÍSTICO

3.6.1 Análisis situacional

3.6.1.1 situación ECONÓMICA de ecuador

La economía ecuatoriana en estos últimos años ha sido inestable, por lo que no ha presentado un crecimiento acelerado, de acuerdo al Banco Central del Ecuador, viene desacelerándose desde el 2011, luego de la caída del precio del petróleo a finales del 2014, por lo que la economía ecuatoriana no ha tenido un crecimiento significativo, es así que en 2015 el crecimiento del PIB fue de apenas 0,2% y en el 2016 cerró con un decrecimiento de 1,5%. Sin embargo, durante el 2017 mantuvo un crecimiento de 0,7%, lo cual es favorable para el país.

La tasa de desempleo en los últimos años ha mantenido variaciones porcentuales pasando de 4.54 % durante diciembre del 2014 a 5.65% en 2015 y a 5,2% en 2016, aunque para diciembre de 2017 cerró en 4,5% evidenciando una disminución en comparación al 2016.

Además, la tasa de inflación en 2017 mantuvo una desaceleración de -0.20 % en comparación al 2016 que fue de 1.12%. “Ecuador, cuya dolarizada economía se ha visto afectada por la caída del precio del petróleo y la apreciación de la moneda estadounidense, prevé una inflación anual de 1,1% en 2017 frente a 1,12% de 2016” (Revista Lideres, 2017). De igual forma el índice anual de precios al consumidor también cayó de 0,28% en agosto a 0,03% en septiembre, mientras que el acumulado en 2017 llegó al 1%.

Por otra parte, el riesgo país de Ecuador es alto, puesto que en 2017 alcanzó los 459 puntos en comparación con Colombia y Perú que tienen 155 y 98 puntos respectivamente, sin embargo, con el actual gobierno este se ha deteriorado, lo cual garantizando un mayor cumplimiento en los términos acordados con el pago de la deuda externa.

En cuanto a la política comercial, Ecuador mantiene suscritos varios acuerdos comerciales ya sean bilaterales o multilaterales, los mismos que le otorgan el beneficio de preferencia arancelaria total o parcial para el ingreso de productos ecuatorianos a varios países. Ahora bien, con la firma del Acuerdo Comercial Multipartes con la Unión Europea se busca mantener la continuidad al trato preferencial que recibían las exportaciones de ecuatorianas en mercado de la Unión Europea bajo marco del Sistema de Preferencias Generalizadas (SPG+), y luego en el esquema de la Resolución de Acceso a Mercado. Sin embargo, el presente acuerdo comercial va más allá de dichas preferencias extendiéndose a un mayor

número de productos bajo condiciones de acceso a mercados más favorables, y garantizando una mayor seguridad jurídica. (Van y Saurenbach, 2017)

Por lo tanto, este acuerdo comercial representa un avance significativo para ambos socios que fortalece el desarrollo integral de las relaciones bilaterales, mismas que se han mantenido por varios años debido a que la Unión Europea ha sido uno de los socios comerciales más importantes y primer destino de las exportaciones no petroleras del Ecuador.

3.6.1.2 Industria Nacional Automotriz

La industria nacional automotriz es un sector importante dentro de la economía ecuatoriana porque contribuye al desarrollo del país con inversiones, capacitación, tecnología y generación de divisas. Además, tiene una participación importante en la economía del país debido a los ingresos que genera en todas las actividades económicas directas e indirectas que involucra, es así que “sólo en el caso de impuestos se estima que son alrededor de USD 400 millones, a más de su impacto en la generación de empleo en las diferentes partes de su cadena, desde el ensamble hasta la distribución y venta". (PRO ECUADOR, 2017)

Asimismo, el encadenamiento productivo que el sector automotriz ejerce sobre el resto de sectores ha dado impulso al desarrollo de otras industrias como la metalmecánica, fabricación de equipos eléctricos, caucho, plástico, vidrios, química, textil, electrónica, entre otras, logrando que en la actualidad las ensambladoras del país sean reconocidas a nivel nacional e internacional por su alto grado de tecnificación y calidad de sus productos, brindando la oportunidad de la producción local de componentes, partes, piezas e insumos necesarios para el ensamblaje de vehículos con mayor componente nacional.

Ahora bien, dentro del país existen cuatro ensambladoras, localizadas en el centro del país;

La primera planta en el país fue Autos y Máquinas del Ecuador S.A. (AYMESA), iniciando operaciones a partir del año de 1973. Luego se creó la compañía OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A., en el año 1975, siendo hasta ahora la ensambladora con el mayor número de unidades producidas. Posteriormente, en el año 1976, se creó Manufacturas Armadurías y Repuestos del Ecuador (MARESA), la misma que ha ensamblado camiones, pick-ups y autos de pasajeros de marcas reconocidas a nivel mundial, como Mazda y Fiat. Maresa suspendió oficialmente sus operaciones de ensamblado en diciembre del año 2015. Finalmente, en febrero de 2012 se instaló la ensambladora Ciudad del Auto (CIAUTO) en Ambato, siendo la

cuarta del país, en este lugar se producen los modelos Haval H5 y la camioneta Wingle de la empresa Great Wall. (PRO ECUADOR, 2017, p.4)

Además, el sector automotriz es importante para la generación de puestos de trabajo, porque durante el 2016, las 92 firmas autopartistas, conjuntamente con las 1 271 comercializadoras e importadores y las 81 empresas de carrocerías emplearon alrededor de 20 267 trabajadores. (AEADE, 2016)

Pese al aporte que este sector genera a la economía ecuatoriana, durante los últimos años, ha mantenido altibajos en su crecimiento, pero los arduos esfuerzos de mejoramiento e innovación han hecho que sigan operando dentro del mercado.

De igual forma, el sector ha tenido que enfrentarse a grandes desafíos dentro de las políticas de gobierno, las cuales han generado en su mayoría barreras a las importaciones de productos, sin embargo, la firma del Acuerdo Comercial Multipartes entre Ecuador y la Unión Europea, ha traído consigo grandes retos y nuevas oportunidades para el sector automotor, porque con la aplicación del acuerdo se permitirá que los vehículos de ese bloque comercial entren con 0% de arancel en siete años y al 15% en cuatro años.

Cabe indicar, que al entrar en vigor el acuerdo comercial, el 1 de enero del 2017, el Ecuador liberó aranceles al 61% de los productos industriales de la Unión Europea mientras que el 39% restante obtendrá el acceso libre al mercado en 5 hasta 17 años, el propósito de esta larga desgravación es prevenir el impacto negativo que pudiera tener una liberalización precipitada en el sector productivo de Ecuador, principalmente en los vehículos, producto esencial de la exportación de la Unión Europea, por lo que los aranceles de los vehículos completos (CBU) y vehículos para ensamblaje en Ecuador (CKD), se desgravarán entre 7 y 10 años respectivamente. (Van y Saurenbach, 2017).

3.6.1.3 Análisis histórico comparativo de las IMPORTACIONES Y exportaciones del sector automotriz 2015 – 2018

Primeramente, se analizará la importación de vehículos, como se puede observar en el gráfico 4 que se presenta a continuación, el sector automotriz empezó el año 2015 con importaciones considerablemente buenas, logrando el pico más alto en el mes de enero con la adquisición al mercado externo un total de 7.402 vehículos. Sin embargo, en los siguientes

meses se observando desde allí una tendencia decreciente por efecto de la implementación de salvaguardias.

El mes de julio del 2015 fue uno de los periodos más bajo en cuanto a las importaciones de vehículos, ya que apenas se lograron importar 1.571 unidades; no obstante fue superado en el mes de noviembre del mismo año, con la importación de tan solo 1.476 vehículos, para el año 2016 la importación de vehículos no ha sido tan exitosa ya que se puede observar una disminución, logrando el pico más alto en el mes de octubre con la adquisición 7.345 unidades y en noviembre con 702 unidades, es decir esto se debe a la negociación que se estaba realizando con la UE.

En el año 2017 las importaciones incrementaron considerablemente, se observa que 70.203 unidades se adquirió en este año, donde su pico más alto es de 10.307 unidades en el mes de noviembre y el más bajo con 3.538 unidades en el mes de abril, y hasta junio del 2018 de igual manera se observa un crecimiento, esto es gracias a la firma del acuerdo comercial Multipartes entre Ecuador y las UE, ya que ha resultado favorable puesto que se eliminó los cupos de importación, que de cierta forma afectaba a la industria y no permitía que se desarrolle de manera adecuada, gane expansión y posicionamiento en el mercado, es así que este acuerdo ha sido elemental en el desarrollo de la industria automotriz.

El parque automotor proviene en un 67% de las importaciones de vehículos mientras el 33% restante corresponde a la producción nacional.

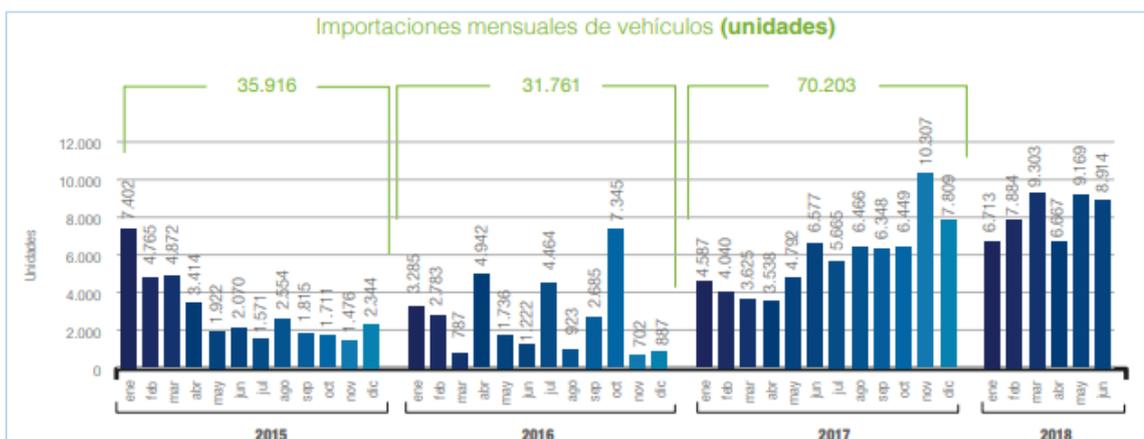


Gráfico 1. Cuadro Comparativo de importación de automóviles 2015 - 2018(Junio).

Fuente: (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2018)

Las medidas restrictivas como la aplicación del acuerdo no solo afectan a las importaciones de vehículos, sino que causan efectos a la venta de los mismos, como se observa en el gráfico

5, las ventas también representan una tendencia decreciente, exactamente a partir del mes de marzo del 2015, fecha en que se tomó la medida arancelaria. Uno de los factores a considerar es el encarecimiento del producto, hecho que es generado por el incremento de los costos de importación que de alguna manera afectan el precio de comercialización del bien, igualmente en el 2016 se sigue manteniendo con un decrecimiento en las ventas.

Pero a partir del 2017 y 2018 se observa un crecimiento favorable para el sector automotriz, las unidades vendidas en diciembre del 2017 y junio del 2018 son las más altas durante los años anteriores con 12.409 y 12.590 unidades respectivamente.

Este incremento se debe producto del mejor desempeño de la economía, del incremento y estabilidad del precio del petróleo, al igual que la confianza del consumidor y la eliminación de los cupos a las importaciones de CKD (Completely Knock Down, completamente desarmados) y CBU (Completely Built Up, completamente armados).

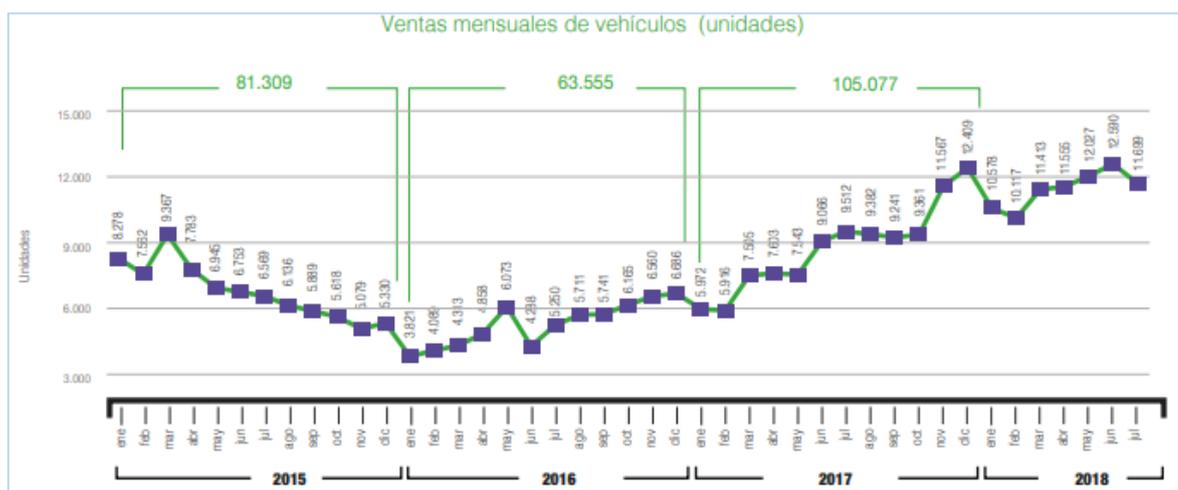


Gráfico 2. Cuadro Comparativo de ventas de vehículos 2015 - 2018(Junio).

Fuente: (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2018)

Un factor importante que se puede tomar en cuenta para determinar el efecto que tiene la aplicación del ACM en el sector automotriz es el nivel de participación en las ventas de los vehículos importados y los ensamblados en el país.

Como se puede observar en el siguiente gráfico 6, las cifras de vehículos ensamblados son mucho mayor que los importados durante el periodo 2015, y en el año 2016 da inicio a una reactivación de ese segmento que no supera del todo a los ensamblados; sin embargo, en el año 2017 y 2018 se logra un crecimiento de la participación de vehículos importados en las ventas. Este hecho es relevante para esta investigación, ya que permite ver el dinamismo con

el que se recuperan las importaciones y las ventas de esos productos, ya que en el mes de mayo donde se dio el proceso de eliminación de salvaguardias y de igual manera favorece la firma del tratado con la UE con ello la eliminación de los cupos de importación.

La apertura del mercado de vehículos favorece al consumidor ecuatoriano y a la competitividad del sector automotor. Por una parte, el consumidor dispone de mayores opciones para elegir los productos que más se ajustan a sus necesidades. Por otro lado, las empresas, tanto ensambladoras como importadoras se ven obligadas a ser más competitivas para mantenerse en un mercado que será cada vez más exigente.

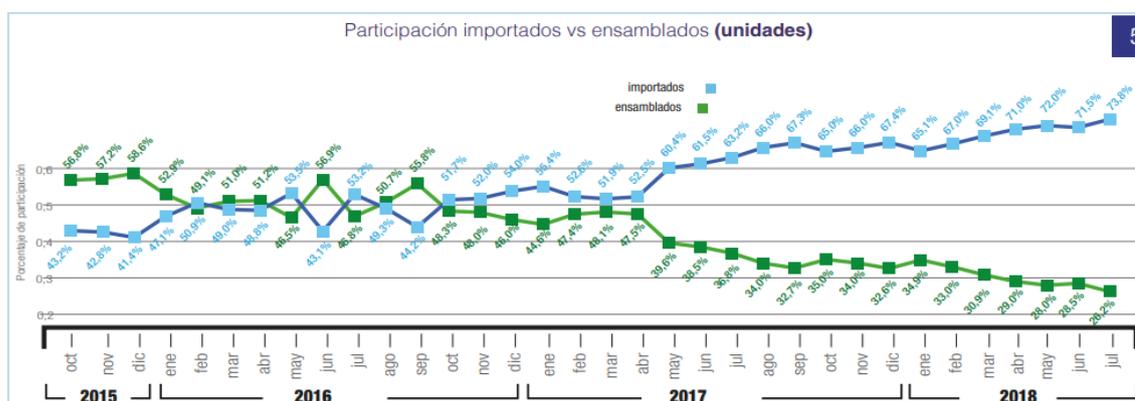


Gráfico 3. Participación de importados vs ensamblados en las ventas de vehículos periodo 2015 - 2018(Junio). **Fuente:** (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2018)

El mercado local en lo que respecta vehículos ensamblados a raíz de este Acuerdo podemos decir que queda un poco desprotegido ya que sus ventas disminuirían debido a las importaciones europeas; por lo que se busca dar un plazo prudencial a los ensambladores locales para que se vuelvan más competitivos en comparación al mercado europeo. Cabe recalcar que para el mercado europeo la reducción de aranceles es demasiado prolongada, pero este tiempo es justo y necesario para que la industria nacional se desarrolle y sepa cubrir aquellas debilidades; sin embargo la disminución de aranceles no afectará el precio final de un vehículo al momento de comprarlo ya que ésta no se relaciona de forma directa con el precio de fábrica, éste proceso se realiza antes de la adición de costos adicionales y destaca que las salvaguardias para autos nunca existieron sino solamente para camiones; es decir que si éstas salvaguardias ya no existieran no afectarían de forma directa al precio de los autos.

Este Acuerdo Comercial pretende ser positivo, aunque de aquí a unos cuantos años los vehículos europeos alcanzaran un valor similar a los que se encuentran en el mercado local lo que le restara competitividad a nuestra industria.

El Acuerdo desea generar beneficios para ambas partes, ya que tanto Ecuador como Europa se ahorran una gran cantidad de dinero debido a la baja de aranceles y esta negociación genera que el mercado nacional mejore su calidad y precio ya que los productos europeos poseen precios cómodos. De igual manera pretende ayudar a que más lazos de amistad y confraternidad se formen y que ambas partes se conviertan en socios con igual número de beneficios, esta negociación busca un ganar-ganar para todos los involucrados; ya que ambas partes tendrán debajo de sus manos una reducción de aranceles en varios productos y que nuestros mercados se integran más, logrando así bases sólidas comerciales.

Cabe recalcar que todos estos aspectos traen mejoramiento a todo un país, sobre todo tratar de absorber las oportunidades valiosas que se presentan a raíz de estos acuerdos, Ecuador mantiene preferencias arancelarias dentro de la Unión Europea esto se debe al bloque Sistema Generalizado de Preferencias Plus (SGP+). Por otro lado, los productos provenientes de la UE que ingresen al territorio nacional gozaran de una serie de beneficios tales como disminución arancelaria lo que significa que como consumidores podremos acceder a una gran variedad de productos con precios cómodos dando realce e importancia a la matriz productiva. Este tipo de negociaciones deben concretarse únicamente conservando los planes y políticas de todo un país y favoreciendo a la economía nacional. Este acuerdo no solo planea beneficios para microempresarios sino también para emprendedores de gama alta, ya que la UE cuenta con un amplio mercado de consumidores lo que hace que sus productos sean competitivos mostrando calidad y responsabilidad social. Con la firma del acuerdo ambas partes esperan salir beneficiadas de este acuerdo, por parte de Ecuador se va a incentivar a la industria nacional, protegiéndola hasta que pueda alcanzar un punto de competitividad en el mercado internacional; y por parte de la UE alcanzar nuevos mercados.

Por parte del Ecuador gracias a la mano de obra capacitada que trabajará en la industria automotriz, en un futuro se podrá producir nuestra propia industria nacional de automóviles totalmente fabricados con partes ecuatorianas. Y así, no solo alcanzar un consumo interno de la industria automotriz ecuatoriana, sino que a largo plazo se podrá integrar esta nueva producción al comercio internacional, beneficiando y fomentando las fuerzas de trabajo para que así no exista disminución en el desempleo. Además de que para Ecuador esto podría ayudar a realizar un estudio de potencia de la industria nacional y mirar la forma de impulsar un fortalecimiento real y duradero. Adicionalmente la Unión Europea cumple con sus

objetivos internacionales para la búsqueda de una cohesión mundial y desarrollo de relaciones comerciales y políticas entre los países.

Una vez analizadas las importaciones se analizará las exportaciones que tiene el sector automotriz, se puede observar que durante los 4 años las exportaciones han disminuido, pero durante el 2015 las exportaciones tienen mayor crecimiento a comparación de los diferentes años, En definitiva, estos datos muestran que la composición de sector automotor ha cambiado drásticamente en la participación del ensamblaje nacional y de las exportaciones.

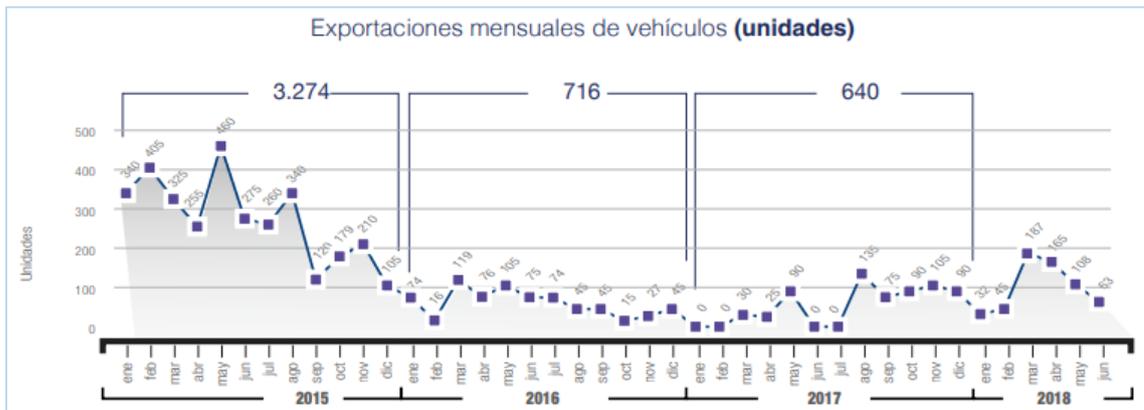


Gráfico 4. Cuadro Comparativo de exportación de automóviles 2015 - 2018 (Junio).

Fuente: (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2018)

A partir de la entrada en vigencia del Acuerdo Comercial con la UE, además de tener un efecto positivo en la economía nacional y en el sector productivo, contribuyó a lograr un entorno de negocios estable y respetuoso de los principios de libre comercio y libre competencia. Esto permitió la normalización de la actividad comercial de las empresas automotrices que, a 2017, lograron recuperarse hasta prácticamente alcanzar la actividad promedio de la década. Esta recuperación ha permitido a las empresas operar en condiciones normales, salvaguardando las plazas de empleo y las inversiones productivas.

Según la CINAIE, esto sería el resultado de la ausencia de una política integral para la industria automotriz, misma que habría estado ausente durante los últimos seis años. En concordancia con las cifras anteriores, la composición de la oferta anual de vehículos (producción + importaciones - exportaciones) muestra que a partir de 2016 las importaciones tienen un mayor peso en el total. En 2017 la importación de vehículos ascendió a 68.860 unidades representando 64,1% de la oferta total.

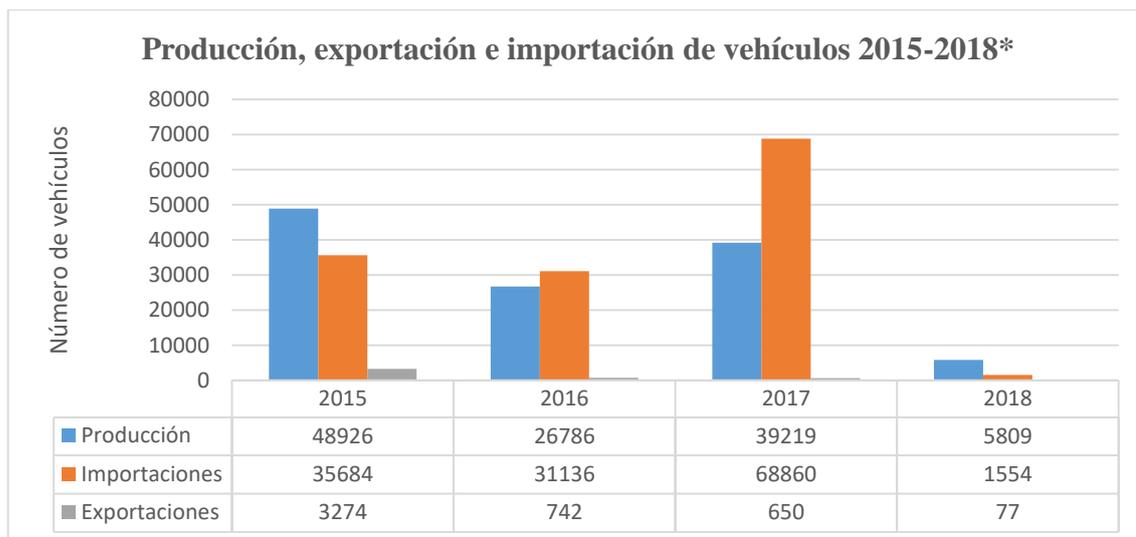


Gráfico 5. Producción, exportación e importación de vehículos 2015-2018*

Fuente: Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana (Cinae).

Elaborado por: Lizbeth Benitez

El país debe desarrollar e incrementar proveedores locales para satisfacer la demanda existente llegando a la transformación de las industrias a fin de que Ecuador logre ser un proveedor global de vehículos y autopartes; y mejorar de esta manera la balanza comercial. Con estos avances se permitirá el ingreso o implementación de nuevas tecnologías ya que la ciencia crece a pasos agigantados, de igual manera contar con un personal altamente calificado con la ayuda y el apoyo del gobierno y con instituciones encargadas de apoyar a los diferentes sectores de mejoramiento como el MIPRO.

Actualmente el Gobierno apoya a los diferentes sectores, especialmente a aquellos que por varios años han sido olvidados por los anteriores gobiernos; y no han desarrollado sus industrias, gracias a la “Revolución Ciudadana” han cambiado muchas obras y diferentes actividades en beneficio del país y la ciudadanía; permitiendo que Ecuador crezca y sea tomado en cuenta en los demás países con los nuevos acuerdos negociaciones, reuniones del gobierno con otros estados. Resaltando la producción, elaboración y los diferentes procesos de los productos elaborados en Ecuador.

Nuestro país actualmente cuenta con cuatro ensambladoras muy importantes los cuales fomentan la importación y exportación de CBU y CKD’s; permitiendo de esta manera la generación de fuentes de empleo. Incrementando e impulsando al desarrollo de las industrias autopartistas dentro del país.

Con la formación de estas empresas el sector automotriz resaltara y se fortalecerán las diferentes Mipymes para los siguientes sectores más sobresalientes:

- Metalmecánica,
- Elaboración de forros para asientos de vehículos, tapicería,
- Elaboración de llantas para autos, camionetas y camión.
- Fabricación de materiales de fricción para frenos automotrices, aplicaciones industriales, pegamento para frenos, y productos relacionados con el sistema de frenos y embragues.
- Fabricación de forros de embrague,
- Fabricación del sistema de escape original
- Fabricación de rieles de chasis de camioneta Luv D-Max
- Ensamblaje de Auto radios para la industria automotriz
- Fabricación de arneses para la industria automotriz
- Empresas dedicadas al ensamblaje de CBU y CKD's
- Servicio de atención al cliente e implementación en equipo telefónico y vehicular en ChevyStar.
- Fabricación de sellantes, adhesivos, ceras y resinas de poliuretano
- Fabricación de vidrios para automóviles y línea blanca.
- Fabricación de baterías marca Bosch
- Fabricación de hojas y paquetes de resorte o muelles de ballestas
- Fabricación de juegos estructurales de asientos delanteros, posteriores, asientos para buses y busetas, varillas de capot, piezas metálicas para chasis, piezas y partes troqueladas y estampadas.

La formación de estas empresas permitirá el desarrollo y fomento de nuevas inversiones dentro del país y por ende la generación de mano de obra ecuatoriana.

De esta manera el estilo de vida de muchas familias y personas dependerá de esta nueva oportunidad laboral, sin dejar atrás las capacitaciones para cada área y brindar un servicio y producto inigualable.

Para Ecuador aprovechar la evolución de las diferentes industrias dentro del sector automotriz, ayudaran al engrandecimiento y desarrollo del país.

Tabla 9. Exportaciones, Importaciones, Producción Nacional y Ventas Sector Automotriz (Miles USD)

MILES DE USD				
	EXPORTACIONES	IMPORTACIONES	PRODUCCIÓN NACIONAL	VENTAS
2015	170.401	540.012	162.004	553.912
2016	83.004	668.567	200.570	977.513
2017	75.415	803.603	241.081	1.035.816
2018	67.848	822.088	246.627	1.006.665

Fuente: Banco Central del Ecuador

Elaborado por: Lizbeth Benitez

Una vez analizada las exportaciones, importaciones, producción nacional y ventas del sector automotriz, en la tabla 9 se muestra la recuperación del sector automotriz en valores monetarios, tanto al cierre de 2017 como en el primer trimestre de 2018. El acuerdo comercial con la Unión Europea, a poco más de un año de aprobarse, también ha favorecido a esta industria. Sin embargo, la composición del sector muestra cambios importantes en el ensamblaje nacional y en las ventas.

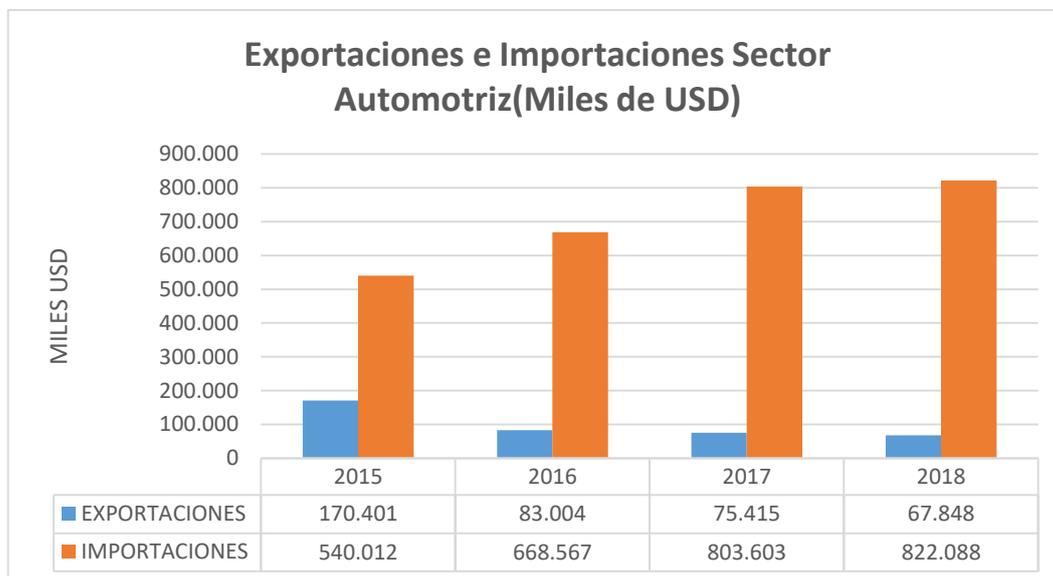


Gráfico 6. Exportaciones e Importaciones Sector Automotriz (Miles de USD)

Fuente: Banco Central del Ecuador

Elaborado por: Lizbeth Benitez

En el gráfico anterior se puede observar que las exportaciones del sector automotriz durante los años 2015 al 2018 disminuyeron considerablemente, por lo que el gobierno debe buscar estrategias para incrementar las exportaciones, a diferencia de las importaciones durante el

2015 y 2016 son bajas a diferencia del 2017 al 2018 por la eliminación de las salvaguardias y los cupos para la importación de autos, fue uno de los factores que explica el crecimiento de las importaciones del sector, los autos importados de destinos con los que Ecuador tiene acuerdos comerciales, conforme más reducen el porcentaje de aranceles que deben pagar para entrar al país se vuelven más competitivos y despiertan mayor interés entre los compradores.

3.6.1.4 factores que aportan a la competitividad del sector con la aplicación del acuerdo comercial Multipartes.

Para poder lograr el tercer objetivo específico de mi investigación es necesario tomar en cuenta a la competitividad que engloba a: el talento humano, tecnología, innovación, sofisticación de los negocios y calidad en el Ecuador una vez aplicado el ACM; de igual manera otro indicador es la comercialización que engloba a la oferta y demanda.

Impacto en el mercado laboral

El impacto en términos laborales será analizado porque para diciembre del 2015 la empresa Maresa cerró una línea de producción lo que significó que 700 empleados de la planta perderían su empleo, Para el 2017 la empresa Volkswagen pretende ocupar las instalaciones de la ensambladora Aymesa con el fin de producir una línea de sus vehículos en el 2017 además que se pretende que por medio de un proyecto que se está analizando implementarlo entre el 2018 y el 2024 se generen al menos 5000 nuevos empleos en esta planta ensambladora (Méndez, 2015).

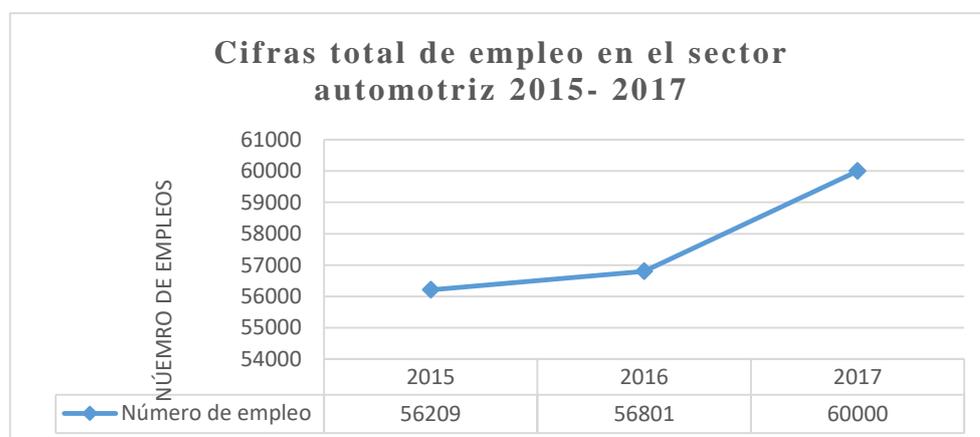


Gráfico 7. Cifras de empleo en el sector automotriz 2015 - 2017.

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador

Elaborado por: Lizbeth Benítez

En el gráfico 6 se puede observar que el número de empleos tiene un incremento, el aumento que tiene los años 2016 y 2017 se debe a que existen nuevos actores en el ensamblaje y son las empresas Fisum y Armacar se han sumado a la producción de automotores en el país, las cuales generan mayores plazas de trabajo.

Nuevos actores en el ensamblaje

Gracias a la inversión del bloque europeo puede transformarse en un motor de crecimiento en el sector comercial y productivo ecuatoriano además de fomentar el ingreso de divisas a través de inversiones en la industria exportadora. (El Universo , 2017)

Actualmente el sector automotriz ya tiene nuevos actores en el ensamblaje de vehículos. Desde el 2016, las empresas Fisum y Armacar se han sumado a la producción de automotores en el país (Pacheco, 2017).

El proceso de ensamblaje de este modelo se hace en la planta de Aymesa, ubicada en el sur de Quito. En toda esta cadena se contempla generar alrededor de 300 nuevas plazas directas. Es decir, se incluye a autopartistas, concesionarios y talleres de la red Volkswagen, Aymesa y otras empresas afines al proyecto.

Para producir este modelo en el país se realizará una inversión aproximada de USD 3 millones en maquinaria y tecnología de punta. El plan contempla, además, cerca de 200 plazas directas de trabajo en toda la cadena, como autopartistas, puntos de venta y talleres de la red de concesionarios, Aymesa y otras empresas afines. (Pacheco, 2017).

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.

Tabla 10. Unidades por ensambladora 2015 - 2017

PERIODO	ENSAMBLADORA					
	AYMESA	MARESA	ÓMNIBUS BB	CIAUTO	FISUM	ARMACAR
2015	6666	5680	36580	1658	-	-
2016	4594	-	22192	2278	-	-
2017	6389	-	31846	4020	900	84

Fuente: Cámara de la Industria Automotriz del Ecuador - CINAIE, 2018.

Elaborado por: Lizbeth Benítez

Se puede observar que la empresa con mayor producción es Omnibuss BB es la ensambladora más grande de Ecuador, además de producir vehículos Chevrolet que se comercializan en el mercado ecuatoriano, cuenta con productos con calidad de exportación, seguidas de Omnibuss BB se encuentran Aymesa, Maresa, Ciauto, a pesar de no tener gran cantidad de producción son ensambladoras reconocidas por su calidad en sus productos, en cambio FISUM Y ARMACAR al ser nuevos actores en el ensamblaje no tienen mucha producción de unidades.

De igual manera se observa que la producción de las ensambladoras durante los últimos cuatro años ha tenido una disminución.

Tabla 11. Producción por Ensambladora (Miles USD)

PERIODO	ENSAMBLADORA					
	AYMESA	MARESA	ÓMNIBUS BB	CIAUTO	FISUM	ARMACAR
2015	338.859	235.670	235.771	165.198	-	-
2016	227161	-	138.135	186.600	-	-
2017	606.509	-	155706	206.468	48.511	16.605

Fuente: Cobus Group

Elaborado por: Lizbeth Benítez

En la tabla 10 se muestra la producción de las ensambladoras en cifras monetarias, 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.

Marcas que ingresan a Ecuador

La entrada en vigencia del Acuerdo Comercial con la Unión Europea tuvo un efecto transversal positivo en la economía nacional, así como en el sector automotor. También tuvo un efecto dinamizador para los vehículos de origen europeo.

Como consecuencia del Acuerdo, se dio la eliminación del esquema de cupos de importación, que limitó seriamente la posibilidad de que los usuarios ecuatorianos puedan acceder a soluciones de movilidad. También la eliminación de la salvaguardia por balanza de pagos, que afectó a los vehículos comerciales.

Estos factores favorecieron la recuperación de la actividad económica de las empresas automotrices, en general. En particular, para los vehículos de origen europeo, el Acuerdo tuvo como efecto la reducción del arancel lo cual permitió ampliar la diversidad de productos europeos en el Ecuador y también permitir su comercialización en condiciones más competitivas. Esto se evidencia con el ingreso de nuevos modelos y marcas al país.

Han ingresado 15 modelos nuevos de vehículos de origen Europeo al país.

Tabla 12. Modelos nuevos de vehículos de origen Europeo al país.

	MARCA	MODELO	PAÍS
	Peugeot	3008	Francia
	Peugeot	2008	Francia
	Peugeot	BOXER	Francia
	Peugeot	508	Francia
	Chevrolet	Scross	Hungría
	Skoda	Kodiaq	Republica Checa
	Citroën	C3	España
	Citroën	Jumpy	Francia

	Citroën	Spacetourer	Francia
	Fiat	500X	Italia
	BMW	M2	Alemania
	BMW	X6	Alemania
	Land Rover	Range Rover Velar	Reino Unido
	Land Rover	New Discovery	Reino Unido
	Mini	Cooper Cabrio	Países Bajos

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (Aeade)

Elaborado por: Lizbeth Benítez

La oferta automotriz del país ahora cuenta con más innovación y tecnología, con 15 nuevos modelos que ingresaron al mercado.

Para que estas marcas no se posicionen tanto en el mercado Ecuatoriana, el sector automotriz debe dar mayor valor agregado a sus productos para que se esta manera lograr diferenciarse de los productos Europeos y fidelidad de los clientes.

Otra de las estrategias que puede lograr el sector con la aplicación del acuerdo es la adquisición de tecnología esto permitirá que los productos elaborados en Ecuador sean de mayor calidad y se logre tener mayor acogido por los clientes.

Lista de los mercados proveedores para un producto importado por Ecuador

Los mercados proveedores para el sector automotriz se encuentran Alemania, Italia, España y Reino Unido, el mayor socio comercial para Ecuador es Alemania obteniendo para el 2014 un total de 52966 miles de dólares siendo el valor más alto y en el 2016 un valor bajo con 19657 miles de dólares, la importaciones que se realiza en los 4 países en el años 2016 han decrecido esto se debe por la negociacion que se estaba realizando con la UE, pero una vez firmado el acuerdo en el 2017 las importaciones que se realiza a estos países han aumentado.

Tabla 13. Lista de los mercados proveedores para un producto importado por Ecuador miles de USD

SOCIOS COMERCIALES	2014	2015	2016	2017	2018
Alemania	52.966	33.217	19.657	28.050	30.473
Italia	9.575	9.817	5.819	9.038	8.562
España	2.677	8.309	8.311	19.963	9.815
Reino Unido	6.380	9.768	10.021	12.816	9.746

Fuente: Trademap

Elaborado por: Lizbeth Benítez

Lista de los mercados importadores para un producto exportado por Ecuador

Colombia es el principal país de destino de los vehículos y partes seguido de Perú y Chile, pero se puede observar que Colombia para el 2016 y 2017 tiene una disminución, pese a esto Perú y Chile tienen un crecimiento.

Tabla 14. Lista de los mercados importadores para un producto exportado por Ecuador miles USD

SOCIOS COMERCIALES	2015	2016	2017	2018
Colombia	83.936	16.667	14.732	13.700
Perú	207	206	688	1.276
Chile	17	3.198	614	776

Fuente: Trademap

Elaborado por: Lizbeth Benítez

Competidores para Ecuador firmado el ACM

Ecuador tiene dos competidores muy importantes Perú y Colombia, ya que estos países también tienen un acuerdo con la UE, firmaron su acuerdo en el año 2013 (marzo y agosto respectivamente).

El Acuerdo abrirá oportunidades de mercado para la UE a sus principales industrias exportadoras entre las que sobresalen el sector automotor, productos químicos, productos farmacéuticos y telecomunicaciones.

Colombia eliminará los gravámenes sobre 65% de las importaciones desde la UE al momento de entrada en vigor del Acuerdo, en tanto que el resto de los productos serán liberalizados en un período de entre 5 y 10 años. Perú desgravará de manera inmediata 80% de los bienes industriales originarios de la UE.

El Acuerdo incluye también un capítulo sobre cooperación para promover la competitividad y la innovación, modernizar la producción y facilitar el comercio y la transferencia de tecnología entre las Partes. Por último, se prevé una cláusula de adhesión que deja abierta la puerta a la futura participación en él a otros países miembros de la Comunidad Andina de Naciones.

Tabla 15. Valor de principales importaciones de Colombia (en dólares CIF)

TOTAL DE IMPORTACIONES	51998
Calderas y maquinas	7437
Vehículos y accesorios	6528
Aparatos y material eléctrico	4993
Combustible y aceites minerales	3854
Navegación área	2993
Materias plásticas y manufacturadas	2189
otros	24004

Fuente: Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas (DANE)

Elaborado por: Lizbeth Benítez

Colombia importa principalmente maquinaria y tecnología: Máquinas industriales y vehículos, ensamblados o no, conforman los primeros capítulos de las importaciones colombianas. Por otro lado, casi la mitad de las importaciones desde la Unión Europea corresponde a estas mercancías. Debido a la capacidad industrial europea y a la entrada en vigencia del Acuerdo Comercial, la ya importante correspondencia comercial con Colombia cuenta con una amplia posibilidad de aumentar.

En el grafico 10 se puede observar el porcentaje de participación que tiene cada una de las exportaciones, con respecto a los vehículos y accesorios tiene un porcentaje de 13.



Gráfico 8. Porcentaje de principales importaciones de Colombia
Fuente: Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas (DANE)
Elaborado por: Lizbeth Benítez

Como se puede observar Colombia importa principalmente maquinarias, vehículos ensamblados, centrales de comunicación automática, papel periódico y cartones, chapas y tubos de hierro.

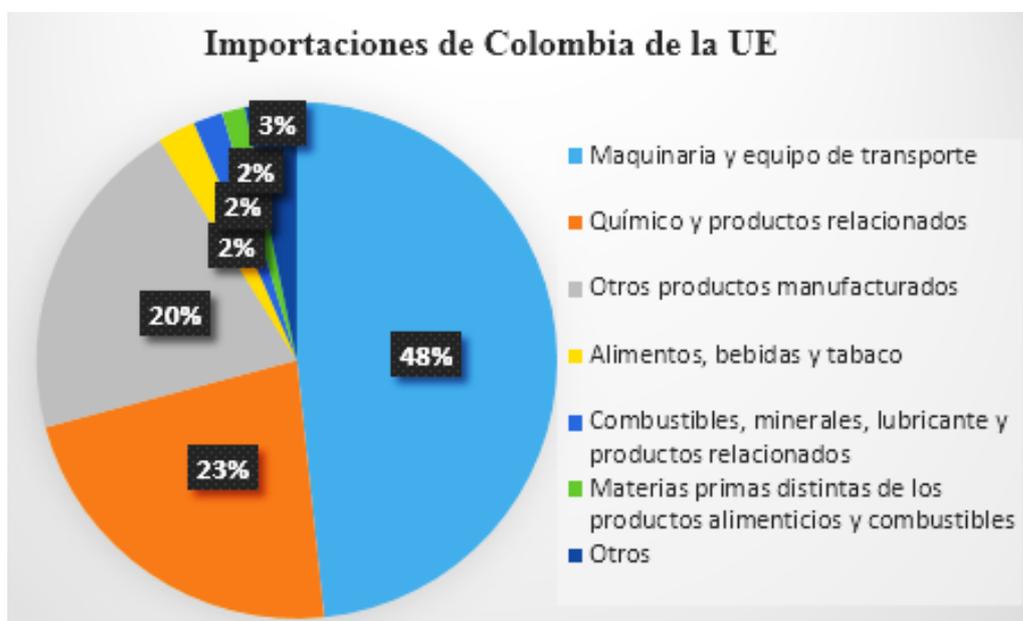


Gráfico 9. Porcentaje de principales importaciones de Colombia de la UE
Fuente: Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas (DANE)
Elaborado por: Lizbeth Benítez

Según la Cámara de Comercio e Industria Peruano-Francesa manifiesta que los principales productos de importación son máquinas y equipos de transporte y los productos de

exportación son combustible y productos mineros e igual manera indica que la UE es el inversionista más Grande en Perú, representa más del 50% del total de las inversiones extranjeras.

Con respecto a Perú la UE es el principal socio comercial para Perú

Tabla 16. Comercio Perú y Unión Europea

PAÍS	EXPORTACIONES	IMPORTACIONES	TOTAL	BALANZA COMERCIAL
UE	1791534	1727125	3518659	64409
China	170484	350424	520908	-179940
Estados Unidos	371223	248437	619660	122786
Japón	56550	59768	116318	-3218

Fuente: Comisión Europea, 2015

Según la Cámara de Comercio e Industria Peruano-Francesa manifiesta que los principales productos de importación son máquinas y equipos de transporte y los productos de exportación son combustible y productos mineros e igual manera indica que la UE es el inversionista más Granda en Perú, representa más del 50% del total de las inversiones extranjeras.

Organismos que apoyan al sector automotriz

Ecuador se ha esforzado por dar impulso al sector automotriz, ya que este sector es de gran prioridad y aporte económico para el país, por lo tanto, se han creado o vinculado organismo, institucionales para impulsar la producción, fabricación y exportación según la normativa del país.

El país posee ciertos organismos con diferentes objetivos, pero enfocados en el desarrollo de la matriz productiva y de igual manera con la finalidad de obtener una participación eficiente en la economía nacional y mundial; así a continuación se indican las diferentes cámaras, ministerios e instituciones que son la base y una ayuda indispensable para el sector automotriz y aliento de las exportaciones, como son:

Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana (Cinae).

La finalidad de fortalecer la industria automotriz a través de la cooperación de organismos públicos y privados, brindando asistencia técnica y apoyo a las empresas afiliadas

Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE).

Abarca a los distribuidores o concesionarios de vehículos automotores, así como de los negocios complementarios de esta industria como llantas, accesorios, repuestos, talleres, entre otros. La misión principal es apoyar a todos los asociados brindando servicios de defensa gremial, asesoría legal y comercial, capacitación, así como estadísticas del sector.

Asociación Ecuatoriana Automotriz (AEA).

Encargada de vigilar leyes, decretos, acuerdos, regulaciones que dispongan los gobiernos de turno, tanto a nivel nacional como seccional, con el fin que las decisiones que se tomen no repercutan en las actividades de sus asociados

Cámara de Comercio

Sus principales funciones consisten en la agremiación, con el fin de compartir servicios comunes y participación en eventos; además la representación con la finalidad de ser voceros y conseguir oportunidades de producción y comercialización.

Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones (PROECUADOR)

Promoción de exportaciones e inversión; análisis y estudios de mercados internacionales

Ministerio de Industrias y Productividad (MIPRO)

Sus objetivos hablan del incremento, calidad de la industria, productividad, oportunidades de asociatividad, incentivos de inversión (IED), implementación de tecnología, I+D+I para los sectores productivos de bienes y servicios; oportunidades de diversificación, valor agregado y nueva oferta exportable y el diseño de políticas públicas bajo un enfoque integral y holístico, que permita la articulación del sector público y privado en el fomento de la producción.

Innovación ciencia y tecnología en Ecuador

El Modelo Productivo actual 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 generado por el apoyo y la inversión del Estado a la ciencia y tecnología, aprovechando responsablemente los recursos ambientales, el desarrollo productivo para que se alcancen los niveles necesarios de equilibrio y armonía social.

En este modelo predominan los principios de solidaridad, sostenibilidad, participación y democracia, que buscan la construcción de un estado plurinacional y democrático, basados en el conocimiento y la información como bienes públicos, y como derecho de y para las personas. (Iberoamericadibulga, 2015)

Las principales entidades del Estado, responsables del Desarrollo de la Ciencia, la Tecnología e Innovación, son:

- Sistema Nacional de Ciencia, Tecnología, Innovación y Saberes Ancestrales, adscrito a la Vicepresidencia de la República.
- La Secretaría Nacional de Educación Superior, Ciencia y Tecnología (SENESCYT), con proyectos tales como, la Ciudad del Conocimiento “Yachay”; el Proyecto Prometeo; el Programa Nacional de Becas; la Universidad de Ciencias de la Vida, “Ikiam” en la Amazonía ecuatoriana.
- Proyecto Nacional de caracterización taxonómica y genética de la diversidad biológica del Ecuador “Arca de Noé”
- La primera refinería del país, que obtiene etanol a partir de desechos agrícolas como bagazo de banano, papa, palma africana, tagua, entre otros.
- El Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología, etc.

Para ver los resultados que Ecuador ha tenido en cuanto a ciencia y tecnología se analiza 158 instituciones que realizan actividades de ciencia y tecnología:

- 58 Universidades
- 11 Institutos públicos de investigación
- 30 Entidades de gobierno
- 19 ONG´s
- 40 Hospitales docentes

Las actividades de ciencia y tecnología son actividades sistémicas relacionadas con la producción, promoción, difusión y aplicación de los conocimientos científicos y técnicos en todos los campos de la ciencia y la tecnología; la investigación y desarrollo (I+D), es el trabajo creativo realizado en forma sistemática, con el objetivo de generar un nuevo

conocimiento (científico o técnico) o de aplicar o aprovechar un conocimiento ya existente o desarrollado. El término (I+D), engloba 3 actividades: investigación básica, investigación aplicada y desarrollo experimental.

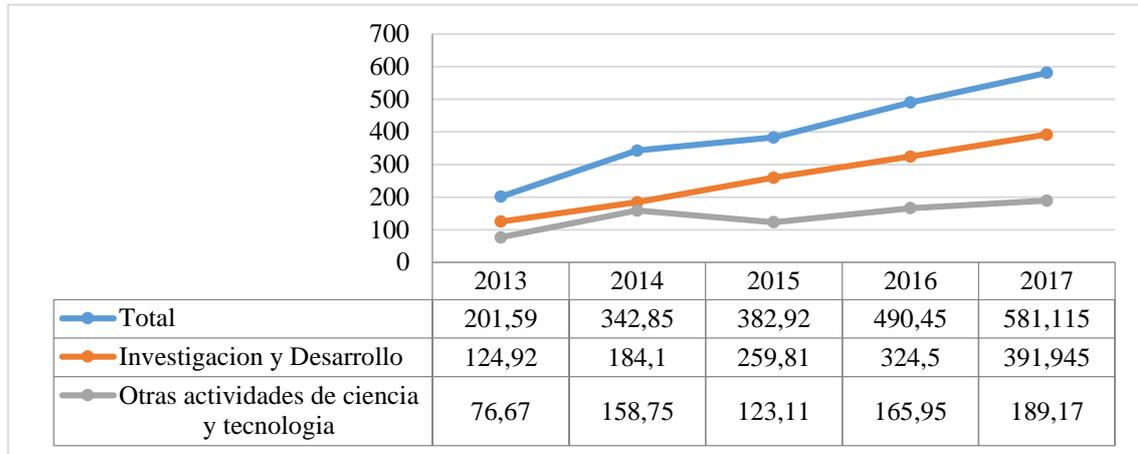


Gráfico 10. Gato en ciencia y tecnología (2012-2016)

Fuente: INEC- Encuesta Nacional de Ciencia y Tecnología

Elaborado por: Lizbeth Benitez

El gasto en Ciencia y Tecnología e Innovación entre el 2013-2017 ha aumentado en un 60%, lo que muestra un panorama optimista ya que estos factores se han convertido para el estado estrategias generadoras de productividad y competitividad. Las gráficas muestran un mayor gasto en cuanto a investigación y desarrollo esto se debe en gran medida por el otorgamiento de becas para estudios de pregrado, maestrías y doctorados enfocados en estudiantes y profesionales.

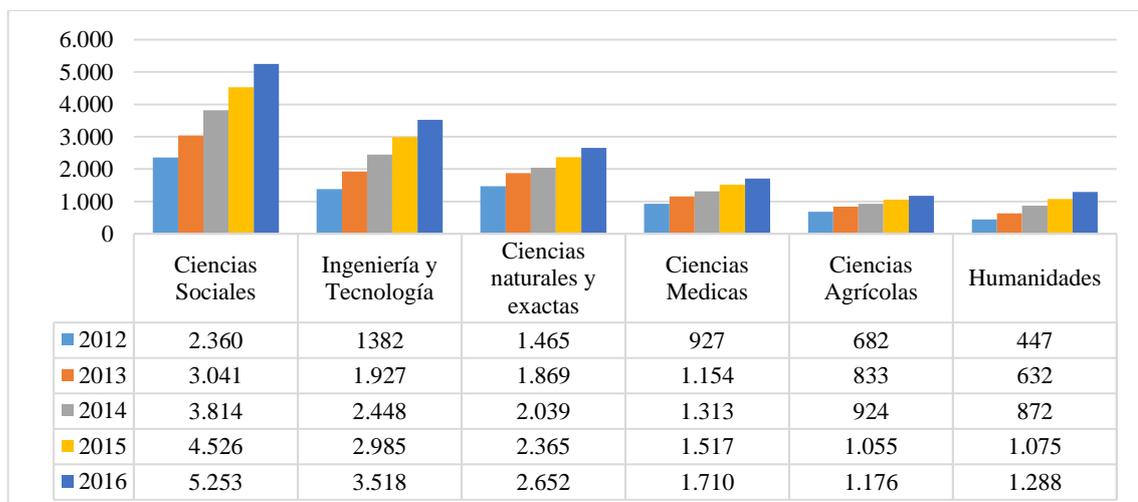


Gráfico 11. Investigadores según Disciplina Científica

Fuente: INEC- Encuesta Nacional de Ciencia y Tecnología

Elaborado por: Lizbeth Benítez

La disciplina científica por la que mayor optan los investigadores son las ciencias sociales, esta ha incrementado un 55.07% desde el 2012 hasta el 2016, la ingeniería y tecnología son la segunda área preferente para la investigación, la importancia que tienen estas áreas dentro de la economía influencia para que se realicen diversos estudios tatos en empresas públicas como privadas.

Las investigaciones en ciencias naturales y exactas son de gran importancia para la academia, universidades y centros de educación superior.

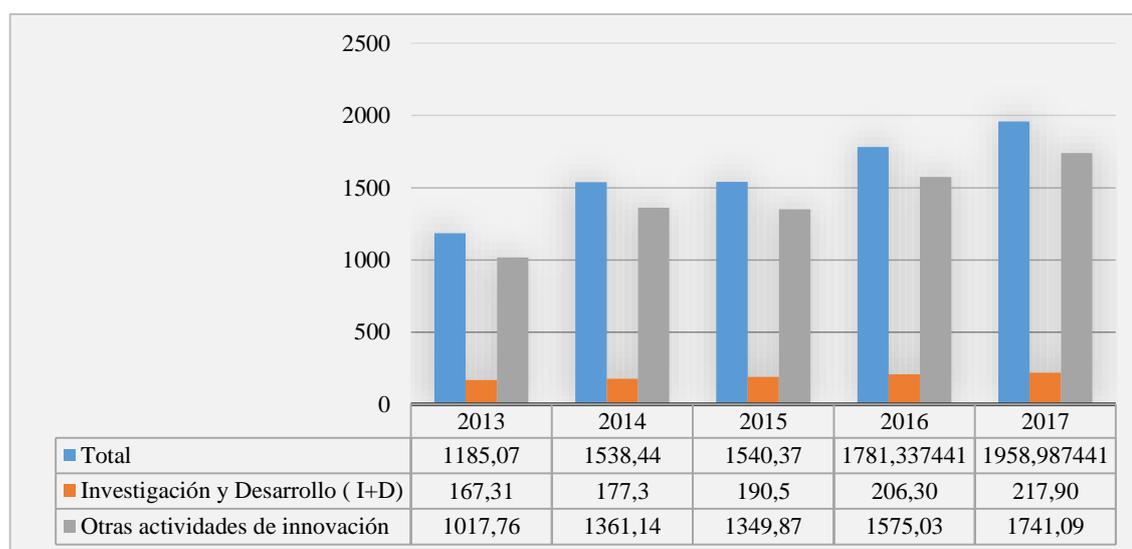


Gráfico 12. Gastos en innovación

Fuente: INEC- Encuesta Nacional de Ciencia y Tecnología

Elaborado por: Lizbeth Benítez

El gasto en innovación (I+D; otras actividades) que Ecuador ha realizado entre el 2012 y el 2016 refleja un crecimiento del 23.19%, lo que incrementa el número de proyectos innovadores en cualquiera de sus áreas y por ende el aumento de competitividad para las empresas y para el estado.

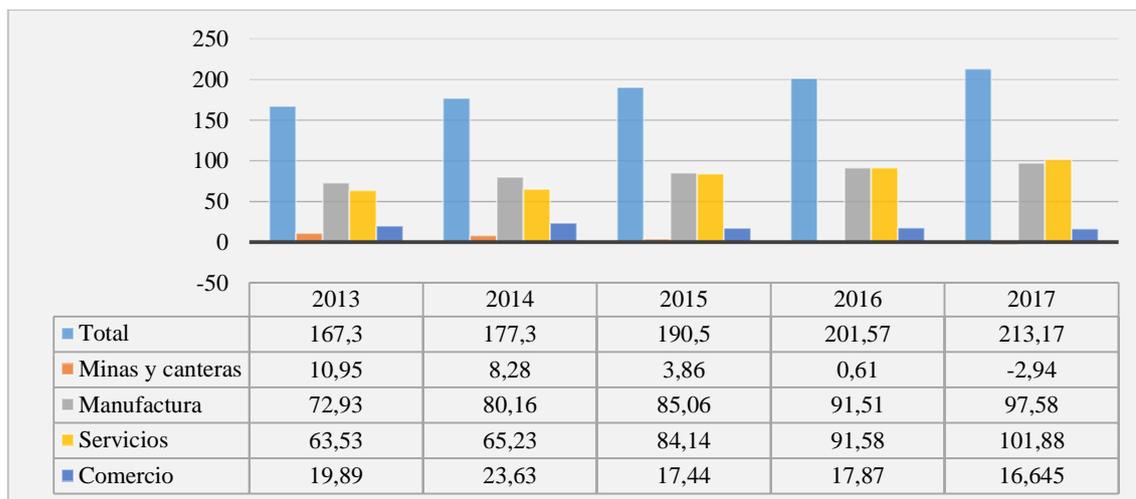


Gráfico 13. Gasto en (I+D) según el sector económico (millones de dólares)

Fuente: INEC- Encuesta Nacional de Ciencia y Tecnología

Elaborado por: Lizbeth Benítez

El sector económico que mayor incidencia posee en este proceso es el manufacturero, creación o mejoramiento significativo de productos es en lo que se concentran las empresas estatales y privadas. Los servicios igualmente poseen gran innovación, mejoramiento del servicio, mejoras en procesos y en organización de las compañías son algunas de aplicaciones en cuanto a innovación

Para el año 2014 el monto destinado en el sector manufacturero en cuanto a innovación es del 44,65% del total de inversión, y el sector de servicios el 44,17%.

Tecnología

La tecnología en el Ecuador es bastante escasa la cual nos ha traído graves consecuencias con respecto al desarrollo, ya que la falta de esta no nos ha permitido avanzar de una manera óptica en el mercado competitivo a nivel mundial. Ecuador se encuentra en una notoria desventaja con los demás países, como Estados Unidos.

Hoy en día todo se mueve a través de la tecnología; los avances tecnológicos nos ayudan a facilitar mucho los procesos de elaboración, los hacen con mayor rapidez y eficiencia que con la mano de obra, y abaratando así el costo de producción, es decir la productividad y competitividad de las empresas.

Actualmente el gobierno ha invertido en el sector de la tecnología y telecomunicaciones, como un campo prioritario para reestructurar el país, desde los sistemas informáticos y

aprovechar las tecnologías de información y comunicación (TIC) con el objetivo de generar conocimiento.

Según la AEADE manifiesta que Ecuador busca proporcionar acuerdos comerciales en beneficio para el país, es decir lo que se pretende es que Ecuador se abra al mundo, gracias a esto se permitirá el acceso a nuevas tecnologías de mayor seguridad y menor consumo de combustible, por otro lado, tener la posibilidad de adquirir vehículos de mayor calidad a menores precios. Por último, incentivar al sector a la competitividad, ya que esto beneficiara directamente al consumidor final de igual manera a la industria productiva y comercial ecuatoriana.

Es así que uno de los acuerdos comerciales que beneficia al sector automotriz es la firma del ACM el cual permite el acceso de tecnología y vehículos a menor costo.

Sofisticación de negocios

Se refiere al conjunto de redes de negocios que se complementan y sirven de ayuda mutua para lograr una mayor producción, diversificación, mejoramiento de la cadena de valor y suministros, y además la mejora continua en un sentido de internacionalización y exportación.

Ecuador ha venido trabajando con la asociatividad para generar un plus, mediante el aporte de estrategias, trabajo conjunto y el impulso de cada empresa para ser exportador.

Existe un conjunto de empresas proveedoras de partes para las ensambladoras, algunas de las cuales se detallan a continuación, estas se encuentran agrupadas según los principales componentes, proveedores de partes, chasis y carrocería externa, proveedores de sistemas eléctricos, proveedores de partes, carrocería interna y proveedores de partes, varios.

Las empresas ensambladoras conjuntamente con las industrias autopartistas trabajan en el Modelo de Gestión para la Competitividad (MGC), el mismo que busca el mejoramiento y sostenibilidad de la competitividad global del sector automotor ecuatoriano integrando herramientas del GMS (Global Manufacturing System). Se busca asegurar la permanencia de la industria de auto partes y de ensamblaje como industrias de producción nacional, se desea implementar la cultura de la excelencia en la gestión, además de lograr niveles de desempeño de clase mundial (clase A) en los proveedores, en términos de calidad, costo y entrega.

Es así que las ensambladoras deben trabajar conjuntamente con las empresas autopartistas ya que estas en la cadena automotriz son consideradas un eslabón importante.

Actualmente el MIPRO en el acuerdo 17131 exige a las ensambladoras a que sus productos deben contener mayor componente nacional, para así motivar a las ensambladoras a buscar proveedores nacionales.

INNOVACIÓN

El entorno globalizado en el que se desenvuelve la industria automotriz obliga a las empresas fabricantes de vehículos a operar con un enfoque de mejora continua de sus procesos y a buscar mantener un nivel de tecnología e innovación que permita enfrentar de forma satisfactoria los desafíos de un mercado con carácter fuertemente internacional. Una de las innovaciones que generan mayor expectativa en la industria es la evolución que sigan los vehículos eléctricos.

3.6.1.1 Aspectos principales del Acuerdo Comercial Multipartes entre Ecuador y la Unión Europea

Con la aplicación del acuerdo, se garantiza el acceso libre de aranceles en la Unión Europea para los productos ecuatorianos con valor agregado, especialmente aquellos priorizados en el cambio de la matriz productiva.

En lo que se refiere a las empresas que importan bienes de la Unión Europea, este Acuerdo les beneficiaría notablemente, debido a que incrementarían sus márgenes de ganancia gracias a la disminución y eliminación de aranceles, además que estos productos serían más accesibles para los bolsillos ecuatorianos.

Una de las condiciones de acceso en el Ecuador para la importación de vehículos y autopartes desde la unión europea, es la eliminación de aranceles en un periodo de 7 años a partir de la aplicación de ACM, para vehículos de menos de 10 pasajeros, pero para camiones y vehículos de más de 10 pasajeros la desgravación corresponderá a un periodo de 10 años.

Todo ha sido negociado en relación a mantener un equilibrio económico y tomando en cuenta que Ecuador es un país dolarizado, lo que permitió establecer en el Acuerdo Comercial la existencia de cupos para las importaciones o medidas de salvaguardias.

La desgravación arancelaria representaría para los importadores ecuatorianos un mayor nivel de rentabilidad en sus ventas y para los consumidores significaría precios de venta más accesibles, variedad y calidad al momento de realizar sus compras.

De igual manera las desgravaciones arancelarias para bienes de capital europeo crearían oportunidades para que las empresas ecuatorianas puedan cambiar y tecnificar su matriz productiva.

El sector automotor es uno de los beneficiarios del Acuerdo Comercial con la UE. Por una parte, los vehículos de origen europeo entrarán en un proceso de eliminación de aranceles.

Pero, por otro lado, el sector en su conjunto percibirá beneficios palpables en lo relativo a la disminución de barreras no arancelarias, como los cupos de importación, y en general favorecerá las inversiones para la industria y el comercio automotriz.

Principales productos exportados a Unión Europea

La oferta de Ecuador está establecida por la producción de Banano, frutas, hortalizas frescas camarones langostinos, conservas de atún, esencias de café, cacao, chocolates, confites, rosas, conservas de frutas, aceite de palma, confecciones, calzado, sombrero y manufacturas plásticas.

Tabla 17. Principales productos exportados a Unión Europea

PRODUCTOS	Participación % 2017	2014	2015	2016	2017	Var. 2016 - 2017	
						%	USD
Banano	29%	572	634	636	702	↑	10% 66
Camarones	23%	566	455	530	551	↑	4% 21
Atún enlatado o procesado	22%	391	312	315	535	↑	70% 220
Cacao	6%	114	124	122	134	↑	10% 12
Rosas	5%	97	103	90	116	↑	29% 26
Café industrializado	2%	83	74	46	46	↓	-1% 0
Elaborados de banano	2%	35	36	25	37	↑	48% 12
Extractos y aceites vegetales	1%	32	37	31	36	↑	13% 4
Jugo de maracuyá	1%	30	7	24	33	↑	39% 9
Flores naturales	1%	50	35	30	25	↓	-18% -5
Principales productos	86%	1.921	1.781	1.819	2.189	↑	20% 370
Resto de productos	14%	324	328	306	245	↓	-20% -61
Exportaciones no petroleras	100%	2.245	2.109	2.124	2.433	↑	15% 309

Fuente: Banco Central del Ecuador, SENAE

Elaborado: Dirección de Estudios Económicos y Comerciales – MCE

Principales productos de exportación de Ecuador a la Unión Europea en 2016 millones de EUR.

En el presente gráfico señala que el banano fresco es un producto muy beneficiado bajo el Acuerdo Comercial, sin embargo, los camarones, langostinos gozan de un arancel cero bajo el ACM, el atún de Ecuador y sus conservas quedaron liberados de arancel y con respecto a las exportaciones de flores frescas hacia países bajo y España han mantenido una tendencia creciente.

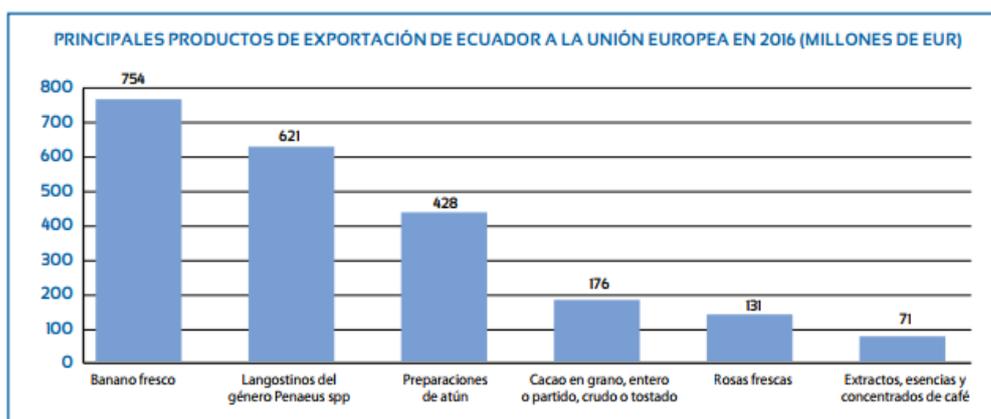


Gráfico 14. Principales productos de exportación de Ecuador a la Unión Europea

Fuente: Eurostat

Elaborado por: Delegación de la Unión Europea para Ecuador

Principales productos importador desde la Unión Europea

La Unión Europea es un mercado el cual cuenta con alto poder adquisitivo, este bloque económico representa el principal destino para las exportaciones no petroleras ecuatorianas, además es considerado como el principal inversor en América Latina, (CEPAL,2015)

La demanda del mercado europeo está establecida por: bienes de capital (maquinaria, instrumentos de trabajo), materias primas e insumos (abonos, fertilizantes, materiales de construcción), combustibles y lubricantes, medicamentos, vehículos y cosméticos.

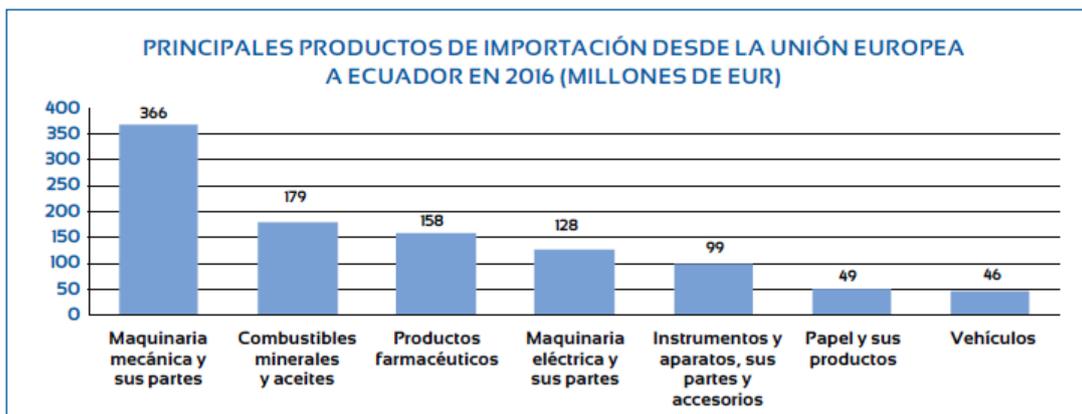


Gráfico 15. Principales productos de importación de Ecuador desde la Unión Europea

Fuente: Eurostat

Elaborado por: Delegación de la Unión Europea para Ecuador

En el gráfico 17 se puede observar que las importaciones que mayor acogida por Ecuador son las maquinaria mecánica y sus partes, esto se debe a que el país no posee tecnología suficiente para la elaboración de sus productos, seguidamente se encuentra los combustibles minerales y aceites esto es porque Ecuador se dedica netamente a la exportación de materias primas y finalmente en un nivel bajo se encuentra la importación de vehículos ya que Ecuador tiene ensambladoras que se dedican a la elaboración de vehículos, este producto se encuentra en menor nivel puesto que el país está protegiendo a la industria nacional.

Comercio entre Ecuador y la Unión Europea

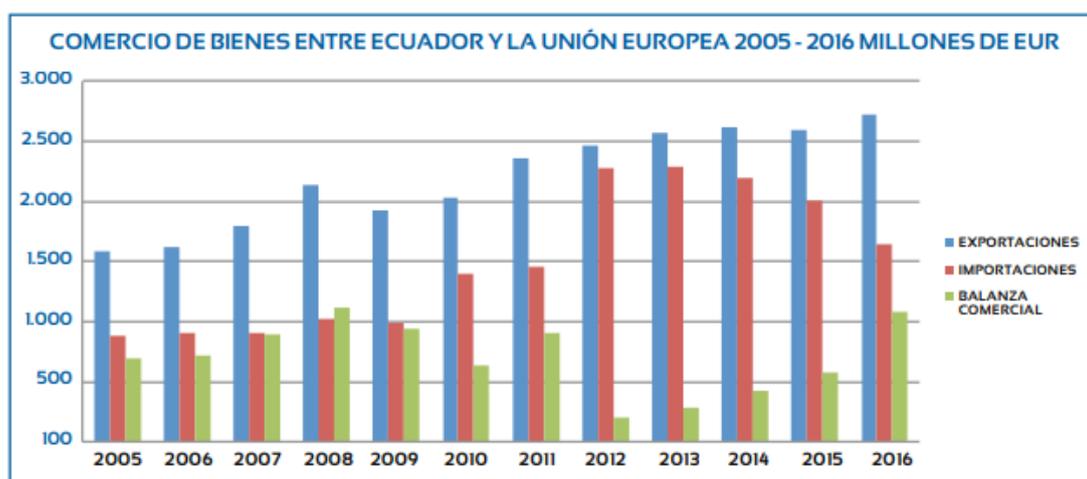


Gráfico 16. Balanza comercial Ecuador-Unión Europea

Fuente: Eurostar

En todos los años se observa que Ecuador con la Unión Europea mantiene una balanza comercial positiva, tomando en cuenta que desde en el 2012 y 2013 el resultado de la balanza no es tan favorable ya que se han realizado importación, esto es por la firma del GSP plus que tenía Ecuador con el Bloque económico, a diferencia de los dos últimos años en donde ya se estaba terminando dicho acuerdo y se estaba en negociación para la firmas del actual ACM (Acuerdo Comercial Multiparte), que es un acuerdo que favorece a las dos naciones.

Desgravación arancelaria de vehículos europeos

Para las importaciones de vehículos y sus partes desde la Unión Europea se negociaron distintas condiciones de eliminación arancelaria y distintas condiciones de acceso al mercado de este sector en Ecuador. Los periodos de desgravación varían entre 7 y 10 años. Así, por ejemplo, a los vehículos con motor de émbolo (pistón) alternativo de encendido por chispa de cilindrada superior a 1500 cm³, inferior o igual a 3000 cm³ (8703.23.00) aplica un periodo de desgravación de 7 años y distintos aranceles base de entre el 10% y 40%.

Por otro lado, los demás vehículos automóviles para transporte de mercancías con motor de émbolo (pistón) de encendido por compresión (diésel o semi diésel) de peso total con carga máxima inferior o igual a 5 toneladas (8704.21.00) estarán liberados de arancel en 10 años, en 2027, bajo el esquema de una desgravación gradual entre el 5% y 40%.

Por ejemplo, los CKD (partes de vehículos para ensamblar) de los vehículos para transporte de mercancías de la partida 8704.21.10.80 están sujetos a un arancel de entre el 5% y el 9%.

Los vehículos automóviles para transporte de personas (8703.00.00) tienen la mayor participación en el segmento de vehículos automóviles de las exportaciones de la UE a Ecuador. Están sujetos a un arancel de entre el 5% y el 40% y periodos de desgravación entre 5 y 7 años. Es así que a los carros eléctricos finalizados o como CKD y los carros híbridos, se aplica una tasa de base del 20%.

Según el cronograma del Acuerdo, a las partes y accesorios de vehículos automóviles (8708.00.00), el segundo grupo de la partida vehículos automóviles más exportado a Ecuador, aplican en su mayoría aranceles de base entre el 5% y 40% y periodos de desgravación de 5 hasta 10 años. (PROECUADOR, 2017)

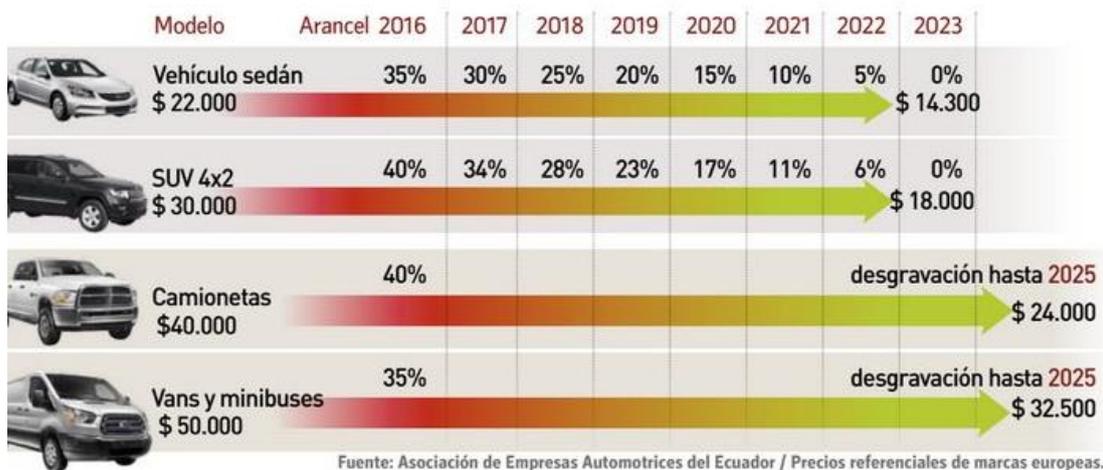


Gráfico 17. Desgravación de vehículos Europeos.
Fuente: AEADE.

Sin embargo, productos como cinturones de seguridad o amortiguadores cuentan entre los productos que quedaron libres de arancel a partir del 1 de enero de 2017.

Ventajas y Desventajas del Acuerdo Comercial con la Unión Europea.

Ventajas:

El Acuerdo firmado por el Ecuador con la Unión Europea trae muchas ventajas entre ellas para el sector productivo, para las pequeñas y medianas empresas, en donde ellos tienen la tarea más importante que es la de crear productos de buena calidad para así alcanzar mercados con demandas muy altas, éste Acuerdo además de apoyar a nuestros productores va a crear oportunidades de negocio en la que los emprendedores desarrollen y busquen nuevas y mejores alternativas al momento de producir algún producto que puedan contar con mano de obra calificada adicional que puedan recibir el apoyo del Gobierno.

Para el sector automotriz, con este Acuerdo se eliminaron los cupos máximos de importación de autos, pero no solo con la Unión Europea sino con cualquier país, esto mejora la competitividad de los mercados y hace que los consumidores puedan acceder a una gran variedad de productos que lo pueden encontrar a mejor precio.

Desventajas:

Así como este Acuerdo trae sus ventajas también tiene sus desventajas, como los sectores menos desarrollados, los productores ecuatorianos podrían perder mercado debido a que los productos europeos están altamente calificados.

Podrán entrar al país muchas más marcas de vehículos europeos lo cual podría desestabilizar algunas concesionarias locales haciendo que bajen sus ventas, ya que el consumidor desconoce de los vehículos europeos.

3.6.1.2 Influencia del acuerdo comercial con la Unión Europea sobre el sector automotor ecuatoriano.

El sector automotriz ecuatoriano en los últimos años se ha visto afectado por la toma de decisiones en política comercial, hay que considerar que este sector es muy amplio, está compuesto de un sector importador, exportador y productor, las importaciones de este sector general beneficios para el país, uno de ellos son el aumento de ingresos por los impuestos y el incremento de plazas de trabajo.

La falta de acuerdos comerciales muestra que las decisiones a nivel de políticas comerciales han caído en expectativas proteccionistas, dicho de otra manera, la restricción de productos conlleva el alza de precios y desestabiliza la economía.

El acuerdo comercial Multipartes cuenta con los siguientes aspectos los cuales influirá en el sector automotriz:

1. Proveedores de servicios contractuales. Tanto el Ecuador como la Unión Europea permitirán el suministro de servicios en su territorio mediante la presencia de personas físicas, por proveedores de servicios contractuales de las partes, respectivamente para cada uno de los sectores siguientes:

- Servicios especializados en tecnología, ingeniería, mercadeo y ventas para el sector automotriz.
- Mantenimiento y reparación de equipos, incluidos los equipos de transporte, en especial en el contexto de un contrato de servicios de posventa o de post arrendamiento (Negociación Ecuador-UE-Paquete de Cierre, 2016).

2. Objetivos para fortalecer la cooperación que contribuya a la implementación y el aprovechamiento de este Acuerdo entre el Ecuador y la UE.

- Esta cooperación será desarrollada en el marco jurídico e institucional que regula las relaciones de cooperación entre las Partes, que tiene como uno de sus principales objetivos el impulsar un desarrollo económico sostenible que permita alcanzar mayores niveles de cohesión social y, en particular, reducir la pobreza.
- Para lograr los objetivos a los que hace referencia el párrafo antes descrito, las Partes acuerdan prestar particular importancia a las iniciativas de cooperación dirigidas a:
 - Mejorar y crear nuevas oportunidades de comercio e inversión, fomentando la competitividad y la innovación, así como la modernización productiva, la facilitación del comercio y la transferencia de tecnología;
 - Promover el desarrollo de las MIPYMES, usando al comercio como una de las herramientas para la reducción de la pobreza;
 - Promover un comercio justo y equitativo, facilitando el acceso a los beneficios del presente Acuerdo por todos los sectores productivos, en particular los más débiles;
 - Fortalecer las capacidades comerciales e institucionales en este ámbito para la implementación y aprovechamiento del presente Acuerdo (Negociación Ecuador-UE-Paquete de Cierre, 2016).

La industria automotriz ecuatoriana busca el dinamismo a nivel internacional que genera ingresos representativos en la recaudación de impuestos, tasas y aranceles, mejorando así su competitividad.

El objetivo de las negociaciones que el Ecuador busca en general es que sus productos se vendan en los mercados internacionales sin pagar aranceles, además de la protección de sus inventos y propiedad intelectual, el crecimiento económico del país en las futuras negociaciones depende del desarrollo de varios elementos que coadyuven al crecimiento del sector automotriz.

VI. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

4.1 RESULTADOS

Mediante la utilización de los mínimos cuadrados se obtuvo los siguientes resultados de cada variable.

El gráfico 17 nos indica el comportamiento que tendrán las exportaciones e importaciones durante el periodo de desgravación arancelaria, con respecto a las importaciones cada año tienden a crecer porque con la firma de acuerdo se eliminó los cupos de importación y las salvaguardias lo que impedía que el sector importe, pero con esta eliminación el consumidor dispone de mayores opciones para elegir los productos que más se ajustan a sus necesidades a diferencia de las exportaciones que durante estos años se registra una caída para el año 2013, teniendo una recuperación en el año 2014, y nuevamente desciende en el año 2017 exportando 650 unidades, inferior en 12,4% respecto al año anterior, influenciado por la menor venta de automóviles y camionetas de la marca Kia y Chevrolet, y de igual manera se observa que en las proyecciones hasta el año 2023 que termina la desgravación arancelaria con la UE siguen decreciendo, este se debe a que los vehículos están dirigidos al mercado interno pero se debe buscar estrategias que le permita ingresar a mercados internacionales para lograr una balanza comercial positiva.

Por lo que se registra una la balanza comercial del vehículo automotor negativo, presentando el nivel más bajo en el año 2017.

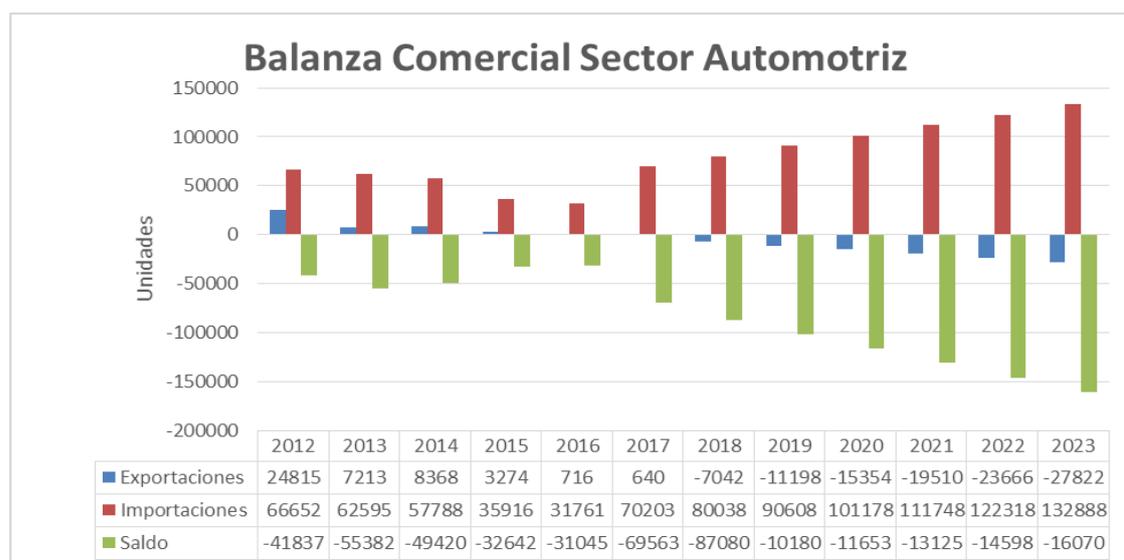


Gráfico 18. Balanza Comercial proyectada

Fuente: (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2018)

Elaborado por: Lizbeth Benítez

El gráfico 18 muestra el comportamiento de la producción nacional de vehículos, esta variable igual q las importaciones tiene una tendencia de crecimiento por lo se puede decir que la producción nacional no se verá afectado por las importaciones que se realice.

La producción de vehículos en el año 2017 fue de 39 219 unidades, superior en 46,4% respecto al registro del año anterior: Las empresas fabricantes de automóviles y camionetas en Ecuador, fueron: Omnibus BB quien produce la marca Chevrolet y Suzuki, Aymesa fabricante de la marca Kia. Se resalta que, a partir del año 2017 ingresaron dos nuevas empresas ensambladoras de vehículos, como son: Fisum con la producción de las camionetas Amarok de la marca Volkswagen, y Armacar empresa que produce SUV S3 de la marca Jac. Es importante señalar que la producción de vehículos en Ecuador es dirigida principalmente al mercado interno.

En 2017, la importación de vehículos ascendió a 68.860 unidades, representando 64,1% de la oferta total, lo que deja a la producción nacional en el 35,9% pero durante los años de desgravación arancelaria el porcentaje de la producción nacional seguirá aumentando.



Gráfico 19. Producción nacional de vehículos

Fuente: (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2018)

Elaborado por: Lizbeth Benítez

Las ventas de vehiculos en la gráfica 19 nos muestra una tendencia de crecimiento considerando que el aumento no es en gran cantidad, se puede identificar que los vehículos tienen mucha acogida a nivel nacional es por eso que las exportaciones disminuirán, el mercado de venta de vehículos aumentó en términos generales de 63.555 a 105.077 en el último año, debido a un mejor desempeño de la economía, un incremento del precio del petróleo y de la confianza del consumidor, los productores nacionales no estuvieron

preparados para enfrentar el nuevo panorama y perdieron más de 20 puntos en la participación del mercado.

Sin embargo, las ventas totales del sector automotriz todavía no alcanzan los niveles de 2011, cuando se comercializaron 141.154 unidades en el país., pero una vez realizada la progresion lineal se evidencia que en los años 2022 y 2023 este valor sera superado, por lo que podria decir que el sector cada vez se va ir dimanizando.

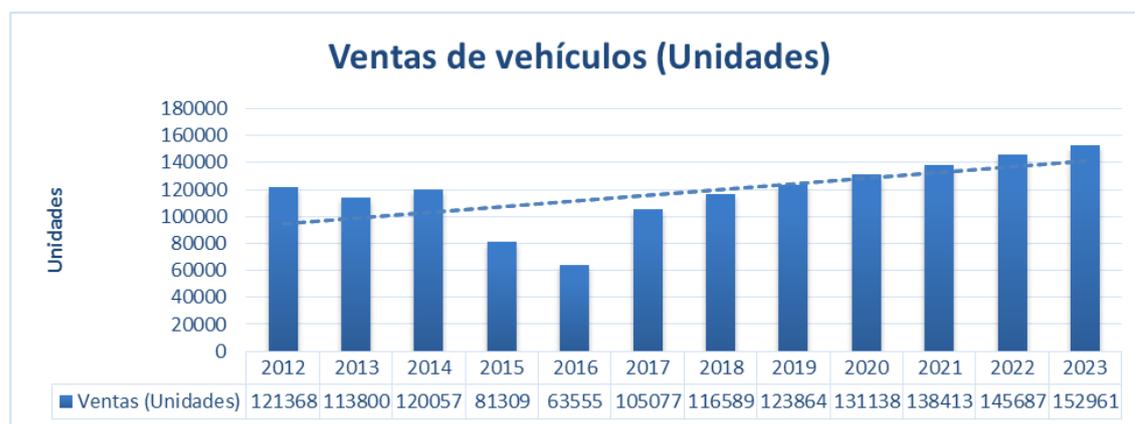


Gráfico 20. Venta de vehículos (Unidades)

Fuente: (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2018)

Elaborado por: Lizbeth Benítez

Se presenta el índice de competitividad mediante la balanza comercial relativa, está enfocado en analizar la competitividad del sector.

Balanza comercial relativa

Permite una medición del grado de ventaja o desventaja comparativa existente y su evolución en el tiempo de las exportaciones e importaciones del sector. Se puede interpretar como un índice de ventaja competitiva, el cual toma valores positivos cuando un país exporta más de lo que importa.

De acuerdo con los resultados obtenidos, este indicador señala la ausencia de una ventaja competitiva para el sector automotriz, debido a que el resultado es un valor negativo, para el periodo 2012- 2017, la balanza comercial relativa fue de -0.46 y -0.96, esto significa que sector automotriz importa más de lo que exporta, es decir es un sector automotriz es un importador neto y no tiene ventaja competitiva. En el grafico 4 se observa que el sector ha mantenido una ventaja competitiva decreciente durante el periodo estudiado, lo que quiere decir esto es que nuestro sector no es capaz de autoabastecerse.

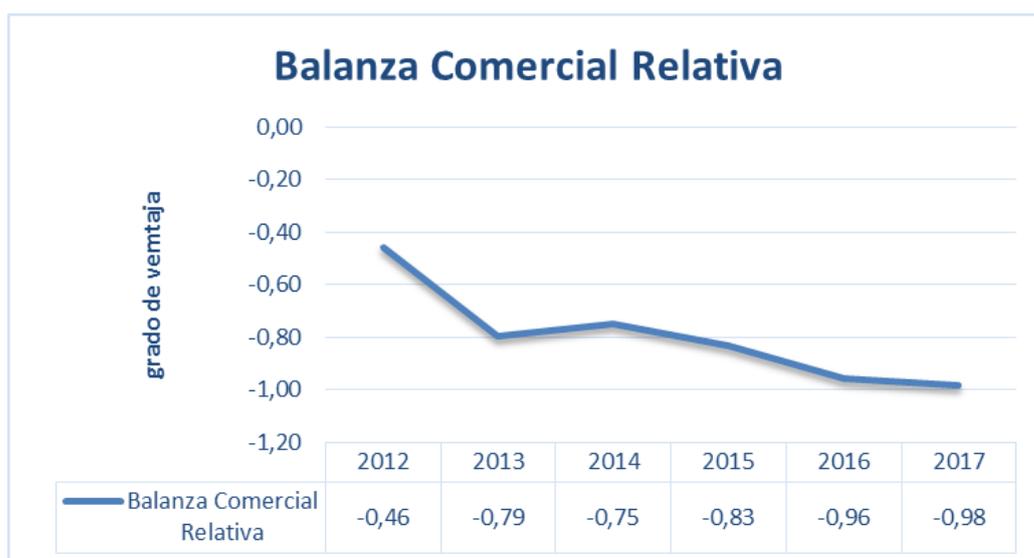


Gráfico 21. Balanza Comercial Relativa

Fuente: (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2018)

Elaborado por: Lizbeth Benítez

EVALUACIÓN DEL NIVEL DE COMPETITIVIDAD DEL SECTOR AUTOMOTRIZ

La aplicación del cuestionario a los ensambladores del país se realizó para poder determinar el nivel de competitividad del sector en estudio, se procedió a tabular los resultados obtenidos en las encuestas de opinión ejecutiva (EOE), para consiguientemente evaluar los resultados mediante la Metodología WEF; Donde el primer paso a seguir es el siguiente:

Calcular el promedio de cada indicador a partir de los resultados obtenidos en la EOE, los cuales se muestran en la tabla 16.

Tabla 18. Evaluación de la encuesta de opinión ejecutiva del sector automotriz

FACTOR O INDICADOR	PESO	CALIFICACIÓN PROMEDIO	CALIFICACIÓN PROMEDIO PONDERADA
INSTITUCIONES	25%	2,9	0,7
A. INSTITUCIONES PÚBLICAS	75%	2,8	
B. INSTITUCIONES PRIVADAS	25%	3,1	
1-Comportamiento ético de las empresas	50%	3,0	
El comportamiento ético de las empresas		3,0	
2.-Contabilidad	50%	3,3	
Fuerza de las normas de auditoría y presentación de informes		3,0	
Protección de los intereses de los accionistas minoritarios		3,5	

INFRAESTRUCTURA	25%	4,5	1,1
A. INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE	50%	4,2	
Calidad de la infraestructura global		4,5	
Calidad de carreteras		5,1	
Calidad de la infraestructura ferroviaria		2,0	
Calidad de infraestructura portuaria		4,6	
Calidad de la infraestructura de transporte aéreo		4,7	
B. INFRAESTRUCTURA DE TELEFONÍA Y ELECTRICIDAD	50%	4,9	
Calidad del suministro eléctrico		4,9	
AMBIENTE MACROECONÓMICO	25%	4,4	1,1
SALUD Y EDUCACIÓN PRIMARIA	25%	3,6	0,9
A. SALUD	50%	3,5	
Impacto en el negocio por la malaria		4,1	
Impacto en el negocio por el VIH / SID		0,3	
B. EDUCACIÓN PRIMARIA	50%	3,6	
LA EDUCACIÓN Y LA FORMACIÓN SUPERIOR	17%	4,1	0,7
A. CANTIDAD DE LA EDUCACIÓN	33%	5,2	
B. CALIDAD DE LA EDUCACIÓN	33%	3,4	
Calidad del sistema educativo		3,4	
C. CAPACITACIÓN EN EL TRABAJO	33%	3,9	
La disponibilidad local de servicios de investigación y de formación especializada		4,1	
Actividades de formación del personal		3,6	
LA EFICIENCIA DEL MERCADO	17%	3,3	0,6
A. COMPETENCIA	67%	3,3	
1. Competencia local	50%	3,4	
Intensidad de la competencia local		5,1	
Grado de dominio del mercado		3,0	
Eficacia de la política antimonopolio		3,3	
Los impuestos que efectos produce sobre los incentivos para invertir		2,2	
2. Competencia extranjera	50%	3,1	
Prevalencia de las barreras comerciales		2,9	
Prevalencia de propiedad extranjera		3,3	
Carga de los procedimientos aduaneros		2,8	
Impacto en el negocio acerca de las normas sobre la IED (Inversión Extranjera Directa)		3,5	
B. LA CALIDAD DE LAS CONDICIONES DE DEMANDA	33%	3,5	
Grado de atención al cliente		4,1	
Sofisticación del comprador		2,9	
EFICIENCIA DEL MERCADO LABORAL	17%	3,6	0,6
A. FLEXIBILIDAD	50%	3,8	
Cooperación en las relaciones entre trabajadores y empleadores		4,3	

La flexibilidad en la determinación de salarios		4,8	
Las prácticas de contratación y despido		2,4	
Efecto causan los impuestos a los incentivos al trabajo		3,7	
B. EFICIENTE USO DEL TALENTO	50%	3,4	
Pago y productividad		3,7	
La confianza en la gestión profesional		3,6	
La capacidad del país para retener el talento		3,1	
La capacidad del país para atraer talento		3,0	
DESARROLLO DEL MERCADO FINANCIERO	17%	4,3	0,7
A. EFICIENCIA	50%	3,5	
La disponibilidad de servicios financieros		3,7	
La asequibilidad de los servicios financieros		3,3	
La Facilidad de Acceso a los Préstamos		3,4	
B. CONFIABILIDAD	50%	5,1	
La solidez de los bancos		5,1	
TECNOLÓGICA	17%	3,0	0,5
A. ADOPCIÓN TECNOLÓGICA	50%	3,4	
La disponibilidad de las tecnologías más recientes		3,6	
Absorción de tecnología a nivel de empresa		4,3	
B. USO DE LAS TIC	50%	2,5	
TAMAÑO DEL MERCADO	17%	3,9	0,7
A. TAMAÑO DEL MERCADO LOCAL	75%	3,8	
B. TAMAÑO DEL MERCADO EXTRANJERO	25%	4,0	
SOFISTICACIÓN DEL NEGOCIO	50%	3,7	1,8
Cantidad de proveedor locales		4,2	
Calidad de proveedores locales		3,9	
La naturaleza de la ventaja competitiva		3,2	
Ampliación de la cadena de Valor		3,2	
Control de distribución internacional		3,0	
Sofisticación del proceso de producción		3,3	
Extensión del marketing		4,4	
La disposición a delegar autoridad		4,0	
INNOVACIÓN	50%	2,9	1,5
Capacidad de innovación		3,7	
La calidad de las instituciones de investigación científica		2,4	
Gasto de empresa en I + D		2,8	
Colaboración de la universidad y la industria en I + D		2,5	
Adquisición del Gobierno en productos de tecnología avanzada		2,8	
Disponibilidad de científicos e ingenieros		3,4	

Elaborado por: Lizbeth Benítez

Una vez determinada la calificación promedio para cada indicador, se procedió a calcular o a determinar la calificación promedio ponderada respectiva para cada pilar que tuvo participación en la encuesta de opinión ejecutiva, (EOE); Mencionadas calificaciones se resumen en la tabla 18, obtenida a través de las siguiente formulas propuestas por (World Economic Forum, 2015).

Formalmente, para el cálculo de una categoría A, B o C compuestos de indicadores K, tenemos:

Tabla 19. Fórmulas de cálculo cada indicador

Categoría A, B o C = $\sum \frac{\text{indicador (k)}}{K}$	
Pilar 1 = A * 75% + B * 25%	Pilar 2 = A * 50% + B * 50%
Pilar 3 = $\sum \frac{\text{indicador (k)}}{5}$	Pilar 4 = A * 50% + B * 50%
Pilar 5 = A * 33% + B * 33% + C * 33%	Pilar 6 = A * 67% + B * 33%
Pilar 4 = A * 50% + B * 50%	Pilar 5 = A * 33% + B * 33% + C * 33%
Pilar 6 = A * 67% + B * 33%	Pilar 7 = A 50% + B * 50 %
Pilar 8 = A * 50% + B * 50%	Pilar 9 = A * 50% + B * 50%
Pilar 10 = $\sum \frac{\text{indicador (k)}}{9}$	Pilar 11 = $\sum \frac{\text{indicador (k)}}{7}$

Elaborado por: Lizbeth Benítez

Una vez revisadas las formulas a aplicar, se presenta la tabla 18 como resumen de la calificación obtenida para cada pilar.

Tabla 20. Determinación del nivel de competitividad por cada pilar

Nº	PILAR	CALIFICACIÓN PROMEDIO
I	INSTITUCIONES	3,9
II	INFRAESTRUCTURA	4,5
III	AMBIENTE MACROECONÓMICO	4,4
IV	SALUD Y EDUCACIÓN PRIMARIA	3,6
V	LA EDUCACIÓN Y LA FORMACIÓN SUPERIOR	4,1
VI	LA EFICIENCIA DEL MERCADO	3,3
VII	EFICIENCIA DEL MERCADO LABORAL	3,6
VIII	DESARROLLO DEL MERCADO FINANCIERO	4,3
IX	TECNOLÓGICA	3,0
X	TAMAÑO DEL MERCADO	3,9
XI	SOFISTICACIÓN DEL NEGOCIO	3,7
XII	INNOVACIÓN	2,9

Elaborado por: Lizbeth Benítez

Para poder determinar el índice de competitividad del sector en estudio es necesario evidenciar las fórmulas que nos permitirán evaluar a cada uno de los tres subíndices.

Requerimientos Básicos:

$$\text{Pilar 1} * 25\% + \text{Pilar 2} * 25\% + \text{Pilar 3} * 25\% + \text{Pilar 4} * 25\%$$

Potenciadores de eficiencia:

$$\text{Pilar 5} * 17\% + \text{Pilar 6} * 17\% + \text{Pilar 7} * 17\% + \text{Pilar 8} * 17\% + \text{Pilar 9} * 17\% + \text{Pilar 10} * 17\%$$

Innovación y sofisticación

$$\text{Pilar 11} * 50\% + \text{Pilar 12} * 50\%$$

Una vez obtenida la calificación para cada subíndice se precedió a realizar el cálculo del índice de competitividad.

Índice de competitividad:

Para calcular el índice de competitividad (Ic), es necesario identificar las ponderaciones que se asignarán por etapa, tanto a: Requerimientos Básicos, Potenciadores de eficiencia e Innovación y sofisticación. Para cumplir con este requerimiento se usará la clasificación de países en etapa de desarrollo propuesta por (Forum World Economic, 2015) en el Appendix: Methodology and Computation of the Global Competitiveness Index 2015-2016. La cual se muestra en el anexo 3, la misma que ubica al Ecuador en la etapa 2, etapa que se muestra en la tabla 19.

Tabla 21. Ponderación Etapa 2 (Orientación por eficiencia)

Etapa 2 Orientación por eficiencia	
PIB per cápita (US\$)	3.000 - 8.999
Requerimientos Básicos	40%
Impulsores de la eficiencia	50%
Innovación y sofisticación	10%

Fuente: World Economic Forum

Elaborado por: Lizbeth Benítez

Una vez identificados los pesos para cada subíndice, se utiliza la siguiente fórmula para calcular el índice de competitividad del sector en estudio.

$Ic = \text{Requerimientos Básicos} * 40\% + \text{Potenciadores de eficiencia} * 50\% + \text{Innovación y sofisticación} * 10\%$

Finalmente, en la tabla 20 se muestra la calificación que obtiene cada uno de los subíndices, los cuales generan un 4 sobre 7 en índice de Competitividad del sector automotriz.

Tabla 22. Nivel de competitividad del sector automotriz

Nº	PILAR	CALIFICACIÓN PROMEDIO PONDERADA	CALIFICACIÓN SUBÍNDICES
REQUERIMIENTOS BÁSICOS (40%)			3,8
I	INSTITUCIONES	0,7	
II	INFRAESTRUCTURA	1,1	
III	AMBIENTE MACROECONÓMICO	1,1	
IV	SALUD Y EDUCACIÓN PRIMARIA	0,9	
POTENCIADORES DE EFICIENCIA (50%)			3,8
V	LA EDUCACIÓN Y LA FORMACIÓN SUPERIOR	0,7	
VI	LA EFICIENCIA DEL MERCADO	0,6	
VII	EFICIENCIA DEL MERCADO LABORAL	0,6	
VIII	DESARROLLO DEL MERCADO FINANCIERO	0,7	
IX	TECNOLÓGICA	0,5	
X	TAMAÑO DEL MERCADO	0,7	
FACTORES DE INNOVACIÓN Y SOFISTICACION (10%)			3,3
XI	SOFISTICACIÓN DEL NEGOCIO	1,8	
XII	INNOVACIÓN	1,5	
ÍNDICE DE COMPETITIVIDAD DEL SECTOR AUTOMOTRIZ			3,7

Elaborado por: Lizbeth Benítez

Requerimientos básicos

Pilar 1. Instituciones.

Este pilar está formado por dos bases importantes: la valoración de instituciones públicas e instituciones privadas. En cuanto a la calificación de las instituciones públicas, misma que evalúa indicadores a nivel de país, se la extrajo del Global Competitiveness Report 2015-2016, obteniendo una calificación de 2,8 sobre 7.

Por otro lado, la calificación que se obtiene para el factor “instituciones privadas” fue mediante las preguntas 1, 2 y 3 del cuestionario de opinión ejecutiva, las cuales se enfocaron

en terminar: el comportamiento ético de las empresas encuestadas, la fuerza de las normas de auditoría y la protección de los intereses de los accionistas minoritarios.

Los ejecutivos encuestados mencionan en particular que las normas de auditoría de sus empresas se apegan bastante a la respuesta (extremadamente fuertes) ya que al ser empresas de gran volumen algunas de ellas afrontan auditorías que se realizan desde el extranjero.

En general las tendencias de las respuestas de las tres primeras preguntas que conforman el factor instituciones privadas son bastantes similares obteniendo una calificación de 3,7 sobre 7 y nivel de Pilar 1 Instituciones un 2,9 sobre 7. Resultado que no es positivo y nada beneficioso para el nivel de competitividad del sector en estudio.

Pilar 2. Infraestructura

Este pilar es evaluado mediante las preguntas del 4 al 9 en la encuesta de opinión ejecutiva, mismas que se enfocan en determinar la calificación de los factores: infraestructura del transporte e infraestructura de telefonía y electricidad, obteniendo una calificación de 4,2 y 4,9 sobre 7 respectivamente, y a nivel de pilar 2 infraestructura un 4,5 sobre 7.

En particular en cuanto a la infraestructura se pudo verificar que todas las empresas encuestadas poseen una planta de energía propia.

Pilar 3. Ambiente macroeconómico.

La calificación de este pilar en específico se la tomo del Global Competitiveness Report 2015-2016, ya que sus indicadores son a nivel de país, donde Ecuador obtiene un 4,7 sobre 7.

Es decir, este pilar evalúa factores como: Saldo presupuestario del país, el Ahorro nacional bruto, Inflación, Deuda del gobierno y Calificación crediticia del país.

Pilar 4. Salud y educación primaria.

La Salud laboral es un de factores que se evalúa mediante la Encuesta de opinión ejecutiva, a través de las preguntas 10 y 11, obteniendo una calificación de 3,5 sobre 7, los encuestado hacen hincapié sobre la importancia de mantener sano al trabajador, por lo cual dicen mantener un Sistema de Seguridad y Salud apegado a la normativa ecuatoriana.

En cuanto el factor educación primaria se lo extrajo del Global Competitiveness Report 2015-2016, ya que sus indicadores son a nivel de país, donde Ecuador obtiene un 3,6 sobre 7, dándonos así un resultado a nivel de pilar un 3,6 sobre 7.

Economía Conducida por impulsores de la eficiencia

Pilar 5. La educación y la formación superior

Este pilar contempla 3 factores: la Cantidad de educación, la calidad de la educación y la capacidad en el trabajo, donde la Cantidad de Educación es calificada por el Global Competitiveness Report 2015-2016 con un 5,2 sobre 7, y los factores calidad de la educación y la capacidad en el trabajo obtienen una calificación de 3,4 y 3,9 sobre 7 respectivamente a través de las preguntas 12, 13 y 14 de la encuesta de opinión ejecutiva.

Los entrevistados en este punto señalan que el sistema educativo satisface a medias las necesidades de una economía competitiva.

Pilar 6. Eficiencia del mercado de bienes.

Este pilar contempla 2 factores: La Competencia, y la Calidad de las condiciones de demanda. Las cuales obtienen la calificación de 3,4 y 3,1 sobre 7 respectivamente a través de la pregunta 15 a la 24 de la encuesta de opinión ejecutiva. Las preguntas que tuvieron mayor peso en estas calificaciones, fueron valoradas con 6 y 2 en promedio sobre 7 haciendo referencias a que existe un nivel de competencia en el mercado local muy intensa y en cuanto a la sofisticación del comprador determinándola que se basa únicamente en precios bajos respectivamente.

Pilar 7. Eficiencia del mercado laboral.

Dentro de este pilar se evalúa la relación existente entre empleador y trabajador alcanzando una calificación promedio de 6 sobre 7, la cual hace referencia a una relación generalmente cooperativa.

En cuanto a la fijación de salarios se evidencia que hay una leve tendencia a que se fijen particularmente por la empresa ya que se obtiene un promedio de 5 sobre 7.

Los ejecutivos encuestados también mencionan que la contratación y despido de trabajadores es fuertemente obstaculizado por reglamentos, parámetro que en temporada de baja económica ha traído muchas complicaciones a la hora de ajustar el número de trabajadores bajo dependencia laboral.

Por otra parte, se puede evidenciar que hay mucha variación en cuanto al criterio de proporcionalidad de salario – productividad el cual alcanza una calificación promedio de 4 sobre 7. De igual manera existe mucha variación ante retener personal con talento y atraer

personal extranjero las cuales obtienen una calificación promedio de 4 y 3 sobre 7 respectivamente.

Todos estos factores contribuyen a que el pilar en análisis alcance una calificación promedio de 3,6 sobre 7. El pilar en mención fue evaluado a través de las preguntas 25 a la 32 de la EOE.

Pilar 8. Sofisticación del mercado financiero

Este pilar evalúa dos factores: Eficiencia y Confiabilidad del mercado financiero, los cuales obtienen una calificación promedio de 3,5 y 5,1 sobre 7 respectivamente, mediante las preguntas 33 a la 36 de la EOE.

Se puede observar que la calificación es baja, ante lo cual los encuestados mencionan que el sector financiero ofrece una amplia gama de productos, pero para poder acceder a ellos tienen que cumplir con una serie de requisitos, mismos que obstaculizan la obtención del producto.

Pilar 9. Preparación tecnológica

En cuanto a la disponibilidad y adopción de nuevas tecnologías las empresas encuestadas las valoran con un 3,4 sobre 7, mediante las preguntas 37 y 38 de la EOE, ya que mencionan que actualmente no poseen la disponibilidad necesaria para adoptar nuevas tecnologías, pero es importante mencionar que un 25% de empresas encuestadas valoran a la adopción de tecnologías con un 5 lo cual muestra una tendencia a acceder a nueva tecnología, esto se refleja en las empresas mucho más grandes que el promedio encuestado.

Pilar 10. Tamaño del mercado

La calificación de este pilar en específico se la tomo del Global Competitiveness Report 2015-2016, ya que sus indicadores son a nivel de país, donde Ecuador obtiene un 3,9 sobre 7.

Es decir, este pilar evalúa factores como: Tamaño del mercado local y tamaño del mercado extranjero.

Pilar 11. Sofisticación del negocio

Este pilar obtiene una calificación de 3,7 sobre 7, mediante las preguntas 39 a la 46. Los ejecutivos mencionan que existe una gran cantidad de proveedores, pero la mitad de ellos

cumplen con la calidad que exigen para elaborar sus productos, por lo cual valoran a la calidad de proveedores locales con un 5 sobre 7.

Por otro lado, indican que se esfuerza para tener una ventaja competitiva en mercados internacionales por productos únicos, y luchan cada vez más para poder elevar la sofisticación de sus procesos productivos.

Pilar 12. Innovación

El pilar que contempla la Innovación es el más bajo dentro de la puntuación, obteniendo una calificación de 2,9 sobre 7, ya que la mayor parte de indicadores evaluados en este pilar obtuvieron una calificación promedio entre 2 y 3.

Comparación entre el índice de competitividad del sector automotriz con otros sectores de económicos de Ecuador.

Una vez analizado el índice de competitividad del sector automotriz, me permito generar un valor agregado para el presente trabajo de investigación, contribuyendo con una comparación numérica de los sectores que influyen en el cambio de la matriz productiva, los cuales se analizaron previamente sus índices de competitividad en las siguientes tesis referencias (Vaca, 2016; Cárdenas & Zurita, 2016; Rodríguez, 2016; Moreno, 2016; García, 2015; Aguilar, 2016).

A continuación, se muestra las actividades económicas que serán comparadas a continuación, mismas que fueron analizadas en las tesis anteriormente mencionadas, para mayor facilidad se las identificará según las siglas que se muestran en la tabla 21

Tabla 23. Siglas de los sectores productivos comparados

SECTOR PRODUCTIVOS	CIU
Sector automotriz	C29
Sector elaboración de alimentos	C10
Sector elaboración de bebidas	C11
Sector textil	C13
Sector farmacéutico	C21
Sector de desarrollo de software	C26

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Censos

Elaborado por: Lizbeth Benítez

Se presenta la comparación de los diferentes sectores productivos de acuerdo a los niveles de competitividad obtenidos de los diferentes estudios.

Tabla 24. Comparación entre el nivel de competitividad para los sectores productivos de Ecuador

Nº	PILAR	C29	C10	C11	C13	C21	C26
I	INSTITUCIONES	3,9	3,3	3,6	3,8	3,4	3,4
II	INFRAESTRUCTURA	4,5	3,8	3,8	5,0	4,1	4,1
III	AMBIENTE MACROECONÓMICO	4,4	5,2	5,2	4,7	4,7	4,7
IV	SALUD Y EDUCACIÓN PRIMARIA	3,6	5,9	5,9	5,3	5,9	5,9
V	LA EDUCACIÓN Y LA FORMACIÓN SUPERIOR	4,1	3,5	3,9	3,9	4,0	3,4
VI	LA EFICIENCIA DEL MERCADO	3,3	3,6	3,7	3,5	4,1	3,3
VII	EFICIENCIA DEL MERCADO LABORAL	3,6	3,7	4,1	3,6	4,4	3,7
VIII	DESARROLLO DEL MERCADO FINANCIERO	4,3	3,5	3,4	3,2	3,2	3,1
IX	TECNOLÓGICA	3,0	2,2	2,7	3,5	3,5	3,2
X	TAMAÑO DEL MERCADO	3,9	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0
XI	SOFISTICACIÓN DEL NEGOCIO	3,7	3,9	3,9	4,1	3,9	4,1
XII	INNOVACIÓN	2,9	3,1	3,2	2,6	3,4	3,1
	INDICE DE COMPETITIVIDAD	3,7	3,8	4,0	3,9	4,1	3,8

Elaborado por: Lizbeth Benítez

Se puede observar el nivel de competitividad en referencia a cada uno de los pilares de la metodología del WEF, el sector automotriz tiene en menor índice de competitividad con 3,7 puntos sobre 7, esto se debe a que el pilar de la innovación y tecnología tienen una puntuación muy baja.

Se presentan los diferentes puntos de vista del grupo de expertos a quienes se les aplico la entrevista:

Nombre de la institución: Omnibus BB (GENERAL MOTORS)

Nombre del entrevistado: Ing. Romel Porras.

ACUERDO MULTIPARTES UNIÓN EUROPEA

1. ¿Está el Sector Automotriz preparado para afrontar los retos y compromisos del Acuerdo Multipartes Unión Europea?

Claramente falta alcanzar varios factores que permitan estar preparados para afrontar este cambio, aunque al momento no existe un gran cambio debido a la coyuntura de importaciones que vienen de Europa y esto no ha afectado al sector automotriz en gran medida, sin embargo, en varios años, la afectación seguirá creciendo y si no cambiamos nuestro chip de ver y hacer las cosas, terminaremos absorbidos por el mercado de importados desde Europa.

2. ¿Cuál es el porcentaje de crecimiento del sector automotriz en productos con valor agregado, antes y después del ACM?

Desde el 2015 vemos que el sector automotriz se ha contraído mucho, llegando a bajar en determinado momento hasta en 40%. Sabemos que el mercado automotriz es cíclico, y siempre vamos a estar expuestos a crecimientos y contracciones cada cierto tiempo. Actualmente tenemos una industria creciente, no a los niveles de hace varios años, pero se ha estado recuperando paulatinamente. Los productos que actualmentne vienen de la unión Europea, históricamente han tenido un espacio o nicho de mercado muy pequeño, debido a la clase de vehículos que vienen de esa parte del mundo, al momento esto no representa mucha competencia, sin embargo las industria automotriz se está dando cuenta que se puede sacar buen provecho de autos importados de la UE, por lo que cada día existe más oferta y vehículos europeos.

3. El acuerdo Multipartes es favorable para el sector automotriz ¿Cuán competitivo considera a Ecuador frente a la Unión Europea?

Actualmente tenemos una industria que penaliza la importación de materia prima para ensamblar vehículos, esto ha disminuido mucho nuestra competitividad y al momento estamos en desventaja para una futura competencia de autos con bajos aranceles.

Resumiendo, no somos competitivos en costos ni volumen para un desgravamen de los productos ensamblados desde la EU, sin embargo, estamos haciendo todo lo posible para poder contra restar este hecho y hemos logrado buenos resultados durante este tiempo.

4. ¿Qué ventajas y desventajas presenta en el sector automotriz del país la firma del Acuerdo Multipartes Unión Europea?

Creo que una de las ventajas es poder innovar y siempre encontrar nuevas formas de hacer las cosas, eso nos ha ayudado mucho para poder mantenernos como líderes en el mercado. Siempre que existen condiciones difíciles, se encuentran nuevas formas de hacer las cosas, que eliminan desperdicios y aumentan ganancias, esto ha hecho que nos sigamos manteniendo en el primer lugar. Por otro lado, las desventajas es que no existe industria de autopartes desarrollada en el país, esto limita bastante nuestra expansión y competición versus los vehículos importados de la UE.

VENTAJAS:

- Se encuentra nuevas formas de innovar
- Se podría tener nuevos negocios de importación
- Se puede desarrollar industria

DESVENTAJAS:

- No existe una política que asegure una competencia justa entre las importaciones y producción local.
- Posible eliminación de producción local, consecuente eliminación de empleos

5. Mencione, ¿Qué obstáculos ha evidenciado en el sector automotriz después de la firma de ACM ?

Mayor competencia, derivado de un mayor número de marcas y menores precios que ingresan al país.

6. ¿Cuáles son los indicadores de competitividad que mayor influencia tienen en el sector?. Porque

Market Share

EBIT (Earnings before Interest and Taxes)

Cash Flow

7. Mediante la aplicación de ACM, ¿Cómo se logra el fomento a las exportaciones del sector automotriz?

Una de las posibilidades es que se traiga CKD desde Europa para poder ensamblar en Ecuador, con costos de arancel rebajados, sin embargo para poder beneficiarse del acuerdo, tendríamos que llegar a niveles muy bajo de costos de producción para ser competitivos a nivel mundial, tanto que podamos competir con los costos de ensamblaje de nuestros vecinos que gozan de aranceles 0% y devaluación de moneda propia.

COMPETITIVIDAD DEL SECTOR AUTOMOTRIZ

8. ¿Cuál de las siguientes variables aportan al sector automotriz? Porque

Desarrollo Económico: Reactivación de la demanda automotriz

Emprendimiento e investigación: Se pueden desarrollar nuevas industrias y potenciar el sector automotriz, localizando nuevas partes en el Ecuador y reemplazar la balanza comercial para el automotriz.

Inversión extranjera: Siempre será bueno que se tenga inversión extranjera, podemos desarrollar y potenciar el sector.

Industrialización: Más empleo, reemplazo de balanza económica, mayor producción, crecimiento, exportación, etc

9. ¿Con cuáles de los siguientes aspectos cuenta los productos del sector automotriz?, porque

Calidad: Los niveles de calidad del sector automotriz son mucho más altos que casi todas las industrias, sea cual sea la marca pues tienen niveles muy altos hoy en día, que hablar de no tener calidad no es una opción.

Sofisticación e innovación: Generalmente importamos los estándares de las corporaciones, sin embargo, en todo el país hemos alcanzado niveles de innovación muy altos, esto derivado de las carencias que se tiene en algunos aspectos. Cuando se tiene carencias, es cuando la innovación crece, hemos demostrado a todo nivel que existe bastante innovación dentro del país, y se ha logrado sofisticación a través de innovar procesos y productos.

Certificación: La industria automotriz se rige por la nueva ISO (IATF) 16949, la cual establece los estándares y certificaciones que debemos seguir para poder entregar productos de muy buena calidad. Al ser corporaciones globales, existen procesos y estándares adicionales derivados de la corporación, los cuales también deben ser cumplidos. En resumen, se tienen muy buenas certificaciones y controles de productos y procesos para el sector automotriz

Marca: En el país existen las marcas más grandes a nivel global, entrando fuertemente con una competencia de marcas Chinas en los últimos años.

Precios: Los precios de los autos en el Ecuador son altos en comparación de los precios que se pueden encontrar en nuestros vecinos, derivado de los altos costos de logística, aranceles, y costos de producción.

Otros: cuáles?

10. ¿Cuáles son los avances que ha tenido el sector automotriz para comercializar sus productos con valor agregado?

Durante estos años hemos avanzado mucho, hemos logrado fabricar en el país partes nunca antes fabricadas, importando tecnología y procesos de países más avanzados en el sector automotriz así como innovar y desarrollar proyectos propios con tecnología desarrollada en el país. Creo que hemos logrado mucho, también hemos invertido en nuevas plantas o nivel nacional, mejorando la calidad de nuestros productos, invirtiendo en el país. Uno de los ejemplos más claros es el infotainment que lo desarrollamos en el país para todos los autos de nuestra marca, y entiendo que existen desarrollos iguales a nivel nacional.

11. ¿Cuáles son las estrategias que utiliza el Sector automotriz para ingresar a mercados internacionales?

Básicamente es poder ingresar con productos competitivos, modelos de vanguardia y conociendo los requerimientos de los países a los que se quiere ingresar, siempre acompañados de los costos competitivos, debido a que actualmente casi todos los países posibles de negocios tienen tratados de libre comercio, por eso se hace tan importante tener costos competitivos con un producto ganador.

12. ¿Cómo considera el desempeño del sector automotriz en los años 2012 al 2017, en las siguientes variables? Explique cada una de ellas.

Comerciales: Comercialmente tuvimos años muy buenos, con una industria en alza, tuvimos una rebaja considerable entre 2015-2016, sin embargo, la industria automotriz es cíclica, eso es una de las primeras premisas que se debe saber al momento de trabajar algo relacionado al sector automotriz. En conclusión, digamos que tuvimos varios temas como aranceles, salvaguardias, que restaron competitividad al sector ensamblador automotriz, pero pudimos solventarlo en base a una buena industria, y en base a la mejora continua que tuvimos.

Financiero: Debido a las restricciones de importación, aranceles y otros impuestos que se impusieron, hizo que los costos de fabricación se elevaran radicalmente, mucho de esta alza de precios tuvo que ser asumida por el consumidor, sin embargo las empresas tuvieron que ver afectados sus ingresos y por ende también hubieron reducción de plazas de empleo.

Operativo: Dentro del sector hubo grandes avances, inversiones, y nuevas plantas, creo que el sector automotriz está listo para nuevos y más grandes retos

13. ¿Cuáles son las características que debe poseer el sector automotriz ecuatoriano para ingresar a mercados internacionales?

Poseer una industria autopartista que le permita tener costos de producción bajos, incorporando material hecho en Ecuador, acompañado de una política de rebaja de aranceles en base a contenido local incorporado en el ensamblaje.

14. ¿Cuáles son las oportunidades de competitividad que tiene la industria automotriz con la firma del acuerdo Comercial Mutipartes entre la Unión Europea y Ecuador?

Sin una política de rebaja de aranceles, las oportunidades de competitividad son bajas, por el momento no se siente el impacto debido a varios factores, primero la rebaja de aranceles de autos europeos es baja, segundo el portafolio de autos no es extenso y el segmento es alto, esto hace que no se sienta el impacto, sin embargo, poco a poco los grandes importadores y corporaciones se están dando cuenta que pueden obtener mejores beneficios y ganancias y esto comenzará a cambiar.

Nombre de la institución: Aymesa

Nombre del entrevistado: Ing. Oscar Calahorrano.

PREGUNTAS DE LA ENTREVISTA

ACUERDO MULTIPARTES UNIÓN EUROPEA

1. ¿Está el Sector Automotor preparado para afrontar los retos y compromisos del Acuerdo Multipartes Unión Europea?

Al entrar en vigencia el Acuerdo Comercial, Ecuador se mostró preparado para afrontar los compromisos administrativos y legales asegurando cumplirlos, aprovechando las oportunidades que se presenten. El suscribir el acuerdo fortalece el respeto y el compromiso del Ecuador para fomentar principios como el Libre Comercio, Derechos Humanos, la libre competencia.

2. ¿Crecimiento del sector automotor?

La entrada en vigencia del Acuerdo Comercial con la Unión Europea tuvo un efecto transversal positivo en la economía nacional, así como en el sector automotor. También tuvo un efecto dinamizador para los vehículos de origen europeo.

Como consecuencia del Acuerdo, se dio la eliminación del esquema de cupos de importación, que limitó seriamente la posibilidad de que los usuarios ecuatorianos puedan acceder a soluciones de movilidad. También la eliminación de la salvaguardia por balanza de pagos, que afectó a los vehículos comerciales.

Estos factores favorecieron la recuperación de la actividad económica de las empresas automotrices, en general. En particular, para los vehículos de origen europeo, el Acuerdo tuvo como efecto la reducción del arancel lo cual permitió ampliar la diversidad de productos europeos en el Ecuador y también permitir su comercialización en condiciones más competitivas. Esto se evidencia con el ingreso de nuevos modelos y marcas al país.

Han ingresado 15 modelos nuevos de vehículos de origen Europeo al país.



Marca	Modelo	País
Peugeot	3008	Francia
Peugeot	2008	Francia
Peugeot	BOXER	Francia
Peugeot	5008	Francia
Chevrolet	Scross	Hungría
Skoda	Kodiaq	República Checa
Citroën	C3	España
Citroën	Jumpy	Francia
Citroën	Spacetourer	Francia
Fiat	500X	Italia
BMW	M2	Alemania
BMW	X6	Alemania
Land Rover	Range Rover Velar	Reino Unido
Land Rover	New Discovery	Reino Unido
Mini	Cooper Cabrio	Países Bajos

3. El acuerdo Multipartes es favorable para el sector automotor ¿Cuán competitivo considera a Ecuador frente a la Unión Europea?

No podemos realizar análisis de niveles de competitividad, la clave y una de las principales razones por las que se suscribió el Acuerdo Comercial fue que Ecuador y la comunidad Europea son economías plenamente complementarias.

4. ¿Qué ventajas y desventajas presenta en el sector automotor del país la firma del Acuerdo Multipartes Unión Europea?

VENTAJAS:

- Establecimiento de un Marco jurídico sólido que genera estabilidad para los negocios.
- Oportunidades comerciales nuevas para productos agrícolas e industriales.
- Las condiciones del mercado con el Acuerdo en vigencia atraen a la tecnología e innovación, así como a las inversiones.
- Eliminación de barreras no arancelarias con el fin de aumentar la competitividad del país.

COMPETITIVIDAD DEL SECTOR AUTOMOTRIZ

5. ¿Cuál de las siguientes variables aportan al sector automotor? ¿Por qué?

Todas las variables mencionadas van de la mano y contribuyen al sector automotor. La inversión extranjera aporta a la industrialización lo que ayuda al desarrollo económico del país, al igual que los emprendimientos y la investigación.

Desarrollo Económico: -----

Emprendimiento e investigación: -----

Inversión extranjera: -----

Industrialización: -----

6. ¿Con cuáles de los siguientes aspectos cuentan los productos del sector automotor? ¿Por qué?

Los productos del sector automotor cuentan con calidad, innovación, certificación, precios y marca.

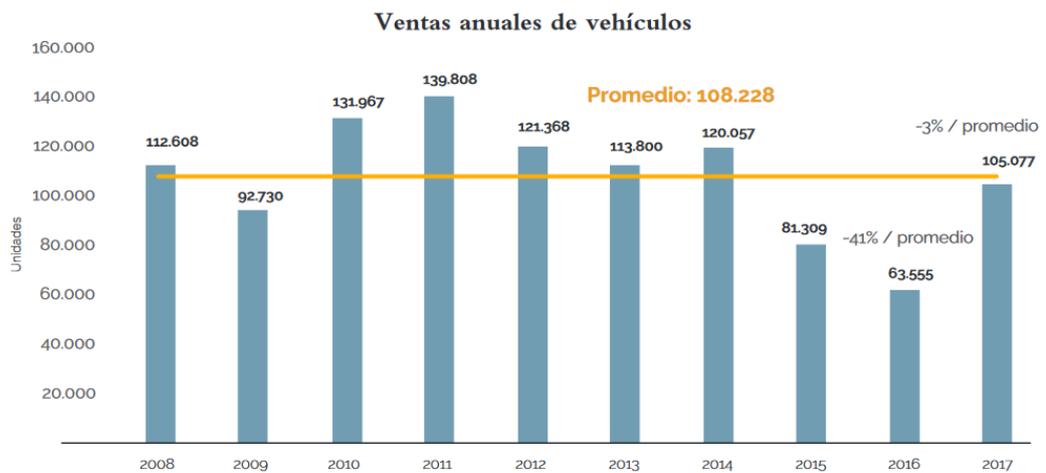
Desde la entrada en vigencia del acuerdo, una mayor diversidad de productos de origen europeo ha llegado al país, no solamente de vehículos sino otro tipo de productos, los cuales cuentan con tecnología y diseño innovador; y ofrecen condiciones más accesibles para que el usuario encuentre una alternativa interesante para satisfacer sus necesidades. En el caso del sector automotor, ha ingresado una mayor oferta de modelos y marcas de vehículos europeos para responder a las necesidades de movilidad de los usuarios.

Calidad	_____X_____
Sofisticación e innovación	_____X_____
Certificación	_____X_____
Marca	_____X_____
Precios	_____X_____
Otros	_____cuáles

7. ¿Cómo considera el desempeño del sector automotor en los años 2012 al 2017, en las siguientes variables? Explique cada una de ellas.

Comerciales:

Se vendieron 370 vehículos comerciales y 3801 vehículos livianos, es decir un total de 4171 de vehículos de origen europeo que se comercializaron en el país en el 2017. En la siguiente tabla se puede observar las ventas anuales de vehículos desde 2008 hasta 2017 y su promedio.



Financiero:

Los ingresos de las empresas están estrictamente en relación con el nivel de ventas anual en unidades, se puede observar en el gráfico anterior que el 2011 y 2012 fueron años positivos. A partir del año 2015 y 2016 entre la aplicación de diferentes medidas cuantitativas como salvaguardias y cupos de importación, las ventas cayeron considerablemente. En el año 2017 al eliminarse estas restricciones gradualmente las ventas de vehículos empezaron a recuperarse en comparación al promedio de ventas de la última década.

8. ¿Cuáles son las características que debe poseer el sector automotor ecuatoriano para ingresar a mercados internacionales?

El Ecuador debe fortalecer ciertos puntos como trabajar en propuestas de valor competitivas y atractivas para los usuarios de mercados internacionales.

Nombre de la institución: MARESA

Nombre del entrevistado: Ing. María Vargas

ACUERDO MULTIPARTES UNIÓN EUROPEA

1. ¿Está el Sector Automotriz preparado para afrontar los retos y compromisos del Acuerdo Multipartes Unión Europea?

Aun no estábamos preparados para afrontar estos cambios, ya que actualmente no existen muchas importaciones desde Europa, por lo tanto, el sector no se ve afectado en gran medida, pero hay que tomar en cuenta que si no damos un giro total a innovar, mejorar los productos, obtener mejor calidad en varios años la industria automotriz se vería afectada, ya que terminaríamos absorbidos por productos importados de Europa.

2. ¿Cuál es el porcentaje de crecimiento del sector automotriz en productos con valor agregado, antes y después de la ACM?

La participación de la industria automotriz nacional en el mercado fue de 30,9 % hasta marzo pasado, frente a un 69,1 % de los importados. Solo el año anterior se perdieron once puntos en las ventas. En 2016 la comercialización de vehículos ensamblados en Ecuador representaba el 50 %, en 2017 fueron el 39 %.

3. El acuerdo Multipartes es favorable para el sector automotriz ¿Cuán competitivo considera a Ecuador frente a la Unión Europea?

El acuerdo es muy favorable para el país y de igual manera para la industria automotriz, ya que las exportaciones en general van a ingresar con facilidad a Europa, eso trae divisas, mayor liquidez y la gente terminara comprado más vehículos ensamblados en el país.

La implementación de este acuerdo ha resultado favorable ya que se eliminó los cupos de importación que de cierta manera afectaba al desarrollo de la industria, ya que esto no les permitía la expansión y posicionamiento a nuevos mercados.

4. ¿Qué ventajas y desventajas presenta en el sector automotriz del país la firma del Acuerdo Multipartes Unión Europea?

VENTAJAS:

- Mayores oportunidades comerciales
- Acceso a inversión, tecnología
- Eliminación de barreras con el objetivo de mejorar la competitividad del país

DESVENTAJAS:

- Ingreso de nuevos modelos y marcas al país
- Mayor desempleo
- Baja producción nacional

5. Mencione, ¿Qué obstáculos ha evidenciado en el sector automotriz después de la firma de ACM ?

Hay una mayor competencia en la industria automotriz, mayor competitividad de las distintas empresas que participan en el mercado y esto nos beneficia a todos, incluso en la mejora de la competitividad de la industria nacional que se siente, de alguna manera, obligada a ofrecer mejor tecnología, precio y condiciones al consumidor.

6. Mediante la aplicación de ACM, ¿Cómo se logra el fomento a las exportaciones del sector automotriz?

Hay varios factores incluso de política pública en el caso de los vehículos ensamblados en el Ecuador, la política arancelaria es una de ellas; pero obviamente la propia dinámica del mercado, la competencia, es uno de los factores que va a obligar a las empresas ensambladoras a reafirmar sus propias estrategias para poder continuar teniendo una participación en el mercado ecuatoriano.

El fomento de las exportaciones se logra a través de los instrumentos de apoyo como son la devolución de aranceles e impuestos indirectos.

COMPETITIVIDAD DEL SECTOR AUTOMOTRIZ

7. ¿Cuál de las siguientes variables aportan al sector automotriz? Porque

Desarrollo Económico: -----

Emprendimiento e investigación: -----

Inversión extranjera: -----

Industrialización: -----

Cada una de las variables son importantes para el crecimiento del sector ya que con la obtención de inversión extranjera el sector automotriz generara un desarrollo económico e igual manera innovación en sus productos

8. ¿Con cuáles de los siguientes aspectos cuenta los productos del sector automotriz?, porque

Calidad _____
Sofisticación e innovación _____
Certificación _____
Marca _____
Precios _____
Otros _____ cuáles

El sector automotriz cuenta con cada uno de ellos porque estos aspectos permiten que los productos ingresen a los mercados internacionales, hay que tomar en cuenta que este sector por naturaleza es muy exigente en temas de calidad, innovación y seguridad.

9. ¿Cuáles son los avances que ha tenido el sector automotriz para comercializar sus productos con valor agregado?

Uno de los avances más importantes que a logra el sector es la acceso de tecnología de punta permitiéndole estar innovando constantemente.

10. ¿Cuáles son las estrategias que utiliza el Sector automotriz para ingresar a mercados internacionales?

Una de ellas es la realización de alianzas estratégicas y convenios ya que permite que los productos del sector estén en constante innovación y así lograr atender la demanda que cada vez es más exigente.

11. ¿Cómo considera el desempeño del sector automotriz en los años 2012 al 2017, en las siguientes variables?. Explique cada una de ellas.

Comerciales: En el año 2017 el sector automotriz tuvo una recuperación significativa, producto del mejor desempeño de la economía, del incremento y estabilidad del precio del petróleo, al igual que la confianza del consumidor y a la eliminación de cupos de importación.

Financiero: La producción de vehículos en el Ecuador en el año 2017 fue de 43,239 unidades, es decir 48,8% más que en el 2016. Este año estuvo marcado por el ingreso de dos nuevos actores en el ensamblaje de vehículos. Como es el caso de FISUM, con la camioneta Amarok y, ARMACAR con el SUV Jac S3.

12. ¿Cuáles son las características que debe poseer el sector automotriz ecuatoriano para ingresar a mercados internacionales?

El sector automotriz necesariamente debe apuntar al desarrollo productivo y esto se lograra a través de 5 ejes fundamentales como son la innovación, inversión, productividad, calidad y mercados.

13. ¿Cuáles son las oportunidades de competitividad que tiene la industria automotriz con la firma del acuerdo Comercial Mutipartes entre la Unión Europea y Ecuador?

Uno de las oportunidades que el sector tiene con la aplicación del acuerdo es la adquisición de inversión extranjera la cual permitirá elaborar productos de mayor calidad logrando que los productos se posesionen en los diferentes mercados internacionales.

4.2 DISCUSIÓN

De acuerdo a las proyecciones de las exportaciones, importaciones, producción nacional y ventas del sector automotriz nos muestran que, durante el tiempo de desgravación arancelaria, las exportaciones de vehículos totalizaron 650 unidades en el 2017, inferior en 12,4% respecto al año anterior, influenciado por la menor venta de automóviles y camionetas de la marca Kia y Chevrolet a diferencia de las importaciones que tienen tendencia a crecer al pasar de 31 761 unidades en el año 2016 a 70 203 en el año 2017, el gobierno y las empresas debe trabajar al mismo tiempo y buscar estrategias que permitan el crecimiento de las exportaciones para tener una balanza comercial positiva.

La producción nacional en el año 2017 fue de 39 219 unidades, superior en 46,4% respecto al registro del año anterior: Las empresas fabricantes de automóviles y camionetas en Ecuador, fueron: Omnibus BB quien produce la marca Chevrolet y Suzuki, Aymesa fabricante de la marca Kia. Se resalta que a partir del año 2017 ingresaron dos nuevas empresas ensambladoras de vehículos, como son: Fisum con la producción de las camionetas Amarok de la marca Volkswagen, y Armacar empresa que produce SUV S3 de la marca Jac. Se puede señalar que la producción de vehículos en Ecuador es dirigida principalmente al mercado interno.

De igual manera las ventas del sector tienen crecimiento en el 2017 registrando la comercialización de 105.077 vehículos, esto se debe al crecimiento de la confianza del consumidor, el desempeño positivo de la economía nacional y la eliminación de restricciones al comercio contribuyeron con la recuperación del sector automotor ecuatoriano.

La balanza comercial relativa

La balanza comercial relativa señala la ausencia de una ventaja competitiva para el sector automotriz, debido a que el resultado es negativo, para el periodo 2012- 2017, sus valores relativos fueron de -0.46 y -0.96, esto significa que sector importa más de lo que exporta, convirtiéndose en un importador neto y no tiene ventaja competitiva, Por lo tanto se debe buscar alternativas que permite promocionar las exportaciones para lograr un superávit y una ventaja competitiva en la balanza comercial.

Nivel de competitividad del sector automotriz

Una vez analizado el índice de competitividad del sector automotriz, es importante realizar una comparación numérica entre los sectores influyentes en el cambio de la matriz productiva.

Los sectores económicos comparados son bastante similares al nivel de competitividad del que refleja Ecuador a nivel internacional, su nivel es de 3,91 puntos sobre 7, sin embargo, el sector automotriz se encuentra con un nivel de competitividad de 3,7 esto se debe a la falta de innovación y al acceso de tecnología, pero con la implementación del acuerdo comercial con la UE permitirá mejorar el nivel de competitividad, ya que se tendrá acceso de tecnología, nuevas inversiones, diversidad y calidad de productos.

“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)”

“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)”.

De igual manera se observa que la mayoría de los sectores económicos comparados, a nivel de país se encuentran estables en fusión de las calificaciones obtenidas, pero si comparamos a nivel internacional el sector automotriz no tendría un perfil competitivo adecuado, puesto

que hay países que han desarrollado de mejor manera cada uno de los pilares, como es el caso de Colombia y Perú, que se han visto forzados a una reducción de precios por los diferentes acuerdos comerciales; como TLC con Estados Unidos; forman parte de la Alianza del Pacífico con Chile y México, y tienen tratos con Japón, Corea y China, estos tratados han producido efectos notables en la mejora de la competitividad en estos mercados, los consumidores pueden acceder a una gran variedad de productos a mejores precios, por tal razón es muy importante la firma del acuerdo con la Unión Europea, puesto que Ecuador necesita esta apertura, esta inserción inteligente en los mercados internacionales.

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.

Los diferentes tratados que tiene Colombia y Perú han permitido que el sector automotriz se encuentra más desarrollado, el mercado automotriz en estos dos países sigue siendo un campo de innovación constante y de igual manera 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, a diferencia de Ecuador que aún le hace falta la adquisición de tecnología y la innovación constante en sus productos, pero con la firma del acuerdo con la UE se tendrá acceso a estos factores que afectan a que el sector automotriz ecuatoriano sea competitivo y así ofrecer a nuestros consumidores diversidad y calidad de productos, pero de igual manera el sector debe apuntar al desarrollo productivo y esto se logrará a través de 5 ejes fundamentales como son la innovación, inversión, productividad, calidad y mercados.

Al no tener información del índice de competitividad del sector automotriz de Ecuador, Colombia y Perú, se tomó en cuenta el índice de competitividad global de cada uno de estos países para hacer un análisis de cómo se encuentra cada país, Colombia se encuentra en el puesto 66 con un índice de 4,29, este índice se debe a inadecuada infraestructura, la inestabilidad política, las regulaciones restrictivas en el mercado laboral o en el tema de impuestos, y la alta tasa de crimen., seguido de Perú en el puesto 72 con un índice de 4,22, este índice se ve afectado por los actos de corrupción, pero la infraestructura, innovación y la preparación tecnológica están progresando en este país, a diferencia de Ecuador que se

encuentra en el puesto 91 con un índice de 3,91; esto se debe a la inestabilidad de políticas, las tasas impositivas y las regulaciones laborales restrictivas se ubican como los tres factores más problemáticos para los negocios en Ecuador, de igual manera la caída de la innovación y la tecnología en Ecuador son factores que afectan que el país obtenga mejor índice de competitividad.

Resultados de entrevistas a expertos

De acuerdo a los diferentes puntos de vista del grupo de expertos que hicieron su aporte en cuanto al análisis competitivo del sector automotriz con la aplicación del acuerdo comercial con la Unión Europea, manifestaron que Ecuador aún no está preparado para afrontar los retos y compromisos con la UE, ya que por el momento no existen muchas importaciones para que el sector se encuentre afectado; pero en varios años la afectación crecerá es decir, que si el sector no da un giro de ver y hacer las cosas, se verá absorbido por el mercado de productos importados desde Europa.

Con la entrada de vigencia del ACM el sector logro tener un efecto positivo, ya que con la aplicación del acuerdo se dio la eliminación de cupos de importación lo que limitó a los usuarios ecuatorianos la posibilidad de acceder a soluciones de movilidad, de igual manera se eliminaron las salvaguardias por balanza de pagos, es así que estos factores favorecen a la recuperación de la actividad económica de las empresas del sector.

Las ventajas y desventajas que tiene el sector automotriz una vez firmado el acuerdo comercial con la UE las ventajas son mayores oportunidades de comercializar los productos, acceso a inversión, tecnología e inversión, eliminación de barreras no arancelarias con el fin de aumentar la competitividad del país, mayor oportunidad de mejorar la industria y las desventajas son ingreso de nuevos modelos y marcas al país, posibilidad de eliminación de producción nacional, mayor desempleo.

Uno de los obstáculos que presenta el sector automotriz es mayor competencia, derivado de un numero de marcas, modelos y menores precios que ingresan al país, pero de igual manera existe la competitividad de las empresas que participan en el mercado y esto es beneficioso, ya que de uno u otra manera obliga a la industria nacional a la adquisición de mayor tecnología, a la innovación constante en sus productos y a ofrecer productos acordes a las condiciones del consumidos.

Para el crecimiento del sector se debe obtener inversión extranjera ya que aportara al desarrollo económico del país, al igual que los emprendimientos, la investigación y la innovación.

Los productos del sector automotriz cuentan con calidad, innovación, certificación, precios y marca, estos aspectos permiten que los productos del sector ingresar a mercados internacionales, otro aspecto en tomar en cuenta que el sector por naturaleza es muy exigente en temas de calidad, innovación y seguridad, pero desde la entrada de vigencia del acuerdo existe mayor diversidad de productos de origen Europeos que ingresaron al país, los cuales cuentan con mayor tecnología, diseño innovador y ofrecen condiciones más accesibles para que los usuarios encuentren una alternativa para satisfacer sus necesidades de movilidad.

Los avances que el sector ha logrado para comercializar productos con valor agregado es la fabricación de partes nunca antes fabricadas en el país, importando tecnología y procesos de países más avanzados en el sector automotriz, así como innovar y desarrollar proyectos propios con tecnología desarrollada en el país y gracias es esto mejorar la calidad de los productos a ofertar.

La estrategia principal en la que se debe enfocar el sector es la realización de alianzas estratégicas y convenios que permitan que los productos de la industria estén en constante innovación para así lograr atender la demanda que cada vez es más exigente.

El desempeño del sector durante el 2015 y 2016 no fue tan favorable debido a temas como aranceles, restricciones a las importaciones, salvaguardias lo que restaron la competitividad al sector, pero pese a eso lograron sobre salir, pero una vez aplicado el acuerdo la industria logro dinamizarse puesto que con la firma del acuerdo se eliminó las restricciones de importación, las salvaguardias por lo que las ventas de vehículos empezaron a recuperarse.

Para ingresar a los mercados internacionales el sector automotriz debe de apuntar al desarrollo productivo y esto se logrará a través de 5 ejes fundamentales como son la innovación, inversión, productividad, calidad y mercados.

Uno de las oportunidades que el sector tiene con la aplicación del acuerdo es la adquisición de inversión extranjera la cual permitirá elaborar productos de mayor calidad logrando que los productos se posesionen en los diferentes mercados internacionales.

V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1 CONCLUSIONES

Luego de realizar la investigación se puede determinar las siguientes conclusiones:

- La firma del acuerdo comercial Multipartes entre Ecuador y la Unión Europea ha resultado favorable porque con ello se eliminó los cupos de importación, que de cierta forma afectaba a la industria y no permitía que se desarrolle de manera adecuada, ni gane expansión y ni posicionamiento en el mercado, es así como este acuerdo ha sido elemental en el desarrollo de la industria automotriz.
- Se pudo evidenciar por los datos recopilados que las cifras monetarias de las importaciones y de las ventas del sector automotriz en el 2015 y 2016 fueron bajas, pero a partir del 2017 empezaron a resurgir, esto se logra gracias a la firma del acuerdo comercial Multipartes, a la eliminación de cupos de importaciones y al proceso de desmantelación de las salvaguardias, dando inicio así a una tendencia de crecimiento que da nuevas perspectivas de positivismo para el sector.
- El empleo en el sector tiene un incremento durante los años 2016 y 2017 se debe a que existen nuevos actores en el ensamblaje, Fisum y Armacar se han sumado a la producción de automotores en el país, las que generan mayores plazas de trabajo.
- El Acuerdo tuvo como efecto la reducción del arancel lo que permitió ampliar la diversidad de productos Europeos en el Ecuador y su comercialización en condiciones más competitivas. Esto se evidencia con el ingreso de nuevos modelos y marcas al país. Han ingresado 15 modelos nuevos de vehículos de origen europeo al país; lo que obliga a las ensambladoras del sector automotriz buscar estrategias que les permita seguir manteniendo una participación en el mercado ecuatoriano, de tal manera que mejore la competitividad de la industria nacional.
- El acuerdo genera muchas oportunidades una de ellas es la inversión que favorece a la producción nacional, el ensamble o autopartes permitiendo que el mercado ecuatoriano sea más atractivo para los inversionistas europeos, que estimule la economía ecuatoriana y al mismo tiempo Ecuador asegura que la competencia en el mercado no se dé únicamente de precios sino también a la calidad de los productos, de esta forma ambas partes compartirán riesgos en la misma proporción y así Ecuador logra incentivar la eficiencia de la industria europea en el mercado.

- Las empresas ensambladoras deben trabajar asociadas con las empresas autopartistas ya que estas son un eslabón muy importante para la cadena automotriz, el MIPRO exige a las empresas ensambladoras a incorporar mayor componente nacional en los ensamblados, lo que motiva a las ensambladoras a buscar más proveedores locales.
- El Acuerdo Comercial pretende fomentar lazos de amistad y confraternidad y que ambas partes se conviertan en socios con beneficios similares, esta negociación busca un ganar-ganar, es decir las partes se beneficien de este acuerdo, por parte de Ecuador se va a incentivar a la industria nacional, protegiéndola hasta que pueda alcanzar un punto de competitividad en el mercado internacional; y por parte de la UE alcanzar nuevos mercados.
- La balanza comercial relativa señala la ausencia de una ventaja competitiva para el sector automotriz, debido a que el resultado es un valor negativo, para el periodo 2012- 2017, la balanza comercial relativa fue de -0.46 y -0.96, esto significa que sector automotriz importa más de lo que exporta, es decir el sector automotriz es un importador neto y no tiene ventaja competitiva.
- Según la metodología del WEF el nivel de competitividad del sector automotriz obtienen un puntaje de 3,6 sobre 7.
- El pilar que contempla la innovación es el más bajo dentro de la puntuación, obteniendo una calificación de 2,9 sobre 7, ya que la mayor parte de indicadores evaluados en este pilar obtuvieron una calificación promedio de 2 y 3.
- El Acuerdo Comercial con la Unión Europea genera beneficios favorables para ambas partes, pero Ecuador debe tomar medidas proteccionistas para su mercado local automotriz ya que se plantea buscar competitividad por parte de los ensambladores a lo largo de este periodo de desgravación de aranceles; se espera que este tiempo sea de provecho para el mercado local y poder competir en precios, calidad y tecnología.

5.2 RECOMENDACIONES

- El gobierno Ecuatoriano debe buscar firmar otros acuerdos con países en los que su producción sea complementaria.
- El sector automotriz debe invertir en tecnología que le ayude a potencializar los procesos de producción del sector.
- Se recomienda fomentar la relación entre las empresas del sector automotriz, universidades y gobierno el cual trabajen en fusión de la innovación.
- Se recomienda adoptar el modelo del WEF para monitorear la evolución del nivel de competitividad del sector automotriz.
- El sector automotriz debe buscar que el gobierno le brinde incentivos arancelarios para lograr impulsar la industria, uno de ellos sería la reducción de los tributos que tienen los CKD para los vehículos ensamblados en el país.
- El sector automotriz debe buscar estrategias que le permitan aumentar las exportaciones para tener una balanza comercial con superávit.
- Las empresas del sector automotriz deben aprovechar al máximo el ACM, buscando inversionistas que les permita el desarrollo del sector, y así mismo aprovechar de mejor manera la tecnología europea para el mejorar la calidad de sus productos, considerando que la inversión es un importante elemento dinamizador que incrementa la oferta de bienes y servicios, la producción y propicia la inserción de nuevas tecnologías, para atender al mercado local como internacional.
- Ecuador debe brindar estabilidad y seguridad jurídica para que los inversionistas europeos aumenten y permita el desarrollo del sector automotriz y la creación de mayores fuentes de empleo.
- El sector automotriz ecuatoriano debe realizar alianzas estratégicas que dinamice más al sector en el país, como es el caso de la empresa Volkswagen de Alemania y Fisum de Ecuador que firmaron un convenio para ensamblar la camioneta Amarok en el país, ensamblado que se realiza en AYMESA, esto favorece a la industria ya que fortalece el desarrollo de proveedores locales, genera plazas de trabajo y exportaciones.

VI. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Aguilar, M. E. (2016). Análisis de la competitividad en las pequeñas y medianas empresas del sector priorizado en el cambio de la matriz productiva: alimentos frescos y procesados, en el Distrito Metropolitano de Quito en los períodos 2013 y 2014. Quito: Escuela Politécnica Nacional.
- Astudillo, M. (2012). *Fundamentos de Economía*. Mexico.
- Bogota, C. d. (2015). *Camara de Comercio de Bogota*. Obtenido de <http://bibliotecadigital.ccb.org.co/bitstream/handle/11520/14390/Gu%C3%ADa%20Pr%C3%A1ctica%20Condiciones%20de%20Acceso%20a%20Mercados%20Internacionales.pdf?sequence=1>
- Brown, A., & Torres, P. (2012). La relación comercial Comunidad Andina- Unión Europea y la postura de Ecuador. *Latindex*, 14-21.
- Cárdenas, S. (2015). *BALANZA COMERCIAL DEL ECUADOR*. Obtenido de <http://www.icesi.edu.co/cienfi/images/stories/pdf/glosario/balanza-comercial.pdf>
- Cárdenas, C., & Zurita, V. (2016). Análisis de la Competitividad y plan de mejora de las Empresas del Sector Metalmeccánico del DMQ período 2012-2014. (Tesis de Maestría), Escuela Politécnica Nacional, Quito
- Crisafulli, L. (2013). *Competitividad Espuria versus Competitividad Auténtica y el Gasto en I&D*. Fundación Mediterránea.
- Europea, D. O. (21 de 12 de 2012). *ACUERDO COMERCIAL* . Obtenido de <http://defensacomercial.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/2016/11/ACUERDO-COMERCIAL-DIARIO-OFICIAL-UE-2012.pdf>
- El Universo* . (Lunes de Junio de 2017). Obtenido de <https://www.eluniverso.com/noticias/2017/06/19/nota/6238246/industria-desaparecera-si-no-hay-politica-publica>
- Falconí, F., & Oleas, J. (2011). Implicaciones del posible Acuerdo Multipartes con

la Unión Europea. En El retorno de las carabelas: Acuerdo Comercial Multipartes entre Ecuador y la Unión Europea (págs. 17-64). Serie de Cuadernos de Trabajo FLACSO

Foro Económico Mundial. (2015). *Informe de Competitividad Global del Foro Económico Mundial*. España.

Garay, J. (2014). *El enfoque de competitividad sistémica*. Aula Virtual de Economía.

García, P. A. (2015). Análisis de la competitividad de las pymes industriales manufactureras del subsector ciu c10: elaboración de productos alimenticios en el Distrito Metropolitano de Quito en el año 2016 Quito: Escuela Politecnica Nacional. .

Guzmán, J., & Medina, F. (2016). *Índice de Competitividad Global*. Chile.

HERNÁNDEZ, R., FERNÁNDEZ, C., & BAPTISTA, P. (s.f.). *Metodología de la Investigación*. México: McGraw-Hill Interamericana.

Lasio, V. (2017). *Estudios Industriales*. Guayaquil: s/n.

Macías, S. (2012). *Productividad y Competitividad en las PYMES*. Madrid: Horizonte.

Ministerio de Comercio Exterior. (2015). Negociación del ACUERDO MULTIPARTES UE-ECUADOR. Guayaquil.

Monfort, V. (2013). *Competitividad y Factores Críticos de Éxito*. España.

Muñoz, R. (2013). INTRODUCCIÓN A LA UNIÓN EUROPEA: UN ANÁLISIS DESDE LA ECONOMÍA. Sevilla: Alianza Editorial.

Moreno, M. C. (2016). Análisis de la competitividad de las pequeñas y medianas empresas dentro del cambio de la matriz productiva para el sector priorizado industria farmacéutica, en el Distrito Metropolitano de Quito en los periodos 2013 y 2014. Quito: Escuela Politecnica Nacional.

Negociación Ecuador-UE-Paquete de Cierre. (2016). Recuperado el 25 de septiembre de 2016, de <http://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/2014/09/TEXTOS-NEGOCIADOS-EN-EL-ACM.pdf>.

Nazif, I. (2014). Indicadores de Comercio Exterior. Costa Rica.

Pacheco, M. (2017). El ensamblaje de autos tiene nuevos actores. *Lideres*.

- Petit , J. (2014). *LA TEORÍA ECONÓMICA DE LA INTEGRACIÓN*. Obtenido de <http://www.redalyc.org/pdf/364/36433515007.pdf>
- Porter, M. (2015). *Estrategia Competitiva Técnicas para el análisis de los*. Mexico: CEACSA.
- PROECUADOR. (2017). Obtenido de <http://www.proecuador.gob.ec/faqs/que-son-acuerdos-comerciales/>
- PUCE. (01 de abril de 2014). “Consenso entre la Unión Europea y Ecuador en la reducción de aranceles para autos Europeos”. Recuperado el 25 de septiembre de 2016, de Economía y finanzas Internacionales, Proyecto Académico de la Facultad de Economía: <http://www.puce.edu.ec/economia/efi/index.php/economia-internacional/14-competitividad/179-consenso-entre-la-union-europea-y-ecuador-en-la-reduccion-de-aranceles-para-autos-europeos>
- Rodríguez, E. F. (2016). Análisis de la competitividad de las PYMES de desarrollo de software del Distrito Metropolitano de Quito asociadas a la AESOFT durante el periodo 2014- 2015. Quito: Escuela Politecnica Nacional.
- Sanchez , H. (2014). *Gestiopolis* . Obtenido de <https://www.gestiopolis.com/teoria-de-los-tratados-de-libre-comercio/>
- Veletanga, G. (2012). Política Comercial. Economía y Finanzas Internacionales, 2.
- Villagómez, M. (2010). Acuerdo comercial multipartes Ecuador - Unión Europea. EULAC Foundation, 41.
- Villagómez, M. (2011). ¿Por qué es importante un acuerdo con la Unión Europea? PLUSVALOR, 24-28.
- Villamizar , H. (2012). *Introduccion a la integracion economica*. Bogotá.

V. ANEXOS

ANEXO 1: FUNDAMENTACIÓN LEGAL

DOCUMENTO	CARACTERÍSTICA	APORTES A LA INVESTIGACIÓN
Constitución de la República del Ecuador 2008	Art. 284.- la política económica tiene como objetivo incentivar a la producción nacional, la productividad y competitividad, la acumulación del conocimiento científico y tecnológico y las actividades productivas.	Para la presente investigación tiene relación en las políticas que presenta el comercio exterior, como también sus objetivos. Tanto la política comercial como económica, buscan un objetivo que es cuidar de la producción, protección de los precios para el país. Basándose en las leyes que emite el país.
	Art. 304.- La política comercial tiene como objetivo: 3.- Fortalecer el aparato productivo y la producción nacionales.	
	Art. 335.- El Estado definirá una política de precios orientada a proteger la producción nacional, establecerá los mecanismos de sanción para evitar cualquier práctica de monopolio y oligopolio privados, o de abuso de posición de dominio en el mercado y otras prácticas de competencia desleal.	
Plan Nacional del Buen Vivir 2013-2017	Art. 310.- El sector financiero público tendrá como finalidad la prestación sustentable, eficiente, accesible y equitativa de servicios financieros. El crédito que otorgue se orientará de manera preferente a incrementar la productividad y competitividad de los sectores productivos que permitan alcanzar los objetivos del Plan de Desarrollo y de los grupos menos favorecidos, a fin de impulsar su inclusión activa en la economía.	El cambio de la matriz productiva, es principalmente un aporte característico para el tema a investigar, porque mediante las políticas, metas y
	Objetivo N°10.- Impulsar la transformación de la matriz productiva. Mediante este plan nacional el gobierno ecuatoriano trata de construir una sociedad equitativa, solidaria y sostenible. Y sobre	

todo impulsando a la integración de la sociedad, para construir un país en vías de desarrollo.

Políticas y Lineamientos estratégicos.

10.1. Diversificar y generar mayor valor agregado en la producción nacional

g.- Fomentar la sustitución selectiva de importaciones, en función del potencial endógeno territorial, con visión de encadenamiento de industrias básicas e intermedias.

10.2. Promover la intensidad tecnológica en la producción primaria, de bienes intermedios y finales.

Literal e.- Fomentar la sustitución selectiva de importaciones, considerando la innovación y tecnología como componentes fundamentales del proceso productivo, con visión de encadenamiento de industrias básicas e intermedias.

10.6.- Potenciar procesos comerciales diversificados y sostenibles en el marco de la transformación productiva.

Literal a.- Profundizar la sustitución selectiva de importaciones, en función de las condiciones productivas potenciales en los territorios, que reserven mercados locales y aseguren una escala mínima de producción para el desarrollo de los sectores prioritarios, industrias intermedias conexas y la generación de industrias básicas.

Literal c.- Incrementar, mejorar y diversificar la oferta exportable de bienes y servicios, con la incorporación de nuevos actores, especialmente de las MIPYMES.

Literal d.- Establecer medidas comerciales relativas a importaciones y barreras no

lineamientos que representa, podemos darnos cuenta que el país presenta cambios que ayudan a la generación de nuevos recursos y aportes para el país. Y esta investigación mediante el cambio que presenta, se fomentaran las exportaciones dentro del sector automotriz

arancelarias, necesarias para promover el desarrollo industrial y que garanticen la sostenibilidad del sector externo.

Art. 5.- El Estado fomentará el desarrollo productivo y la transformación de la matriz productiva, mediante la determinación de políticas y la definición e implementación de instrumentos e incentivos, que permitan dejar atrás el patrón de especialización dependiente de productos primarios de bajo valor agregado, para la transformación de la matriz productiva, el Estado incentivará la inversión productiva, a través del fomento de:

Literal e. La implementación de una política comercial al servicio del desarrollo de todos los actores productivos del país, en particular, de los actores de la economía popular y solidaria y de la micro, pequeñas y medianas empresas, y para garantizar la soberanía alimentaria y energética, las economías de escala y el comercio justo, así como su inserción estratégica en el mundo.

Art. 93.- Fomento a la exportación.- El Estado fomentará la producción orientada a las exportaciones y las promoverá mediante los siguientes mecanismos de orden general y de aplicación directa, sin perjuicio de los contemplados en otras normas legales o programas del Gobierno:

Literal a.- Acceso a los programas de preferencias arancelarias, u otro tipo de ventajas derivadas de acuerdos comerciales.

El COPCI (Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones), es un documento principal para el desarrollo del comercio ya sea nacional e internacional. Porque se detalla los objetivos, y como se desarrolla un comercio justo, mediante las políticas que adopta le estado y también la libre circulación de las mercaderías dentro y fuera del país, y de esta manera evitarnos las diferentes sanciones tanto para las personas naturales y jurídicas, instituciones públicas y privadas.

**Código
Orgánico De La
Producción
Comercio E
Inversiones
(COPCI)**

ANEXOS 2: Proyecciones de las exportaciones, importaciones, ventas de vehículos y producción nacional.

EXPORTACIONES

Exportaciones (Unidades)				
	x	y	x*y	x^2
2012	1	24815	24815	1
2013	2	7213	14426	4
2014	3	8368	25104	9
2015	4	3274	13096	16
2016	5	716	3580	25
2017	6	640	3840	36
	21	45026	84861	91
b	-4156,00			
a	22050,33			

Proyección de exportaciones					
2018	2019	2020	2021	2022	2023
-7041,67	-11197,67	-15353,67	-19509,67	-23665,67	-27821,67

IMPORTACIONES

Importaciones (Unidades)				
	x	y	x*y	x^2
2012	1	66652	66652	1
2013	2	62595	125190	4
2014	3	57788	173364	9
2015	4	35916	143664	16
2016	5	31761	158805	25
2017	6	70203	421218	36
	21	258263	1088893	91
b	10569,86			
a	6049,33			

Proyección de importaciones					
2018	2019	2020	2021	2022	2023
80038,33	90608,19	101178,05	111747,90	122317,76	132887,62

VENTA DE VEHÍCULOS

Venta de vehículos (Unidades)				
	x	y	x*y	x^2
2011	1	139808	139808	1
2012	2	121368	242736	4
2013	3	113800	341400	9
2014	4	120057	480228	16
2015	5	81309	406545	25
2016	6	63555	381330	36
2017	7	105077	735539	49
	27	605166	2587778	139
b	7274,44			
a	58393,72			

Proyección de ventas de vehículos					
2018	2019	2020	2021	2022	2023
116589	123864	131138	138413	145687	152961

PRODUCCIÓN NACIONAL

Producción Nacional				
	x	y	x*y	x^2
2012	1	81398	81398	1
2013	2	66844	133688	4
2014	3	62689	188067	9
2015	4	48926	195704	16
2016	5	26786	133930	25
2017	6	39219	235314	36
	21	244464	968101	91
b	6427,26			
a	18248,60			

Proyección de producción nacional					
2018	2019	2020	2021	2022	2023
63239	69667	76094	82521	88948	95376

ANEXO 3: Clasificación de países en etapa de desarrollo propuesta por (Forum World Economic, 2015) en el Appendix: Methodology and Computation of the Global Competitiveness Index 2015-2016.

Stage 1: Factor-driven (35 economies)	Transition from stage 1 to stage 2* (15 economies)	Stage 2: Efficiency-driven (31 economies)	Transition from stage 2 to stage 3* (20 economies)	Stage 3: Innovation-driven (36 economies)
Bangladesh	Algeria (58.2, 36.4, 5.5)	Albania	Argentina (31.2, 50, 18.8)	Australia
Benin	Azerbaijan (54.5, 39.1, 6.4)	Armenia	Chile (28.6, 50, 21.4)	Austria
Burundi	Bhutan (46.5, 45.1, 8.4)	Bosnia and Herzegovina	Costa Rica (32.9, 50, 17.1)	Bahrain
Cambodia	Botswana (53.8, 39.7, 6.6)	Brazil	Croatia (32.3, 50, 17.7)	Belgium
Cameroon	Brunei Darussalam (50.2, 42.3, 7.4)	Bulgaria	Hungary (30.6, 50, 19.4)	Canada
Chad	Honduras (47.8, 44.1, 8)	Cape Verde	Latvia (27.3, 50, 22.7)	Cyprus
Congo, Democratic Rep.	Kazakhstan (43.4, 47.4, 9.1)	China	Lebanon (34.2, 50, 15.8)	Czech Republic
Ethiopia	Kuwait (49.9, 42.6, 7.5)	Colombia	Lithuania (25.3, 50, 24.7)	Denmark
Gambia, The	Mongolia (47.3, 44.5, 8.2)	Dominican Republic	Malaysia (39.1, 50, 10.9)	Estonia
Ghana	Nicaragua (57.6, 36.8, 5.6)	Ecuador	Mauritius (38.9, 50, 11.1)	Finland
Guinea	Nigeria (58.5, 36.1, 5.4)	Egypt	Oman (27.2, 50, 22.8)	France
Haiti	Philippines (41.5, 48.9, 9.6)	El Salvador	Panama (28.4, 50, 21.6)	Germany
India	Ukraine (56.1, 37.9, 6)	Georgia	Poland (31.7, 50, 18.3)	Greece
Kenya	Venezuela (55.5, 38.4, 6.1)	Guatemala	Romania (38.8, 50, 11.2)	Hong Kong SAR
Kyrgyz Republic	Viet Nam (56.5, 37.6, 5.9)	Indonesia	Saudi Arabia (36.7, 50, 13.3)	Iceland
Lao PDR		Iran, Islamic Rep.	Seychelles (25.2, 50, 24.8)	Ireland
Lesotho		Jamaica	Slovak Republic (21.3, 50, 28.7)	Israel
Liberia		Jordan	Trinidad and Tobago (24.1, 50, 25.9)	Italy
Madagascar		Mexico	Turkey (35.6, 50, 14.4)	Japan
Malawi		Montenegro	Uruguay (23.3, 50, 26.7)	Korea, Rep.
Mal		Morocco		Luxembourg
Mauritania		Namibia		Malta
Moldova		Paraguay		Netherlands
Mozambique		Paru		New Zealand
Nepal		Russian Federation		Norway
Pakistan		Serbia		Portugal
Rwanda		South Africa		Qatar
Senegal		Sri Lanka		Singapore
Sierra Leone		Swaziland		Slovenia
Tajikistan		Thailand		Spain
Tanzania		Tunisia		Sweden
Uganda				Switzerland
Yemen				Taiwan, China
Zambia				United Arab Emirates
Zimbabwe				United Kingdom
				United States

ANEXO 4: Formato de entrevista aplicada a las empresas ensambladoras de vehículos automóviles en Ecuador.



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



Tema: “Análisis competitivo de la industria nacional automotriz con la aplicación del Acuerdo Comercial Múltiples entre Ecuador - Unión Europea”

Objetivo: La presente encuesta busca determinar cómo contribuye el Acuerdo Comercial Múltiples entre Ecuador - Unión Europea en la competitividad de industria nacional automotriz. La información será usada con carácter académico, por lo que se solicita de la manera más comedida contestar con absoluta claridad y precisión.

DATOS GENERALES

Nombre del entrevistado:

Profesión:

Empresa donde labora:

Cargo:

Lugar:

Fecha:

PREGUNTAS DE LA ENTREVISTA

ACUERDO MULTIPARTES UNIÓN EUROPEA

- 14. ¿Está el Sector Automotriz preparado para afrontar los retos y compromisos del Acuerdo Múltiples Unión Europea?**
- 15. ¿Cuál es el porcentaje de crecimiento del sector automotriz en productos con valor agregado, antes y después de la ACM?**
- 16. El acuerdo Múltiples es favorable para el sector automotriz ¿Cuán competitivo considera a Ecuador frente a la Unión Europea?**

17. ¿Qué ventajas y desventajas presenta en el sector automotriz del país la firma del Acuerdo Multipartes Unión Europea?

VENTAJAS:

-

DESVENTAJAS:

-

18. Mencione, ¿Qué obstáculos ha evidenciado en el sector automotriz después de la firma de ACM?

19. ¿Cuáles son los indicadores de competitividad que mayor influencia tienen en el sector? Porque

20. Mediante la aplicación de ACM, ¿Cómo se logra el fomento a las exportaciones del sector automotriz?

COMPETITIVIDAD DEL SECTOR AUTOMOTRIZ

21. ¿Cuál de las siguientes variables aportan al sector automotriz? Porque

Desarrollo Económico: -----

Emprendimiento e investigación: -----

Inversión extranjera: -----

Industrialización: -----

22. ¿Con cuáles de los siguientes aspectos cuenta los productos del sector automotriz?, porque

Calidad _____

Sofisticación e innovación _____

Certificación _____

Marca _____

Precios _____

Otros _____ cuáles

23. ¿Cuáles son los avances que ha tenido el sector automotriz para comercializar sus productos con valor agregado?

24. ¿Cuáles son las estrategias que utiliza el Sector automotriz para ingresar a mercados internacionales?

25. ¿ Cómo considera el desempeño del sector automotriz en los años 2012 al 2017, en las siguientes variables?. Explique cada una de ellas.

Comerciales: -----

Financiero: -----

Operativo: -----

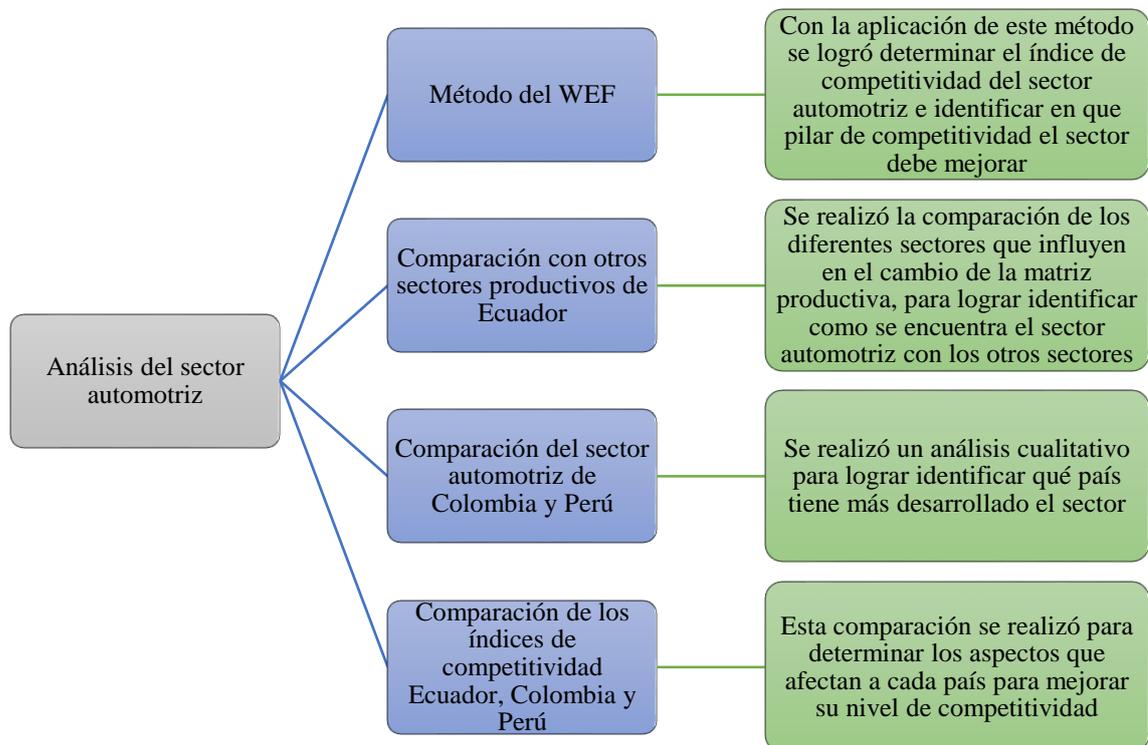
Comentario: -----

26. ¿Cuáles son las características que debe poseer el sector automotriz ecuatoriano para ingresar a mercados internacionales?

27. ¿Cuáles son las oportunidades de competitividad que tiene la industria automotriz con la firma del acuerdo Comercial Mutipartes entre la Unión Europea y Ecuador?

GRACIAS POR SU COLABORACIÓN

ANEXO 5: Análisis del sector automotriz



Elaborado por: Lizbeth Benítez

ANEXO 6: Fichas bibliográficas

FICHA BIBLIOGRÁFICA

I. RESEÑA BIBLIOGRÁFICA

Autor/(a): Hernando Villamizar

Editorial: Esic

TÍTULO DEL LIBRO:

Ciudad, País:

Introducción a la integración económica

Bogotá, Colombia

Año: 2013

Fecha de consulta: 19 Abril de 2017

Temas consultados:

La globalización ha traído transformaciones como la internacionalización y difusión de relaciones, comercio y tecnologías; entonces la globalización ha permitido que ningún país sea autosuficiente, ya que siempre se va a necesitar la ayuda de otros países.

Edición o impresión: Segunda edición

Páginas consultadas: 5 páginas

FICHA BIBLIOGRÁFICA

I. RESEÑA BIBLIOGRÁFICA

Autor/(a): Jose Maria Caballero

Editorial:

TÍTULO DEL LIBRO:

Ciudad, País:

Tratado de libre comercio entre Ecuador y la comunidad europea

Buenos Aires, Argentina

Año: 2015

Fecha de consulta: 19 Abril de 2017

Temas consultados:

Los Acuerdos Comerciales son instrumentos usados en el Comercio Internacional para obtener un trato preferencial, libre comercio de bienes y servicios, así como también cooperación económica; además, son necesarios ya que brindan soporte a cada uno de los países que participan en ellos, por tal razón es el objetivo principal de las partes llegar a esta alianza.

Edición o impresión: Segunda edición

Páginas consultadas: 6 páginas

FICHA BIBLIOGRÁFICA

I. RESEÑA BIBLIOGRÁFICA

Autor/(a): Mauricio Lopez

Editorial:

TÍTULO DEL LIBRO:

Ciudad, País:

La competitividad en el comercio internacional

Guayaquil, Guayas

Año: 2016

Fecha de consulta: 20 Abril de 2017

Temas consultados:

convenios o alianzas con bloques económicos que permitan el desarrollo sostenido tanto económico como político y social mediante acuerdos o tratados haciendo al mercado ecuatoriano más competitivo y conocido a nivel mundial

Edición o impresión: Segunda edición

Páginas consultadas: 4 páginas

FICHA BIBLIOGRÁFICA

I. RESEÑA BIBLIOGRÁFICA

Autor/(a): Rafael Muñoz

Editorial: Alianza

TÍTULO DEL LIBRO:

Ciudad, País: Sevilla -España

Introducción a la unión europea: un análisis desde la economía

Año: 2013

Fecha de consulta: 25 marzo 2017

Temas consultados:

Este análisis se puede considerar como un manual de referencia básica para los que se quieran adentrar en la cambiante economía de la Unión Europea, con el objetivo de identificar cómo funciona la Unión Europea desde el punto de vista económico, con la intención de explicitar las causas de determinados comportamientos de las instituciones comunitarias, así como la ausencia de medidas en ámbitos concretos que suelen ser considerados como objetivos prioritarios por los gobiernos nacionales como es el caso de la política de empleo.

Edición o impresión: Revista de Economía Mundial

Páginas consultadas: 8 páginas

FICHA BIBLIOGRÁFICA

I. RESEÑA BIBLIOGRÁFICA

Autor/(a): Martínez , Clemencia; Corredor, Álvaro; Herazo, Gilberto

Editorial: Usta

TÍTULO DEL LIBRO:

Ciudad, País:

Negocios internacionales: estrategias globales

Bogotá, Colombia

Año: 2016

Fecha de consulta: 10 mayo 2017

Temas consultados:

Un país debe especializarse en aquellos bienes y servicios que puedan producir de manera más eficiente y adquirir de otros países aquellos bienes que produzca de manera menos eficiente.

Edición o impresión: Universidad Santo Tomas

Páginas consultadas: 9 páginas

FICHA BIBLIOGRÁFICA

I. RESEÑA BIBLIOGRÁFICA

Autor/(a): Vicente Monfort

Editorial:

TÍTULO DEL LIBRO:

Ciudad, País: España

Competitividad y factores críticos de éxito

Fecha de consulta: 20 de mayo 2017

Temas consultados:

Hoy la competitividad es un tema de actualidad. En un mundo cada vez más globalizado, que es un proceso que consiste en aumentar la comunicación y la dependencia entre los países del mundo, lo que permite unificar mercados, sociedades y culturas; en donde las empresas tienen una perspectiva de adoptar estrategias corporativas para competir en mercados domésticos y externos

Edición o impresión: Universidad de Valencia

Páginas consultadas: 12 páginas

FICHA BIBLIOGRÁFICA

I. RESEÑA BIBLIOGRÁFICA

Autor/(a): Luciano Crisafulli

Editorial:

TÍTULO DEL LIBRO:

Ciudad, País: España

Competitividad espuria versus competitividad
auténtica y el gasto en i&d

Fecha de consulta: 20 de mayo 2017

Temas consultados:

Se introduce el concepto de competitividad auténtica, la cual pretende aumentar o tener un nivel constante en la participación de los mercados internacionales, pero esto tiene un efecto directo, que es la mejora del nivel de vida de los ciudadanos

Edición o impresión: Fundación Mediterránea.

Páginas consultadas: 7 páginas

FICHA BIBLIOGRÁFICA

I. RESEÑA BIBLIOGRÁFICA

Autor/(a): Hernández, R., Fernández, C., &
Baptista,

Editorial: McGraw-Hill
Interamericana.

TÍTULO DEL LIBRO:

Ciudad, País:

Metodología de la investigación

México

Fecha de consulta: 21 de abril 2017

Temas consultados:

Enfoque cualitativo es aquel en la que se recogen y analizan datos cuantitativos sobre variables. La investigación cualitativa evita la cuantificación. Permitiendo hacer registros representativos de los fenómenos que son estudiados mediante técnicas como la observación participante y las entrevistas, en si esta modalidad tiene como objetivo la descripción de las cualidades de un fenómeno buscando un concepto que pueda contener una parte de la realidad.

Edición o impresión: Segunda edición

Páginas consultadas: 15 páginas

ANEXO 7: Correo con los entrevistados

De: Romel Porras <romel.porras@gm.com>

Enviado: jueves, 19 de abril de 2018 14:03

Para: Lizbeth Alexandra Benitez Cevallos

Asunto: RE: Entrevista online

Hola Lizbeth.

No habría problema, si me dice exactamente qué puntos quiere tratar para poder preparar la información. Cómo se haría la entrevista.

Slds.

From: Lizbeth Alexandra Benitez Cevallos [<mailto:lizbenitez1012@hotmail.com>]

Sent: martes, 17 de abril de 2018 17:37

To: Romel Porras <romel.porras@gm.com>

Subject: [EXTERNAL] Entrevista online

Buenas tardes,

Le saluda muy atentamente Lizbeth Benitez estudiante de la Universidad Politecnica Estatal del Carchi, el motivo de dirigirme a ud es para solicitarle me ayude con una entrevista online, esta entrevista es referente sobre como se encuentre el sector automotriz con la aplicación del acuerdo Comercial Multipartes, la información que me proporcione sera utilizada para fines académicos, ya que me encuentro realizando la tesis referente a sector automotriz.

Espero su respuesta.



Lizbeth Alexandra Benitez Cevallos

Mar 29/05/2018, 8:10

roberto.1.romero@gm.com ✎



Estimado Roberto.

Buenos días, me permito adjuntar la información solicitada.

Le saluda muy atentamente Lizbeth Benitez estudiante de la Universidad Politécnica Estatal del Carchi de la Carrera de Comercio Exterior y Negociación Comercial Internacional, el motivo de comunicarme con ud es para solicitarle si me puede ayudar con una entrevista Online referente al sector automotriz y la aplicación del acuerdo comercial multiparte, ya que me encuentro realizando mi tesis con el **Tema:** "Análisis competitivo de la industria nacional automotriz con la aplicación del Acuerdo Comercial Multipartes entre Ecuador - Unión Europea", **Docente tutor:** Msc. Batriz Realpe. la información proporcionada sera utilizada únicamente con fines académicos.

Estaré atenta a su respuesta.

De: Alexandra Espin <comunicacion@aeade.net>

Enviado: lunes, 7 de mayo de 2018 16:33

Para: lizbenitez1012@hotmail.com

Cc: aeade aeade; Barbara Moya

Asunto: Entrevista sobre el Acuerdo Comercial UE

Estimada Lizbeth,

Con mucho gusto atendemos tu requerimiento. Por favor, envíanos las preguntas por este medio y las haremos llegar a Genaro Baldeón, Presidente Ejecutivo de Aeade.

Cuando tengamos la respuesta, la remitimos por esta vía.

Quedamos atentos.

Saludos cordiales,

ANEXO 8. Acta de sustentacion de predefensa



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: LIZBETH ALEXANDRA BENITEZ CEVALLOS
NIVEL/PARALELO: EGRESADA
CÉDULA DE IDENTIDAD: 0401684295
PERIODO ACADÉMICO: Oct.-Feb. 2019
TEMA DE INVESTIGACIÓN: ANÁLISIS COMPETITIVO DE LA INDUSTRIA NACIONAL AUTOMOTRIZ CON LA APLICACIÓN DEL ACUERDO COMERCIAL MULTIPARTES ENTRE ECUADOR - UNION EUROPEA

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

PRESIDENTE: MSC. MILENA DEL ROCIO GUTIERREZ VILLARREAL
LECTOR: MSC. JOSE LUIS VALLEJO AYALA
ASESOR: MSC. OFELIA BEATRIZ REALPE DELGADO

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: 1 AULA: 3
FECHA: OCTUBRE/19/2018
HORA: 11H00

Obteniendo las siguientes notas:

1) Sustentación de la predefensa:	5,90
2) Trabajo escrito	2,50
Nota final de PRE DEFENSA	8,40

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

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 OCTUBRE/19/2018


MSC. MILENA DEL ROCIO GUTIERREZ VILLARREAL
PRESIDENTE


MSC. OFELIA BEATRIZ REALPE DELGADO
TUTOR


MSC. JOSE LUIS VALLEJO AYALA
LECTOR

Adj.: Observaciones y recomendaciones