

UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL CARCHI



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

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

Tema: “La Transformación de la Matriz Productiva y las Exportaciones del Sector Automotriz Ecuatoriano”

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

AUTOR: Andrés Leandro Polit Burbano

TUTOR: Msc. Jose Luis Vallejo

TULCÁN - ECUADOR

2019

CERTIFICADO JURADO EXAMINADOR

Certificamos que el estudiante Andrés Leandro Polit Burbano con el número de cédula 0401586623 ha elaborado el trabajo de titulación: “La Transformación de la Matriz Productiva y las Exportaciones del Sector Automotriz Ecuatoriano”

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.


.....
Msc. José Luis Vallejo Ayala


.....
Msc. Ofelia Beatriz Realpe Deigado

Tulcán, 22 de febrero de 2019

AUTORÍA DE TRABAJO

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

Yo, Andrés Leandro Polit Burbano con cédula de identidad número 0401586623 declaro: que la investigación es absolutamente original, autentica, personal. Los resultados y conclusiones a los que he llegado son de mi absoluta responsabilidad.


f.....
Andrés Leandro Polit Burbano

Tulcán, 22 de febrero de 2019

ACTA DE CESIÓN DE DERECHOS DEL TRABAJO DE TITULACIÓN

Yo, Andrés Leandro Polit Burbano declaro ser autor de los criterios emitidos en el trabajo de investigación: “La Transformación de la Matriz Productiva y las Exportaciones del Sector Automotriz Ecuatoriano” y eximo expresamente a la Universidad Politécnica Estatal del Carchi y a sus representantes legales de posibles reclamos o acciones legales.


f.....
Andrés Leandro Polit Burbano

Tulcán, 22 de febrero de 2019

AGRADECIMIENTO

A Dios por darme salud y guiarme en el camino correcto.

A mis padres y hermana por ser mi apoyo incondicional para culminar una etapa más de mi vida.

A la universidad y a los docentes, quienes compartieron su conocimiento y experiencias para lograr una excelente formación personal y profesional.

A mi tutor Msc. José Luis Vallejo y lectora Msc. Beatriz Realpe por brindarme su apoyo durante la realización de la investigación.

A mis amigos y compañeros de universidad con quienes compartí momentos muy agradables dentro y fuera de las aulas.

Gracias a todos...

Andrés Leandro Polit Burbano

DEDICATORIA

Este trabajo se le dedico a mis padres y hermana por todo el apoyo que me brindaron durante mi etapa universitaria, por sus consejos y palabras de aliento para superar cualquier obstáculo que me supieron llevar por el camino correcto.

A la Universidad Politécnica Estatal del Carchi por ser el medio para culminar este proyecto y a todos quienes de alguna forma intervinieron para la realización de la investigación.

Y por último a los docentes y compañeros de la universidad con quienes se compartió los conocimientos adquiridos durante la vida estudiantil y que dicho proyecto, sirva como un instrumento de apoyo para futuros profesionales

“Mientras tenga 1% de posibilidades tendré un 99% de fe”

Andrés Leandro Polit Burbano

ÍNDICE

| | |
|--|----|
| CERTIFICADO JURADO EXAMINADOR | 2 |
| AUTORÍA DE TRABAJO | 3 |
| ACTA DE CESIÓN DE DERECHOS DEL TRABAJO DE TITULACIÓN | 4 |
| AGRADECIMIENTO | 5 |
| DEDICATORIA..... | 6 |
| ÍNDICE DE TABLAS | 11 |
| INDICE DE FIGURAS | 12 |
| RESUMEN | 13 |
| ABSTRACT..... | 14 |
| INTRODUCCIÓN..... | 15 |
| I.PROBLEMA..... | 17 |
| 1.1.PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA | 17 |
| 1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA..... | 19 |
| 1.3. JUSTIFICACIÓN | 19 |
| 1.4. OBJETIVOS Y PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN | 21 |
| 1.4.1. Objetivo General | 21 |
| 1.4.2. Objetivos Específicos | 21 |
| 1.4.3. Preguntas de Investigación | 21 |
| II. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA | 22 |
| 2.1. ANTECEDENTES INVESTIGATIVOS | 22 |
| 2.2. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA | 27 |
| 2.2.1 Teoría de la ventaja competitiva (Michael Porter) | 27 |
| 2.2.2 Nueva teoría del comercio internacional (Paúl Krugman) | 27 |
| 2.2.3 Teoría de industrialización por sustitución de importaciones (Raul Prebisch) | 27 |
| 2.3 FUNDAMENTACIÓN CONCEPTUAL | 29 |
| 2.3.1 Crecimiento Económico | 29 |
| 2.3.1.1 Tipos de crecimiento económico | 30 |
| 2.3.2 Acceso a mercados Internacionales | 30 |
| 2.3.2.1 Condiciones de acceso a mercados internacionales | 30 |
| 2.3.3 Tratados Internacionales..... | 31 |
| 2.3.4 Plan de Desarrollo | 32 |
| 2.3.5 Política Económica..... | 32 |

| | |
|--|----|
| 2.3.6 Política Pública | 32 |
| 2.3.7 Transformación de la Matriz Productiva (Variable Dependiente)..... | 33 |
| 2.3.7.1 La matriz productiva | 33 |
| 2.3.7.2 Diversificación productiva..... | 35 |
| 2.3.7.3 Valor Agregado..... | 35 |
| 2.3.7.4 Producción nacional | 36 |
| 2.3.7.5 Desarrollo tecnológico | 36 |
| 2.3.7.6 Sustitución selectiva de importaciones..... | 36 |
| 2.3.8 Globalización | 37 |
| 2.3.9 Comercio Exterior..... | 37 |
| 2.3.10 Intercambio Comercial | 38 |
| 2.3.11 El sector automotriz (Variable Independiente)..... | 38 |
| 2.3.11.1 Historia del sector automotriz ecuatoriano. | 38 |
| 2.3.11.2 Sector automotriz del Ecuador..... | 39 |
| 2.3.11.3 Exportaciones del Sector Automotriz..... | 39 |
| III. METODOLOGÍA..... | 41 |
| 3.1. ENFOQUE METODOLÓGICO | 41 |
| 3.1.1. Enfoque | 41 |
| 3.1.1.1 Cualitativo..... | 41 |
| 3.1.1.2 Cuantitativo..... | 41 |
| 3.1.2. Tipo de Investigación..... | 41 |
| 3.1.2.1 Descriptiva | 41 |
| 3.1.2.2 Explicativa | 42 |
| 3.2. IDEA A DEFENDER | 43 |
| 3.3. DEFINICIÓN Y OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES | 44 |
| 3.4. MÉTODOS UTILIZADOS..... | 47 |
| 3.4.1. ANÁLISIS ESTADÍSTICO | 50 |
| 3.4.2 Análisis Situacional..... | 50 |
| 3.4.2.1 Factores Geográficos..... | 50 |
| 3.4.2.2 Factores Políticos y Legales | 53 |
| 3.4.2.3 Factor Tecnológico..... | 55 |
| 3.4.2.4 Factores Socio Económicos..... | 56 |
| 3.4.2.5 Factor Ecológico | 59 |
| 3.4.3 Análisis del Mercado..... | 60 |

| | |
|---|-----------|
| 3.4.3.1 Oferta..... | 60 |
| 3.4.3.1.1 Ubicación Geográfica del Sector Automotriz..... | 60 |
| 3.4.3.1.2 Producción Nacional | 60 |
| 3.4.3.1.2.1 Principales empresas ensambladoras del sector automotriz en el Ecuador. . | 61 |
| 3.4.3.1.3 Ventas de vehículos..... | 65 |
| 3.4.3.1.4 Exportaciones Del Sector Automotriz Ecuatoriano | 67 |
| 3.4.3.1.5 Producto..... | 69 |
| 3.4.3.1.5 Balanza Comercial del Ecuador..... | 70 |
| IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN..... | 72 |
| 4.1.RESULTADOS | 72 |
| 4.1.1 Avances del programa de transformación de la matriz productiva de Ecuador | 72 |
| 4.1.1.1 Entorno Y Competitividad Sistémica..... | 73 |
| 4.1.1.1.1 Condiciones económicas e incentivos a la producción nacional: | 73 |
| 4.1.1.1.2 Ecosistema de innovación:..... | 80 |
| 4.1.1.1.3 Infraestructura y servicios para la producción | 82 |
| 4.1.1.2 Desarrollo Y Fortalecimiento De Cadenas Productivas..... | 86 |
| 4.1.1.2.1 Cadenas manufactureras articuladas a las industrias básicas..... | 86 |
| 4.1.1.2.2 Cadena de servicios y sectores intensivos en conocimiento..... | 88 |
| 4.1.1.3 Desarrollo De Industrias Básicas | 89 |
| 4.1.1.3.1 Industrias siderurgia, cobre y aluminio. | 89 |
| 4.1.1.3.2 La industria automotriz..... | 90 |
| 4.1.1.3.2.1 La industria automotriz global | 90 |
| 4.1.1.3.2.2 Perfil de la industria automotriz ecuatoriana | 92 |
| 4.1.1.3.3 Mercado y producción de la industria automotriz..... | 95 |
| 4.1.1.3.3.1 Ventas del sector automotriz..... | 95 |
| 4.1.1.3.3.2 Producción del sector automotriz..... | 97 |
| 4.1.1.3.4 Análisis interno de la industria automotriz | 99 |
| 4.1.1.3.5 Análisis externo de la industria automotriz | 101 |
| 4.1.1.3.6 Aspectos críticos de la industria automotriz | 102 |
| 4.1.1.3.7 Exportaciones del sector automotriz | 103 |
| 4.1.1.3.8 Demanda de vehículos ecuatorianos | 106 |
| 4.1.1.3.9 Competitividad de la industria automotriz ecuatoriana..... | 109 |
| 4.1.1.4 El Antes Y Después De La Transformación De La Matriz Productiva | 110 |
| 4.1.1.5 Proyecciones De Las Variables | 113 |

| | |
|---|-----|
| 4.1.1.6 Evaluación Ejes de la Transformación de la Matriz Productiva..... | 116 |
| 4.1.1.7 RESULTADOS DE LA ENTREVISTA..... | 119 |
| 4.2.DISCUSIÓN..... | 134 |
| V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES..... | 139 |
| 5.1.CONCLUSIONES..... | 139 |
| 5.2.RECOMENDACIONES..... | 141 |
| VI. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS..... | 143 |
| VII. ANEXOS..... | 149 |

ÍNDICE DE TABLAS

| | |
|---|-----|
| Tabla 1. Operacionalización de Variables | 44 |
| Tabla 2. Principales Puertos Marítimos, Fluviales, Aeropuertos, Carreteras | 51 |
| Tabla 3. Indicadores Socioeconómicos | 56 |
| Tabla 4. Oferta de Vehículos (Ecuador 2014-2018) | 63 |
| Tabla 5. Ventas de Vehículos Livianos y/o Comerciales 2018 | 64 |
| Tabla 6. Exportaciones Sector Automotriz (Unidades) 2013-2018 | 67 |
| Tabla 7. Exportaciones Vehículos y sus Partes (Miles usd) (2013-2018)..... | 68 |
| Tabla 8. Exportaciones Sector Automotriz (Subpartida Arancelarias) MILES DE USD.. | 69 |
| Tabla 9. Balanza Comercial Ecuatoriana Petrolera (Millones De Dólares) | 70 |
| Tabla 10. Balanza Comercial Ecuatoriana No Petrolera (Millones De Dólares)..... | 70 |
| Tabla 11 Oferta académica nacional de carreras afines a la industria automotriz | 82 |
| Tabla 12 Proyectos hidroeléctricos para el cambio de la matriz productiva. | 83 |
| Tabla 13 Estado de avance de estudios de pre factibilidad de industrias básicas | 89 |
| Tabla 14 Proyectos futuros de desarrollo de industrias básicas..... | 90 |
| Tabla 15 Actividades clasificadas dentro de la industria automotriz..... | 93 |
| Tabla 16. Participación de mercado de las empresas ensambladoras. | 98 |
| Tabla 17 Fortalezas y debilidades del sector automotriz ecuatoriano | 100 |
| Tabla 18 Oportunidades y amenazas del sector automotriz ecuatoriano | 102 |
| Tabla 19 Exportaciones de vehículos por ensambladora (Unidades)..... | 104 |
| Tabla 20 Acuerdos Comerciales del Ecuador | 107 |
| Tabla 21 Producción Nacional Sector Automotriz (Unidades) | 110 |
| Tabla 22 Exportaciones/Importaciones Sector automotriz (unidades)..... | 111 |
| Tabla 23 Ventas de vehículos en unidades / porcentaje de participación | 112 |
| Tabla 24 Nivel de Impacto Ejes de la Transformación de la Matriz Productiva | 116 |
| Tabla 25 Nivel de Impacto Ejes de la Transformación de la Matriz Productiva | 117 |
| Tabla 26 Resultados Ejes de la Transformación de la Matriz Productiva..... | 118 |

ÍNDICE DE FIGURAS

| | |
|---|-----|
| Figura 1 Conceptualización de las Variables..... | 29 |
| Figura 2. Matriz Productiva..... | 35 |
| Figura 3. Producción Sector Automotriz Ecuatoriano 2018..... | 64 |
| Figura 4. Ventas de Vehículos 2018 por Provincia Vehículos Livianos..... | 65 |
| Figura 5 Ventas de Vehículos 2018 por Provincia Vehículos Comerciales | 66 |
| Figura 6. Ventas de Vehículos 2018 por Marca Vehículos Livianos..... | 66 |
| Figura 7. Ventas de Vehículos 2018 por Marca Vehículos Comerciales..... | 67 |
| Figura 8 Ejes de la Estrategias para la Transformación de la Matriz productiva | 72 |
| Figura 9. Índice de Clima Económico de los países de Latinoamérica (en puntos). | 76 |
| Figura 10. Puntuación en la facilidad para hacer negocios..... | 77 |
| Figura 11. Puntaje apertura de un negocio. | 77 |
| Figura 12 Tasa de crecimiento del sector manufacturero..... | 87 |
| Figura 13 Cadena de valor de la industria automotriz..... | 92 |
| Figura 14 Contribución tributaria del sector automotriz (Millones de dólares). | 95 |
| Figura 15 Ventas por actividad de la industria automotriz en Ecuador (Fabricantes). | 95 |
| Figura 16 Evolución de ventas de vehículos según Marca..... | 96 |
| Figura 17 Ventas de vehículos nuevos en Ecuador según Origen. | 96 |
| Figura 18 Origen de vehículos importados hacia el Ecuador. | 97 |
| Figura 19 Producción histórica de vehículos en Ecuador (Unidades/ 2010-2017)..... | 97 |
| Figura 20 Producción ecuatoriana de vehículos por ensambladora..... | 98 |
| Figura 21 Participación de vehículos importados vs ensamblados (Unidades). | 99 |
| Figura 22 Exportaciones históricas de vehículos ecuatorianos..... | 103 |
| Figura 23 Exportaciones mensuales de vehículos ecuatorianos (Unidades). | 104 |
| Figura 24 Oferta de producción nacional vs exportaciones de vehículos. | 105 |
| Figura 25 Exportaciones (Cifras FOB) de vehículos ecuatorianos..... | 106 |
| Figura 26 Lugares de destino de las exportaciones automotrices..... | 107 |
| Figura 27. Balanza Comercial Proyectada..... | 113 |
| Figura 28. Producción Nacional Sector Automotriz | 114 |
| Figura 29. Ventas Sector Automotriz..... | 115 |
| Figura 30. Balanza Comercial Relativa..... | 116 |

RESUMEN

La presente investigación tiene como finalidad analizar el efecto generado en las exportaciones de la industria automotriz ecuatoriana a partir de la política pública para la transformación de la matriz productiva.

La investigación se realizó a través de una metodología mixta desde el enfoque cualitativo el cual permitió describir los ejes de la estrategia para la transformación de la matriz productiva y cuantitativo ya que recopilamos datos, se elaboró cuadros y gráficos estadísticos sobre las exportaciones del sector automotriz ecuatoriano.

Así mismo la investigación descriptiva permitió conocer la situación actual del sector automotriz y a través de la investigación explicativa logramos conocer las causas de la implementación de la estrategia para la transformación de la matriz productiva y el posible impacto en la industria nacional.

Para la recolección de datos se realizó entrevistas a un grupo de expertos entre ellos representantes de INDIMA, CINAE, INDELASTO, CIAUTO mediante diferentes preguntas con la finalidad de conocer la opinión de directivos del sector automotriz del país, y además se usó el análisis documental para recopilar información secundaria sobre la producción de automotores, ventas y exportaciones de vehículos.

Para el análisis de la estrategia para la transformación de la matriz productiva se tomó en cuenta los tres principales ejes que conforman esta política pública, como son: Entorno y Competitividad Sistémica, Desarrollo y Fortalecimiento de Cadenas Productivas e Industrias Básicas de los cuales se determinó grandes debilidades que no permiten el avance de la matriz productiva

Como resultados del estudio se destaca que tanto la producción como las exportaciones de vehículos manufacturados en el Ecuador han tenido un decrecimiento importante a partir del año 2012, lo cual quiere decir que el impacto de la estrategia para la transformación de la matriz productiva no ha generado beneficios para el desarrollo y crecimiento del sector automotriz ecuatoriano.

Palabras claves: industria automotriz, vehículos, ensambladoras, CKD, CBU, matriz productiva, exportaciones, autopartes.

ABSTRACT

The present of this research is to analyze the effect generated in the exports of the Ecuadorian automotive industry from the public policy for the transformation of the productive matrix.

The research was conducted through a mixed methodology from the qualitative approach which allowed us to describe the axes of the strategy for the transformation of the productive and quantitative matrix as we collected data, statistical tables and graphs were prepared on the exports of the Ecuadorian automotive sector.

Likewise, the descriptive research allowed to know the current situation of the automotive sector and through the explanatory research we were able to know the causes of the implementation of the strategy for the transformation of the productive matrix and the possible impact on the national industry.

For the collection of data, interviews were conducted with a group of experts including representatives of INDIMA, CINAIE, INDELASTO, CIAUTO through different questions in order to know the opinion of executives of the automotive sector of the country, and also used the documentary analysis for collect secondary information about automotive production, sales and vehicle exports.

For the analysis of the strategy for the transformation of the productive matrix, the three main axes that make up this public policy were taken into account, such as: Environment and Systemic Competitiveness, Development and Strengthening of Productive Chains and Basic Industries, of which large weaknesses that do not allow the advance of the productive matrix

As a result of the study it is highlighted that both production and exports of manufactured vehicles in Ecuador have had a significant decrease since 2012, which means that the impact of the strategy for the transformation of the productive matrix has not generated benefits for the development and growth of the Ecuadorian automotive sector.

Key Words: automotive industry, vehicles, assemblers, CKD, CBU, productive matrix, exports, auto parts.

INTRODUCCIÓN

El sector automotriz del Ecuador es uno de los más importantes dentro de la industria manufacturera del país. Esta industria se desarrolla en un mercado altamente competitivo y exigente en cuanto a normativas técnicas, de seguridad y ambientales, siendo un reto para la industria local igualar y superar los niveles de competitividad de otros países de la región y más aún de países europeos o asiáticos.

A nivel mundial, la industria está conformada por empresas fabricantes de vehículos y de partes y piezas, las mismas que tienen un alto nivel de encadenamiento productivo y con exigentes estándares de operación y relaciones de negocio que normalmente van del mediano al largo plazo. Se destacan en la industria dos tipos de fabricantes: los de equipo original y de postventa o de reposición. La cadena de valor de la industria indica el alto nivel de costos que involucra la materia prima e insumos con un 48% dentro del costo de producción de un vehículo. Así también, un rubro importante es la distribución y mercadeo de los productos terminados hacia el mercado local e internacional de consumidores que equivale al 31% del costo total de producción. Las grandes empresas fabricantes de productos automotrices arrojan dos tipos de productos: vehículos terminados denominados (CBU), y los vehículos desarmados denominados (CKD), los cuales se exportan hacia otros países para ser ensamblados y comercializados.

En Ecuador, la industria automotriz se compone de tres plantas ensambladoras como: Omnibus BB, Ciauto y Aymesa, a estas se suma otras empresas dedicadas a la fabricación de partes y fabricantes de carrocerías.

En la presente investigación se analiza la situación de las exportaciones del sector automotriz ecuatoriano con base en los programas de gobierno implementados como parte de la política pública para la transformación de la matriz productiva; la misma que incluye cinco capítulos que se detallan a continuación.

En el capítulo 1 se exponen aspectos referentes al problema de estudio; la justificación de la investigación; el objetivo general y objetivos específicos a ejecutar; y, las preguntas directrices del estudio.

En el capítulo 2 se muestra la fundamentación teórica que guía la investigación, resaltando los antecedentes investigativos y el marco teórico conceptual, en este último se explica teóricamente las variables del estudio, por un lado, la matriz productiva nacional, y por

otro las exportaciones y el sector automotriz en general. Estos aspectos son importantes para comprender el sustento técnico del estudio.

En el capítulo 3 se detalla la metodología empleada para ejecutar la investigación, partiendo del enfoque metodológico, los tipos de investigación, la definición y Operacionalización de las variables a estudiar, la definición de la hipótesis que se va a tratar de demostrar a lo largo del estudio, los métodos empleados y el análisis estadístico.

En el capítulo 4 se exponen los resultados logrados durante la fase de recopilación de información y aplicación de técnicas de investigación. Se destaca la información relativa a las dos variables estudiadas, incluyendo los hallazgos del análisis documental y la entrevista aplicada. Asimismo, se plantea una discusión sobre los hallazgos detectados durante toda la fase investigativa con énfasis en los que tratan de probar o negar la hipótesis.

Finalmente, en el capítulo 5 se describen las conclusiones y recomendaciones del estudio. Estos dos elementos basados en la síntesis de la información recopilada sobre el tema.

I. PROBLEMA

1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

En la actualidad la matriz productiva del Ecuador se caracteriza por ser un modelo concentrador, excluyente y extractivista, ubicando al país como una economía poco competitiva, desigual y vulnerable frente a los cambios que se presentan en un mundo globalizado. Esta estructura productiva ha conducido al país a una alta dependencia de los ingresos que provienen de la exportación de materias primas y de la extracción del petróleo, y que sumado al bajo nivel de industrialización, tecnología e innovación en los diferentes procesos productivos para obtener bienes con mayor valor agregado, ha generado un intercambio comercial desigual, lo que a su vez representa el déficit de la balanza comercial, superarlo equivale a dar un giro total en la estructura del país que permitirá al Ecuador la construcción del país del Buen Vivir que se anhela. (Palacios ,2016)

Es por esto que una de las estrategias que se ha venido implementando en la política económica nacional es la Transformación de la Matriz Productiva. Esta tuvo sus inicios en el gobierno de Rafael Correa y es un reto que debe ser asumido por el actual gobierno. El cambio de la Matriz Productiva busca aumentar la eficiencia, innovación y diversificación del patrón productivo del país, además de llegar a ser una estrategia de industrialización enmarcada en los principios del Plan Nacional del Buen Vivir. El objetivo es superar el modelo primario exportador que ha sido el principal obstáculo para que el Ecuador tenga una mayor participación en mercados internacionales, a través de la nueva industria básica e intermedia.

Según la Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo (2012) “La matriz productiva ha sido una de las principales limitantes para que el Ecuador alcance una sociedad del Buen Vivir”. Es así como después de cinco años no se ha evidenciado un cambio significativo en la estructura actual de la economía ecuatoriana, impidiéndole generar ingresos para cubrir las necesidades de la población y lograr la redistribución de la riqueza. Alberto Acosta en su libro “La Maldición de la Abundancia”, afirma que anteriormente se creía que la riqueza de los recursos naturales permitía obtener un desarrollo sustentable y lograr el bienestar de la sociedad, los resultados son más bien modestos puesto que el Ecuador todavía enfrenta los problemas sociales y económicos característicos de un país en

vías desarrollo. En efecto Ecuador sigue exportando materias primas con poco o ningún valor agregado, esta situación se acentúa al constatar que el petróleo, siendo un recurso natural es la principal fuente de ingresos para el país.

De tal forma que el gobierno ecuatoriano con el fin de promover nuevos sectores económicos y buscar otra fuente de ingresos, ha visto la necesidad de poner mayor atención en la inversión de tecnología e innovación en los procesos productivos de los sectores como es el automotriz, que pueden dar un impulso al crecimiento de la economía ecuatoriana.

Es así que, a la luz de los datos sobre las exportaciones no petroleras, se constata que uno de los sectores que tiene un aporte significativo en la economía del país es el automotriz. En efecto según datos del Banco Central del Ecuador (2017) “Las exportaciones del sector automotriz en el 2012 fueron de USD 573.3 millones y 64.2 miles toneladas”. Del total mencionado destaca la partida 87.03 “vehículos automóviles” que alcanzó los USD 458.7 millones y 51.4 miles de toneladas. A continuación, se ubicó la partida 40.11 “neumáticos y llantas” que registró un valor por USD 104.5 millones en 2012, seguido por la exportación de “partes, piezas y accesorios para vehículos automotores” con USD 10.1 millones, siendo el 2012 el mejor año en las exportaciones del sector hasta el momento, aportando así aproximadamente un 7 % del PIB no petrolero. En el periodo 2011 hasta noviembre del 2016 las exportaciones totales fueron de USD 1,675.3 millones y 228.3 miles toneladas”, datos que corroboran que este sector es un potencial eje de transformación industrial.

Además, el Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones (Pro Ecuador, 2017), establece 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. Sólo en el caso de impuestos se estima que en el año 2016 se recaudaron alrededor de USD 400 millones, además de su impacto en la generación de empleo en las diferentes partes de su cadena, desde el ensamble hasta la distribución y venta” (p.3)

A pesar de que los datos corroboran que la industria automotriz aporta a la economía del país, no ha existido un apoyo por parte del gobierno en los últimos años. La escasa mano de obra calificada y de talento humano, retrajo aún más su diversificación productiva y

expansión a mercados internacionales. Su escaso nivel de investigación y especialización impidió su crecimiento acelerado en relación con el avance y desarrollo que a nivel internacional implica esta actividad.

Este sector también ha sido afectado por la baja inversión en tecnología e innovación, debido a la inestabilidad y las malas decisiones de los anteriores gobiernos, impidiéndole desarrollar nuevos procesos de fabricación que aumenten su rendimiento y mejoren la calidad de los sus productos, para cubrir las necesidades y satisfacer los requerimientos del mercado.

Ya en la actualidad, un proyecto ambicioso que tiene el gobierno es la creación de la primera empresa de producción de autos eléctricos. Dicho proyecto se llevaría a cabo entre la empresa pública Yachay y la industria tecnológica privada Red Tech. El acuerdo consiste en la implementación de una fábrica de producción de autos eléctricos, baterías, motores y otros productos electrónicos relacionados con la movilidad sostenible y que promueva la inversión privada en el país.

En consecuencia, el ensamblaje en el sector automotriz no es el único objetivo ecuatoriano, sino también la producción de vehículos y motocicletas 100% ecuatorianos con lo que se estaría cumpliendo con el cambio de patrón productivo. Además, sería un aporte económico, tecnológico e industrial para el país.

1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

¿Cómo contribuye la transformación de la matriz productiva en las exportaciones del sector automotriz ecuatoriano?

1.3. JUSTIFICACIÓN

La finalidad del presente trabajo de investigación es determinar cómo contribuirá la transformación de la matriz productiva en la producción y exportación del sector automotriz ecuatoriano siendo esta de interés social, porque puede convertirse en una fuente de información pertinente para quienes puedan tomar eventualmente decisiones en base los resultados que se obtenga.

La importancia del proyecto radica en investigar si la implementación de la estrategia para la transformación de la matriz productiva fomenta las exportaciones y permite el crecimiento del sector automotriz ecuatoriano.

El cambio de la estructura productiva del país necesita de la participación de los diferentes actores sociales, como empresarios, instituciones públicas y privadas, el Estado y la academia como portadora de conocimientos y talento humano, de aquí la importancia de llevar a cabo esta investigación. Además, está completamente vinculada a la misión y visión de la universidad de fomentar la investigación enfocada a la solución de problemas del entorno.

La presente investigación se concentra en el análisis del cambio del patrón productivo que persigue el gobierno particularmente a través del desarrollo del conocimiento, investigación e innovación. Esto con un enfoque industrial y logístico, que contribuirá al desarrollo de empresas afines al sector automotriz. En la actualidad, la presencia de empresas multinacionales del sector automotriz en Ecuador ha liderado la transferencia y asimilación de tecnologías para empresas de autopartes y de ensamblaje, prueba de ello es el desarrollo tecnológico alcanzado por la industria automotriz ecuatoriana.

Según Pro Ecuador, 2017 establece que la industria automotriz ha impulsado a otras industrias del sector productivo como la siderúrgica, metalúrgica, metalmecánica, minera, petrolera, petroquímica, del plástico, vidrio, electricidad, robótica e informática, industrias claves para la elaboración de los vehículos. De este modo, el sector automotriz integra a diferentes actores, tanto para las firmas autopartistas proveedoras de partes y piezas; así como para las ensambladoras que son las firmas que imponen los estándares productivos de la cadena.

La investigación será de utilidad ya que se manejará datos e información precisa, real, factible y sistemática, convirtiéndose así en la puerta de entrada para futuras investigaciones de estudiantes de la Carrera de Comercio Exterior o afines, puesto que minimizará tiempo y esfuerzo para quienes decidan continuar más a fondo nuestro tema de investigación. Por lo tanto, esta investigación está ligada a cumplir con los planes y objetivos propuestos, con la investigación de este proyecto los beneficiarios serán las empresas del sector automotriz ya que estos estudios se destinarán directamente hacia ellos y por ende contribuirá a mejorar competitivamente la industria automotriz del Ecuador a través de la transformación de la matriz productiva que promueve el gobierno.

1.4. OBJETIVOS Y PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN

1.4.1. Objetivo General

Determinar el impacto en las exportaciones del sector automotriz ecuatoriano con la transformación de la matriz productiva.

1.4.2. Objetivos Específicos

- Fundamentar bibliográficamente la transformación de la matriz productiva y las exportaciones del sector automotriz, mediante información secundaria describiendo las variables en estudio.
- Diagnosticar la situación actual de las exportaciones del sector automotriz y su incidencia en la economía ecuatoriana.
- Identificar el impacto en las exportaciones del sector automotriz con la implementación de la estrategia para la transformación de la matriz productiva.

1.4.3. Preguntas de Investigación

¿En qué consiste la transformación de la matriz productiva?

¿Por qué es importante la transformación de la matriz productiva para el sector automotriz?

¿Qué estrategias se debe implementar para incrementar las exportaciones del sector automotriz?

¿Quiénes son los principales exportadores del sector automotriz del Ecuador?

¿Existen acuerdo o incentivos que faciliten las exportaciones del sector automotriz?

II. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA

2.1. ANTECEDENTES INVESTIGATIVOS

Una vez revisadas las investigaciones que abordan el tema de la transformación de la matriz productiva del Ecuador, así como de las exportaciones del sector automotriz se considera pertinente presentar algunos puntos de los siguientes trabajos científicos:

MATRIZ PRODUCTIVA

1. En el año 2012, en el libro “Cambio estructural para la igualdad: Una visión para el desarrollo” publicado por la CEPAL, se expone un enfoque sobre el cambio en la estructura productiva como camino para la inserción en los mercados mundiales. El cambio estructural se basa en la dinamización de los sectores con mayor intensidad en conocimiento, innovación y tecnología. Ello se traduce en un mejoramiento de la productividad, del valor agregado y diversificación productiva, disminuyendo también la tasa de desempleo.

Así mismo, se detalla que para el cambio en la estructura productiva son indispensables las políticas industriales y el rol que desempeñe el Estado para llevar adelante este proceso, también es necesaria la investigación y desarrollo y la tecnología para desarrollar un sistema productivo eficiente. Este antecedente es relevante para la investigación porque nos explica la necesidad de una modificación en la estructura económica y productiva para lograr un sistema más justo, por lo tanto, esta estrategia sirve como base para la transformación de la matriz productiva que pretende alcanzar el buen vivir.

La estructura productiva que busca el Ecuador se basa en la relación de factores como son la innovación, tecnología, el desarrollo del conocimiento y la investigación, dichos componentes se involucran directamente con el sector automotriz por lo cual es necesario apoyarse en este artículo científico, ya que nos permitirá describir de mejor manera la importancia del desarrollo de industrias para alcanzar un sistema productivo especializado que permita el desarrollo del país.

2. La iniciativa para el cambio de la estructura productiva del Ecuador tiene origen en la Agenda para la Transformación Productiva (2013), en donde se establecen los objetivos y estrategias para fomentar la transformación de la matriz productiva. Ecuador necesariamente

debe cambiar su patrón de especialización, para ello se busca diversificar y potenciar la producción, poniendo mayor atención a los sectores del conocimiento y la innovación. Este cambio posibilitará que el país empiece otra trayectoria de economía diferente al del patrón primario exportador que han mantenido al país en la con un bajo crecimiento, sin sobrepasar esa frontera tecnológica que permita mejorar la calidad de vida de los habitantes, y sobre fortalecer la estructura productiva del país.

Este antecedente es pertinente tratarlo porque describe como la economía del Ecuador históricamente ha estado vinculada a la extracción y exportación de materias primas, pero también orienta hacia la necesidad de un cambio de nuestra estructura como política para lograr objetivos económicos y sobre todos sociales. Es imprescindible también la implementación de políticas y programas para mejorar la estructura productiva del país, que permitan generar competitividad y productividad, que facilite un mayor desarrollo tecnológico mismo que contribuya a potencializar la diversificación productiva.

3. Bravo, D (2013), en su investigación realizada, expone la escasa diversificación del aparato productivo como la mayor debilidad de la economía del país, esta investigación va encaminada a priorizar algunos sectores de la economía con el fin de plantear nuevas alternativas que permitan modificar la matriz productiva en base a la incorporación de valor agregado a bienes y servicios, al uso intensivo y adecuado de tecnología y al aprovechamiento de las ventajas competitivas y comparativas que posee el país. Este tema permite profundizar más el problema de escasa diversificación productiva existente en el país.

Como ya se ha mencionado en otros estudios el rol del estado juega un papel muy importante dentro del desarrollo de una nueva estructura productiva, pues regula y controla la política pública dentro de los sectores económicos, productivos y sociales. Estas políticas deben encaminarse a buscar una economía próspera apoyada en producir bienes industriales de alto valor agregado, vinculadas con nuevos conocimientos y tecnologías de calidad.

4. De igual forma se identifica una investigación sobre el Análisis del desarrollo productivo en Chile: Tendencias y Determinantes (Marshall & Rodríguez, 2010), trabajo que presenta estudios acerca de la integración internacional, la especialización de la

estructura productiva y sobre todo pone en manifiesto los bajos niveles de innovación que presentaba Chile para ese entonces.

Este estudio permite establecer los factores claves para el desarrollo de una nueva economía como son: la inversión en capital humano, conocimiento tecnológico y la creación de nuevos sistemas tanto de incentivos como una baja en impuestos que permita mayor flujo de inversión.

Chile como la mayoría de los países latinoamericanos mantiene por décadas una economía basada en actividades productivas vinculadas a los recursos naturales, que se ven afectadas por la competitividad mundial lo que le obliga a crear una nueva estructura económica es decir el cambio a una nueva matriz productiva basada en agregación de valor a la producción con factores claves como el conocimiento y la tecnología. (Marshall & Rodríguez, 2010).

Es así que este artículo es concerniente con el tema de investigación, ya que podemos relacionar la estructura productiva de los 2 países haciendo énfasis en los factores que permitieron a Chile dejar atrás una economía basada en actividades productivas vinculadas a los recursos naturales, para pasar a una economía basada en la innovación y el conocimiento, para así diversificar la producción e incrementar la exportación de productos industriales como es el caso del vino, equipos radiodifusores, automóviles, baterías.

5. En el año 2016, Dayni Palacios en un artículo científico con el tema “Cambio de la matriz productiva del Ecuador y su efecto en el comercio exterior”, llega a la conclusión de que el patrón de especialización primario exportador y extractivista ha sido posiblemente el problema más grave de la economía ecuatoriana durante toda la época republicana, superarlo equivale a dar un giro total en la estructura del país y le permitirá al Ecuador la construcción del país del buen vivir que se anhela. Los requisitos para cambiar la matriz productiva serían: el aprovechamiento de la globalización tecnológica, una visión planificadora de largo plazo, la apertura al mercado mundial, la estabilidad política y la seguridad jurídica, la productividad nacional, una importante captación de inversión extranjera, la efectividad del Estado, la competitividad del sector privado, y el desarrollo de clúster.

SECTOR AUTOMOTRIZ

6. 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.

7. 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 Kía con un 12,00%, Hyundai 9,00%, y el resto de las marcas presentó una participación igual o inferior al 6,00%.

Este antecedente nos ayuda 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.

8. María Arteaga, en su investigación “La Industria Automotriz Ecuatoriana Análisis y Perspectiva para el Comercio Exterior” llega las siguientes conclusiones.

En el Ecuador estos últimos años ha crecido y se ha estimulado el desarrollo de la industria del ensamblaje de vehículos especialmente para abastecer la demanda interna del país y de los mercados de la Comunidad Andina de Naciones. El tamaño del mercado en Ecuador es de un promedio de 46.000 vehículos vendidos anualmente, observándose algunos factores que afectaron la demanda doméstica de vehículos en el Ecuador, como son: crédito al sector, gustos y preferencias, prestigio de la marca, disponibilidad y costos de repuestos, número de distribuidores o dealers.

Respecto al comercio exterior del sector automotor, se puede señalar que las exportaciones a Colombia fueron las que reflejaron las mayores tasas de crecimiento con relación a las exportaciones realizadas a los demás países de destino como Chile y los países de Caribe, sin embargo, dentro del mercado colombiano las exportaciones a su vez han venido perdiendo importancia en la mayoría de las categorías de vehículos vendidos durante el período analizado

Esta investigación resalta la importancia del sector automotriz en nuestro país, ya que en los últimos años ha venido creciendo especialmente en el ensamblaje de vehículos.

Por lo tanto, al cambiar el patrón productivo de nuestro país podremos desarrollar una industria automotriz que ayude al desarrollo de nuestra economía basándose en la generación de conocimiento y al acceso a la tecnología. Logrando así ser una economía industrializada que permita mantener la estabilidad en un mundo globalizado, por ello los sectores estratégicos son un eje fundamental que permitirán alcanzar este cambio, siendo indispensable fortalecer y mejorar sus sistemas productivos.

9. En un estudio de la ESPOL en el año 2017 sobre la industria automotriz nos expone que esta se enfrenta a un entorno globalizado donde la producción requiere de un elevado y creciente nivel tecnológico, sujeta además a factores que afectan a la sostenibilidad de sus operaciones.

Además, nos habla sobre las barreras que debe superar esta industria para ser competitiva frente a otros países, como son: relativo valor agregado de partes fabricadas localmente, baja escala de producción local, altos costos logísticos y de materias primas, baja inversión, además de la coordinación entre estado y empresas.

2.2. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA

2.2.1 Teoría de la ventaja competitiva (Michael Porter)

Michael Porter (2010), señala que el factor esencial del éxito de un país reside en su posicionamiento estratégico, es decir en crear bienes que los diferencie del resto de sus competidores, mediante la aplicación del diamante de la competitividad basado en la creación y aplicación de ventajas que le permitan a un país mantenerse y crecer en el entorno socioeconómico.

Mediante el cambio de la estructura productiva del país, se generaría una ventaja competitiva para el sector automotriz a través la tecnología e innovación con el fin de producir bienes de calidad, con mayor agregación de valor y alto grado de tecnificación logrando así diversificar el producto y ampliarse nuevos mercados internacionales.

2.2.2 Nueva teoría del comercio internacional (Paúl Krugman)

Paúl Krugman y Maurice Obstfeld (2014) 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.

Aplica al análisis de la investigación debido a que si existe un gran volumen en la producción y ensamblaje del sector automotriz además de las industrias afines el comercio se vuelve dinámico y los costos de producción serán menores, por tal motivo Ecuador debe buscar incrementar sus niveles de producción a gran escala, diversificado y ampliando su oferta exportable de tal forma que pueda ser competitivo dentro mercados internacionales.

2.2.3 Teoría de industrialización por sustitución de importaciones (Raul Prebisch)

La sustitución de importaciones se aborda como un modelo de desarrollo económico sostenible, que surge de la combinación de avances tecnológicos de diversas industrias con las realidades de quienes las aprovechan, dando como resultado un proceso industrial con miras a la inmersión de productos y servicios en el mercado internacional, con la más alta

calidad y valor agregado, de tal manera que sean altamente competitivos. (Guarín A. & Franco D., 2013)

La transformación de la Matriz productiva parte de la aplicación de la innovación y tecnología en los procesos productivos, es ahí donde el sector automotriz debe aprovechar el rediseño de la estructura productiva que comenzó con el anterior gobierno y así producir bienes de calidad con valor agregado, con el objetivo de alcanzar un nivel de industrialización que les permita equilibrar la balanza comercial.

2.3 FUNDAMENTACIÓN CONCEPTUAL

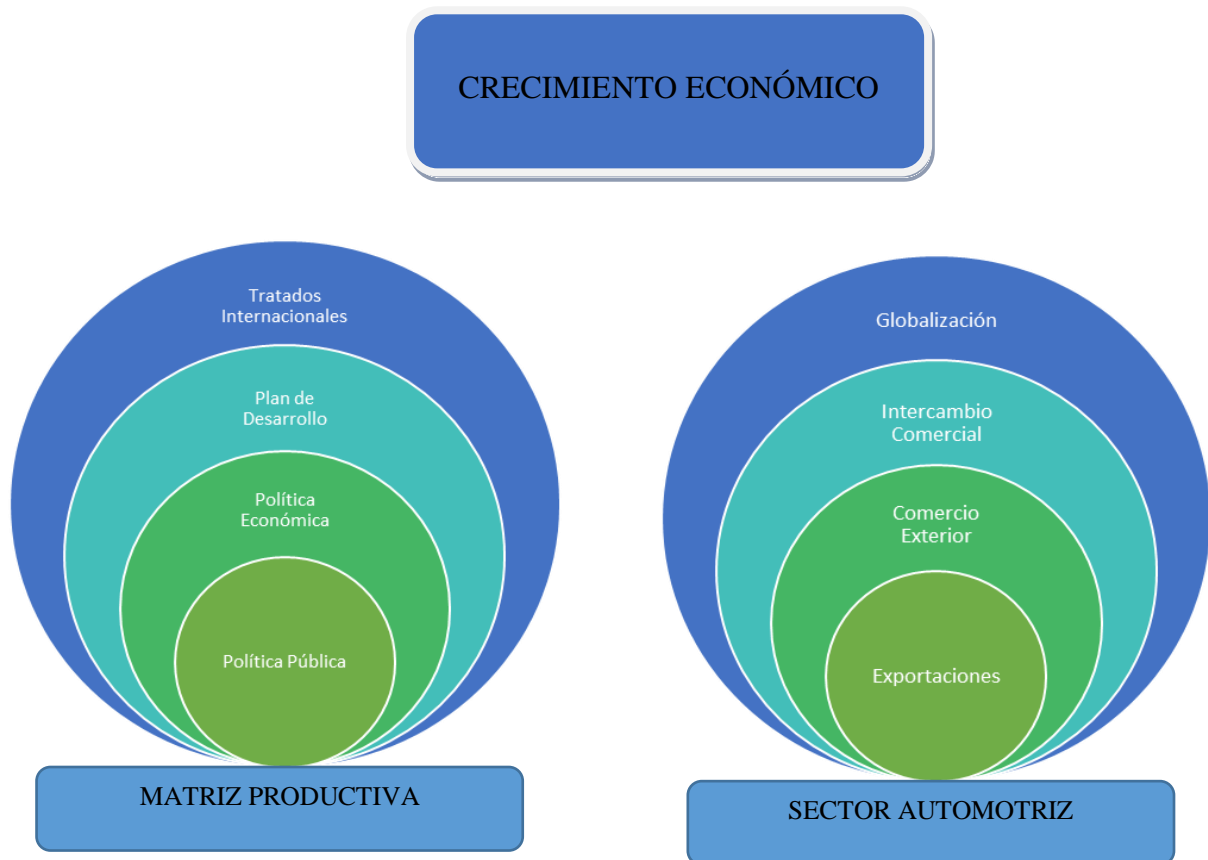


Figura 1 Conceptualización de las Variables
Elaborado Por: Polit Andrés Leandro

En este capítulo se describen las variables de estudio, que nos permitirá caracterizar los contenidos importantes y necesarios que fundamentarán la base conceptual de la investigación.

2.3.1 Crecimiento Económico

El crecimiento económico hace referencia al aumento de la cantidad de trabajos que hay por metro cuadrado, la renta o el valor de bienes y servicios producidos por una economía, habitualmente se mide en porcentaje de aumento del producto del PIB. (Astudillo,2012, pág.122)

Uno de los principales objetivos del estado en la economía del país es promover el incremento del PIB, tomando en cuenta que la política económica debería estar orientada a generar empleo para de esta manera lograr la producción potencial plena.

El crecimiento económico es tomado como una medida del bienestar para la población de un país o región económica, es decir si un país tiene crecimiento económico considerable esto representa un beneficio para los habitantes.

Es por eso que la estrategia para la Transformación de la Matriz Productiva se considera un punto vital para el crecimiento económico del país y esto se lo puede lograr a través de unos del sector más fuerte económicamente hablando como es el automotriz.

2.3.1.1 Tipos de crecimiento económico

- El primer tipo de crecimiento indica que la economía crece por que 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.
- El segundo nos habla del conocimiento o capital humano capacitado para desarrollar tareas que nos den una ventaja competitiva frente a otros países, la clave de este crecimiento se centra en la educación.
- Los procesos tecnológicos son un punto clave para el desarrollo económico de un país ya que ayudan a producir bienes de calidad en menores tiempos y costos

Estos tipos de crecimiento están relacionados de los ejes de la transformación de la matriz productiva, que aplicándolos correctamente en procesos industriales en este caso dentro del sector automotriz se obtendrán beneficios y un mejor bienestar para el país.

2.3.2 Acceso a mercados Internacionales

Según la OMC se entiende por acceso de las mercancías a los mercados las condiciones y las medidas arancelarias y no arancelarias convenidas por los Miembros para la entrada de determinadas mercancías a sus mercados.

2.3.2.1 Condiciones de acceso a mercados internacionales

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

Condiciones Arancelarias: Las barreras arancelarias son restricciones al comercio externo de un país, mediante impuestos a la exportación e importación de bienes o servicios por parte de un país o una zona económica.

A estos impuestos se les conoce como aranceles. Las barreras arancelarias suponen un freno a muchos negocios ya que encarecen el precio del bien que se va a vender o a comprar, dependiendo de sus características y su volumen de intercambio.

Además, es una herramienta de control fiscal y presupuestaria además de regulación internacional. Permite saber si un bien o servicio está fiscalizado y, por tanto, reconocer si es legal o no. Si bien es cierto, que en muchos países las barreras arancelarias son un obstáculo para la entrada de inversión extranjera directa y la llegada de capitales al país que hacen de éste un lugar más atractivo para la inversión.

Condiciones No Arancelarias: Las barreras no arancelarias son regulaciones impuestas por los gobiernos para dificultar o evitar la importación de determinadas mercancías sin elevar impuestos. Ello, con el objetivo de favorecer a los productores locales. Es decir, son políticas destinadas a limitar la entrada de ciertos bienes o servicios del extranjero que compiten con la oferta nacional.

Son una forma de proteccionismo que no utiliza aranceles. Precisamente, se distinguen de las barreras arancelarias en que éstas se basan en impuestos, mientras que las barreras no arancelarias utilizan regulaciones y estrategias diferentes a los impuestos para dificultar la importación. (OMC,2015.)

2.3.3 Tratados Internacionales

Según el Ministerio de Asuntos Exteriores de la Unión Europea un Tratado Internacional es un acuerdo celebrado por escrito entre Estados, o entre Estados y otros sujetos de derecho internacional, como las organizaciones internacionales, y regido por el Derecho Internacional.

Un acuerdo internacional es un documento por el cual un Estado o una organización internacional asume obligaciones y adquiere derechos ante otros en el ámbito del derecho internacional.

Los acuerdos internacionales sirven para establecer reglas concretas para la asociación en áreas específicas. Pueden, por ejemplo, establecer criterios por los cuales los turistas de un país quedan exentos de visa para viajar a otro país. O pueden establecer la entrada de

productos libres de impuestos de un país al otro. Esos acuerdos –comúnmente denominados “tratados”, “convenciones” o, justamente, “acuerdos”– generan un compromiso jurídico.

2.3.4 Plan de Desarrollo

Un plan de desarrollo es una herramienta de gestión de los gobiernos que promueve el desarrollo socio económico en un determinado territorio. De esta manera, sienta las bases para atender las necesidades insatisfechas de la población y para mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos.

2.3.5 Política Económica.

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

2.3.6 Política Pública

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

Entendemos por política pública:

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

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

a. La acumulación es el objetivo primordial, en la medida que es la ganancia y su reinversión dentro de los procesos productivos que son los objetivos primordiales de la acción del mercado y del estado.

b. La legitimación social para que la población acepte el orden establecido (Pacheco, 2009, p.83)

Igualmente, a partir de la política pública se despliega una serie de políticas encaminadas a cumplir los objetivos de los estados entre ellas está la política de empleo y producción que según Pacheco (2009) dice que: “Los objetivos de estas políticas son tres: generar fuentes de trabajo para toda la población, emplear racionalmente de los factores de producción, naturaleza y capital y abastecer a la población nacional de los bienes y servicios para satisfacer sus necesidades vitales” (p.89)

2.3.7 Transformación de la Matriz Productiva (Variable Independiente)

2.3.7.1 La matriz productiva

Uno de los objetivos del Plan Nacional de Buen Vivir, es promover la transformación de la matriz productiva, para renovar la economía, dinamizar la productividad, garantizar la producción y el consumo interno; y, como idea principal salir de la dependencia primario-exportadora (Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo – Senplades, 2012).

La Matriz Productiva es la forma cómo se organiza la sociedad para producir determinados bienes y servicios a través de un conjunto de interacciones entre los distintos actores sociales que utilizan los recursos que tienen a su disposición para llevar adelante las actividades productivas, donde se incluye los productos, los procesos productivos y las relaciones sociales, en la cual se asienta la esencia de la realidad económica y social de los países. (SENPLADES, 202).

Ya en la actualidad Lenin Moreno en su plan de gobierno “**Plan Toda una Vida**” prioriza continuar con la estrategia de la transformación de la matriz productiva. Los desafíos se encuentran ahora en mantener una economía inclusiva que modifique su composición relativa para el cambio de matriz productiva: una economía que genere alto valor agregado, a la par de propiciar una sociedad con valores basados en la solidaridad y la corresponsabilidad.

En el plan también se habla de Promover una economía competitiva y resiliente, mediante el tránsito progresivo hacia una bioeconomía inclusiva y sostenible, sustentada en la capacidad de integrar las políticas de gestión de la biodiversidad con aquellas que fomenten la innovación y el desarrollo tecnológico y su inserción en la matriz productiva del país. El desafío de este gobierno es alcanzar la transformación de la matriz productiva e incentivar nuevas producciones, para superar la estructura primario-exportadora.

En el cambio de matriz productiva es clave favorecer la transformación y diversificación productiva. A largo plazo, los esfuerzos deben encaminarse a cambiar la especialización productiva y superar la grave heterogeneidad estructural, lo que implica afectar las bases de las estructuras económicas y productivas que hemos heredado. (Plan Nacional de Desarrollo,2017)

Para conseguir un cambio en la matriz productiva del país y dejar un lado el antiguo patrón de especialización primario exportador, se busca diversificar la producción desarrollando nuevas industrias que amplíen su oferta actual, para ello se requiere la agregación de valor a la producción nacional, es decir darle un valor adicional a los bienes y servicios incorporando tecnología, innovación y conocimiento desde sus procesos productivos.

Al lograr incrementar la producción del país se sustituirá selectivamente las importaciones permitiendo así mejorar la calidad de bienes y servicios nacionales que permitan alcanzar altos niveles de productividad mismos que contribuirán al fomento de las exportaciones de productos nuevos con valor agregado, hacia nuevos mercados internacionales. (ver figura 1)



Figura 2. Matriz Productiva.

Fuente: Vicepresidencia de la República 2013.

2.3.7.2 Diversificación productiva

Moreno A. (2011) manifiesta que la diversificación productiva es variar o multiplicar la producción respecto a la tradicional, independientemente de los niveles de tecnología, competitividad, capacidades y estructuras económicas.

La diversificación productiva consiste en multiplicar la productividad de los bienes que se producen en un país con el fin de ofrecer una variedad de productos.

El objetivo principal de la Diversificación Productiva (es generar nuevos motores de crecimiento económico que lleven a la diversificación y la sofisticación económica, la reducción de la dependencia a los precios de materias primas, la mejora de la productividad, el aumento del empleo formal y de calidad, y un crecimiento económico sostenible de largo plazo).

2.3.7.3 Valor Agregado

Rojas J. (2013) Menciona que la agregación de valor es una característica o servicio extra que se le da a un producto o servicio, con el fin de darle un mayor valor comercial; generalmente se trata de una característica o servicio poco común, o poco usado por los competidores, y que le da al negocio o empresa cierta diferenciación. (p. 2)

La agregación de valor consiste en incorporar una característica relevante a un producto para que tenga una ventaja de diferenciación sobre los demás.

Los países con mayores índices de desarrollo son aquellos que pueden agregar más valor a sus productos, valor que redundará en una mayor calidad de vida para sus ciudadanos

En términos económicos, el valor agregado es el valor económico adicional que adquieren los bienes y servicios al ser transformados durante el proceso productivo. En otras palabras, el valor económico que un determinado proceso productivo adiciona al ya plasmado en las materias primas utilizadas en la producción. El cálculo en términos de valor se usa en algunos cálculos de coste beneficio, eficiencia económica, productividad, etc.

2.3.7.4 Producción nacional

Se refiere a la relación que existe entre los bienes producidos y los recursos utilizados para ello, se dice que, entre menos recursos utilizados en una producción en un país, este será más productivo porque sabe utilizar su patrimonio sin provocar desperdicios.

La producción nacional viene a ser el Producto Interno Bruto (PIB), el cual se define como el valor monetario de todos los bienes y servicios finales producidos en el país en un periodo determinado. De esta definición ha de destacarse que se habla de bienes y servicios y que éstos son finales.

2.3.7.5 Desarrollo tecnológico

Es el proceso de actualizarse de acuerdo a los aspectos de última generación en cuanto a avances tecnológicos, los factores que influyen en el crecimiento tecnológico pueden suceder en la necesidad de mejorar la eficiencia de un proceso, de la duración de una máquina o de la fiabilidad de un dispositivo, además influyen factores sociológicos, demográficos, económicos, culturales, entre otros. (Quintanilla, 2005).

El desarrollo tecnológico es el conjunto de conocimientos científicos y técnicos que permiten crear y diseñar bienes para satisfacer las necesidades de los mercados.

2.3.7.6 Sustitución selectiva de importaciones

Según Guarín A. & Franco D., (2008), la sustitución de importaciones es una herramienta estratégica dentro de un modelo de desarrollo económico sostenible, que surge de la combinación de avances tecnológicos de diversas industrias con las realidades de quienes

los aprovechan, dando como resultado un proceso industrial con miras a la inmersión de productos y servicios en el mercado internacional, con la más alta calidad y con el valor agregado que los constituya como altamente competitivos. Se refiere a empezar a producir bienes en el mercado local, que normalmente se importan de otros países.

2.3.8 Globalización

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

La globalización ha aportado en gran medida en las últimas décadas en la economía mundial, este proceso ha sido tan importante y trascendental que ha sobrepasado los límites geográficos proporcionando una mayor apertura al comercio internacional, llevando a exportar e importar mercancías de un país hacia todo el mundo, en medio de este fenómeno se han establecido entidades internacionales que regulan estas operaciones incentivando el libre tráfico de capitales financieros, comerciales e intelectuales. Para establecer esta parte del estudio se toma como punto de partida y soporte el concepto de globalización puesto que se analiza el intercambio comercial de bienes entre países

2.3.9 Comercio Exterior

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

2.3.10 Intercambio Comercial

Antes de hablar de intercambio comercial es esencial hablar de integración económica, la cual, según la Universidad de Canarias, (2013), es la eliminación de fronteras económicas entre dos o más economías, tomando en cuenta que una frontera es una demarcación que limita la movilidad de bienes y servicios. Al referirse a intercambio comercial nos referimos a la compra venta de bienes o servicios entre países, la integración económica facilita estas operaciones; existen mucha definición sobre intercambio comercial según Martín y Martínez (2014) mencionan que:

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

2.3.11 El sector automotriz (Variable Dependiente)

2.3.11.1 Historia del sector automotriz ecuatoriano.

Para el desarrollo de la presente investigación resulta de gran importancia conocer la historia de la industria automotriz en el Ecuador, así como su comportamiento en los últimos años. El boom de la producción automotriz en Ecuador empezó en la década de los años 50, cuando empresas del sector metalmecánico y del sector textil comenzaron la fabricación de carrocerías, asientos para buses, algunas partes y piezas metálicas. En la actualidad, la contribución de la industria automotriz tiene un gran peso en el aparato económico nacional. (PRO-ECUADOR ,2017)

En el Ecuador se han ensamblado vehículos por más de cuatro décadas, producción que se ha ido consolidando con el cursar del tiempo. En los años ochenta con el incentivo del Plan del Vehículo Popular la producción se incrementó considerablemente llegando a producir 12.127 vehículos en 1988.

A inicios de los noventa, se cristaliza la Zona de Libre Comercio entre Colombia, Ecuador y Venezuela, donde se abren las importaciones de vehículos, y Ecuador inicia las exportaciones en 1992. (Cámara de la industria Automotriz Ecuatoriana CINAIE, 2015). El

desarrollo de la industria automotriz se fue desarrollando a través de convenios con otros países, fortaleciéndose la producción de vehículos e iniciándose con esto las exportaciones. Esto resultó un gran avance para la industria y para el país. En la actualidad, la presencia de empresas multinacionales en Ecuador ha liderado la transferencia y asimilación de tecnologías en empresas de autopartes y de ensamblaje de automóviles, lo cual se ve reflejado en el desarrollo tecnológico alcanzado por la industria automotriz ecuatoriana.

2.3.11.2 Sector automotriz del Ecuador

El sector automotriz es un actor importante en la actividad económica del país ya que el responsable de la transportación pública como de la privada, generando puestos de trabajo e importantes ingresos fiscales para el gobierno por medio de impuestos, aranceles y salvaguardas. El sector no solo se refiere al ensamblaje y comercialización de automóviles, sino también a toda la actividad relacionada a la posventa, la cual incluye venta de autopartes de reposición, servicio de reparación, financiamiento automotriz y accesorios como dispositivos de rastreo, seguros, entre otros.

Según Genaro Baldeón presidente ejecutivo de AEADE, “La industria automotriz nacional tiene grandes retos y apunta a contribuir con el desarrollo productivo del país, en un marco de previsibilidad y confianza en las políticas públicas, que favorezcan a dinamizar la economía”. En el año 2017 se inició con una nueva perspectiva para el sector empresarial, y en particular para el gremio automotor. Las expectativas se mantienen a pocos meses de cerrar el año y con gran posibilidad de crecimiento para los siguientes años.

Varios Factores contribuyeron a la recuperación de la industria automotriz, como la entrada en vigencia del acuerdo comercial en Ecuador y la Unión Europea (UE), pues permitió eliminar el sistema de cupos y posibilitar a que las empresas de este sector incrementen gradualmente sus actividades.

2.3.11.3 Exportaciones del Sector Automotriz

El comercio exterior de productos automotrices en el país se desenvuelve en un contexto donde, según información del BCE, las exportaciones no petroleras totalizaron USD 11,668 millones FOB durante el año 2018 (2017: USD 12,430 millones), mostrando una reducción anual de 6.1% que revirtió la tendencia creciente de los años anteriores. Las exportaciones no petroleras en el año 2018 provinieron en 53.8% de productos tradicionales y 46.2% de productos no tradicionales. El comercio exterior del sector

automotriz se realiza por medio de vehículos terminados y de otros elementos como partes y accesorios. Las partidas arancelarias que registran el movimiento de vehículos terminados corresponde a los grupos: 8701 (tractores), 8702 (vehículos de transporte de personas para 10 o más pasajeros), 8703 (autos y demás vehículos para transportar menos de 10 personas), y 8704 (vehículos para transportar mercancías).

El comercio exterior del sector automotriz se realiza por medio de vehículos terminados y de otros elementos como partes y accesorios. Las partidas arancelarias que registran el movimiento de vehículos terminados corresponde a los grupos: 8701 (tractores), 8702 (vehículos de transporte de personas para 10 o más pasajeros), 8703 (autos y demás vehículos para transportar menos de 10 personas), y 8704 (vehículos para transportar mercancías).

Las exportaciones de las partidas antes mencionadas presentan rubros sensiblemente menores a los montos importados. En 2017 las exportaciones de vehículos ascendieron a USD 83.2 millones FOB (2016: USD 116.6; 2015: USD 136.7 millones; 2014: USD 481.3 millones; 2013: USD 386.7 millones), lo cual significó una reducción de 29% en relación al ejercicio 2016, conservando la tendencia de los dos años previos (2016: -14%; 2013: -71.7%; 2012: 23.9%; 2011: 11.8%). Las exportaciones del año 2017 se distribuyeron entre automóviles (partidas del grupo 8703) con 41.7% y transporte de mercancía (8704) con 58.7%. Para el ejercicio 2016, la CINAIE reportó un total de exportaciones de vehículos por apenas USD 14.6 millones

III. METODOLOGÍA

3.1. ENFOQUE METODOLÓGICO

3.1.1. Enfoque

La presente investigación se la realizó desde un enfoque mixto, es decir que corresponde a una investigación cualitativa y cuantitativa en la que se analizó información diversa de tipo numérica y semántica para profundizar en el estudio del tema propuesto.

3.1.1.1 Cualitativo

Hernández R; Fernández C; Baptista P., (2014) en su libro Metodología de la Investigación manifiestan que en el estudio cualitativo “se utiliza la recolección de datos sin medición numérica para descubrir o afinar preguntas de investigación en el proceso de interpretación, mediante la búsqueda de conceptos que puedan abarcar una parte de la realidad, para tratar de conocer los hechos, procesos, estructuras y personas involucradas en el tema de investigación.”

Este enfoque se utilizó para realizar un análisis de la situación actual que atraviesa el Ecuador al implementar la “Estrategia para el Cambio de la Matriz Productiva” del país, es decir se buscó establecer los avances cualitativos de dicha estrategia y como se han visto reflejados en impactos para el sector automotriz ecuatoriano.

3.1.1.2 Cuantitativo

“El enfoque cuantitativo usa la recolección de datos para probar hipótesis, con base en la medición numérica y el análisis estadístico, para establecer patrones de comportamiento y probar teorías.” (Hernández R; Fernández C; Baptista P., 2014, p.4)

Se utilizó el enfoque cuantitativo para recopilar datos numéricos, elaborar cuadros y gráficos estadísticos para su interpretación y análisis, con el fin de establecer los avances alcanzados en cuanto a la transformación de la matriz productiva y la incidencia en la producción nacional de vehículos y en las exportaciones del sector automotriz.

3.1.2. Tipo de Investigación

3.1.2.1 Descriptiva

Los estudios descriptivos buscan especificar las propiedades, las características y los perfiles de personas, grupos, comunidades, procesos, objetos o cualquier otro fenómeno

que se someta a un análisis. Es decir, únicamente pretenden medir o recoger información de manera independiente o conjunta sobre los conceptos o las variables a las que se refieren. (Hernández R; Fernández C; Baptista P., 2014, p. 80)

La investigación descriptiva se utilizó para el desarrollo del presente proyecto para describir los elementos que comprenden cada una de las variables, para su posterior análisis, determinando así la situación actual de la “Estrategia para la Transformación de la Matriz Productiva” y su impacto en el sector automotriz, es decir, permite observar, describir y analizar en un orden cronológico y coherente los diferentes comportamientos que se producen.

3.1.2.2 Explicativa

Según Hernández R; Fernández C; Baptista P., (2014):

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

El estudio explicativo se desarrolló en cada uno de los capítulos de la presente investigación, puesto que cada uno de ellos, está dirigido a explicar la Transformación de la Matriz Productiva que se propuso implementar en el Ecuador, y como contribuye al sector automotriz, además de proporcionar información detallada, que permitió obtener posibles soluciones al problema planteado mediante información obtenida de fuentes primarias y secundarias.

3.2. IDEA A DEFENDER

La implementación de la Estrategia para la Transformación de la Matriz Productiva del país permitirá mejorar la producción y las exportaciones de la industria automotriz ecuatoriana.

3.3. DEFINICIÓN Y OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES

3.3.1. Definición de variables

Variable independiente: Transformación de la Matriz Productiva.

Variable dependiente: Exportaciones del sector automotriz ecuatoriano.

3.3.2. Operacionalización de variables

Tabla 1. Operacionalización de Variables

| DEFINICIÓN | DIMENSIÓN | INDICADORES | ÍTEMS | INSTRUMENTOS | FUENTES |
|--|------------------------------------|--|--|--|---|
| Variable independiente: “La transformación de la matriz productiva implica el cambio de un patrón de producción nacional basado en la especialización primaria exportadora y extractivista a uno que privilegie la producción diversificada, ecoeficiente y con mayor valor agregado, así como los servicios basados en la economía del conocimiento y la biodiversidad.” (SENPLADES, 2015). | Entorno y competitividad sistémica | Condiciones económicas e incentivos a la producción nacional | Financiamiento para la producción | Fichas bibliográficas, <i>Entrevista</i> | CFN. Banca privada. Senplades. <i>Empresas Automotrices</i> |
| | | | Clima de negocios | Fichas bibliográficas, <i>Entrevista</i> | Banco Mundial. Senplades. Global Entrepreneur Monitor. |
| | | | Incentivos a la inversión productiva privada | Fichas bibliográficas, <i>Entrevista</i> | COPCI, Ley de Fomento Productivo. Senplades. Registro Oficial. <i>Empresas Automotrices</i> |
| | | | Promoción al comercio exterior sostenible | Fichas bibliográficas, <i>Entrevista</i> | Senplades. Ministerio Comercio Exterior. ProEcuador. <i>Empresas Automotrices</i> |
| | | | Articulación del conocimiento y la producción nacional | Fichas bibliográficas, <i>Entrevista</i> | Senplades. Universidades e Institutos Tecnológicos. <i>Empresas Automotrices</i> |
| | | Ecosistema de innovación | Pertinencia y calidad de la oferta académica en ciencias, tecnología y educación | Fichas bibliográficas, <i>Entrevista</i> | Senplades. Universidades e Institutos Tecnológicos. <i>Empresas Automotrices</i> |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|--|-------------------------|
| | | | Pertinencia territorial de la oferta educativa y científica | Fichas bibliográficas, <i>Entrevista</i> | Senplades. Universidades e Institutos Tecnológicos. <i>Empresas Automotrices</i> | |
| | | | Red vial para la producción | Fichas bibliográficas. <i>Entrevista</i> | Senplades. Ministerio de Transporte y Obras Públicas. <i>Empresas Automotrices</i> | |
| | | Infraestructura y servicios para la producción | Red energética hidroeléctrica | Fichas bibliográficas. <i>Entrevista</i> | Ministerio de Electricidad y Energías. Senplades. <i>Empresas Automotrices</i> | |
| | | | Telecomunicaciones | Fichas bibliográficas, <i>Entrevista</i> | <i>Ministerio de Telecomunicaciones. Senplades. Empresas Automotrices.</i> | |
| | Desarrollo y fortalecimiento de cadenas productivas | Cadenas manufactureras articuladas a las industrias básicas | Industria metalmecánica y bienes de capital | Fichas bibliográficas. <i>Entrevista</i> | Senplades. Industria Metalúrgica. <i>Empresas Automotrices</i> | |
| | | Cadenas de servicios y sectores intensivos en conocimiento | Software y servicios TIC | Fichas bibliográficas. <i>Entrevista</i> | Senplades. Empresas de software y Telecomunicaciones. <i>Empresas Automotrices</i> | |
| | Industrias básicas | Industrias básicas definidas en el país | Petroquímica, siderurgia, cobre, aluminio. | Fichas bibliográficas. <i>Entrevista</i> | Senplades. Industrias básicas. <i>Empresas Automotrices.</i> | |
| Variable dependiente: | | Industria automotriz | Industria automotriz global | Fichas Bibliográficas | AEADE. CINA. INEC. | |
| “Exportar consiste en el envío de productos o servicios de un país a otro país extranjero con fines comerciales. Estas transacciones están reguladas por varias normativas y controles que vigilan las relaciones entre los agentes involucrados. El sector automotriz por su parte se refiere al ensamblaje y comercialización de automóviles, y también a toda la actividad | | | Perfil de la industria automotriz ecuatoriana | Estructura de la industria automotriz ecuatoriana | Fichas Bibliográficas | AEADE. CINA. INEC. |
| | Mercado y producción de la industria | | Ventas del sector | Volúmenes de ventas de vehículos | Fichas bibliográficas | AEADE. CINA. INEC. BCE. |
| | | | Producción del sector | Volúmenes de producción de vehículos | Fichas bibliográficas | AEADE. CINA. INEC. |
| | | | Empresas fabricantes de vehículos | Fichas bibliográficas | AEADE. CINA. INEC. | |

relacionada a la posventa, la cual incluye venta de autopartes de reposición, servicio de reparación, financiamiento automotriz y accesorios”

| | | | | |
|-------------------------------------|--|--|--|--------------------------|
| Enfoque estratégico | Análisis estratégico de la industria | Participación de mercado | Fichas bibliográficas | AEADE. CINAE. INEC. |
| | | Análisis interno (fortalezas y debilidades) | Fichas bibliográficas | AEADE. CINAE. INEC. BCE. |
| | | Análisis externo (oportunidades y amenazas) | Fichas bibliográficas | AEADE. CINAE. INEC. |
| | | Aspectos críticos de la industria | Fichas bibliográficas | AEADE. CINAE. INEC. |
| Exportaciones del sector automotriz | Volúmenes de exportación del sector automotriz | Número de vehículos exportados desde el país. | Fichas bibliográficas | AEADE. CINAE. INEC. BCE. |
| | | Montos de exportación del sector automotriz (Cifras FOB) | Cifras monetarias de exportación de vehículos. | Fichas bibliográficas |
| Competitividad de la industria | Factores críticos | BCR Evaluación Ejes TMP | Fichas bibliográficas | AEADE. CINAE. INEC. |

Elaborado por: Polit Andrés Leandro

3.4. MÉTODOS UTILIZADOS

Para la recolección de información se utilizó fuente primaria y secundaria relacionada con la transformación de la matriz productiva. Asimismo, se recolectaron datos estadísticos de la producción, las exportaciones y otros indicadores de la industria que nos ayudaron para el análisis estadístico, así como para los resultados y discusión de la investigación.

Como técnica para la fuente primaria se utilizó la entrevista, la cual se elaboró con varias preguntas abiertas a ser respondidas por personas vinculadas a la industria automotriz, específicamente: por el presidente de la Cámara de Industrias Automotrices del Ecuador “CINAE”, Subgerente Administrativa de la empresa INDIMA (empresa de autopartes externa), además de la Directora Administrativa de la empresa INDELASTO (empresa autopartista interna). Una vez realizada la entrevista se procedió al análisis, discusión y resultados de la investigación, conjuntamente con la demás información de otras fuentes.

Como técnica de la fuente secundaria, en la investigación se utilizó el análisis documental mediante el instrumento conocido como fichas bibliográficas, el cual proporcionó abundante información sobre la temática estudiada, también utilizada para su procesamiento, análisis y discusión. Se recurrió a diversos estudios, informes, boletines, páginas web, etc., de entidades vinculadas al sector automotriz ecuatoriano, específicamente:

- Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana (CINAE)
- Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE)
- Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo
- Banco Central del Ecuador. (BCE)
- Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones (PRO-ECUADOR)
- Ministerio de Comercio Exterior
- Ministerio de la Producción
- Entre otras

3.4.1 Método de Proyección Estadísticas (Método de Tendencias)

Esté método está basado en los volúmenes de ventas de períodos anteriores al que se desea pronosticar. El pronóstico debe hacerse a través de la relación existente entre tales períodos, tomando como base o período modelo el que presentó las condiciones más normales con respecto a los demás períodos a considerar.

Utilizamos el método de tendencias para realizar las proyecciones de la producción, ventas, exportaciones e importaciones del sector automotriz ecuatoriano, para observar el comportamiento de estas variables.

Para la resolución de este método se aplicó también algunos modelos matemáticos como son:

- Sistema de Regresión Lineal
- Derivada
- Sistemas de Ecuaciones

Formulas:

$$S = \sum (y - ax - b)^2$$

$$\frac{ds}{da} = 0 = 2 \sum (y - ax - b)(-x)$$

$$0 = -2 \sum (y - ax - b)x$$

$$0 = \sum (y - ax - b)x$$

$$0 = \sum (y \cdot x - ax^2 - bx)$$

$$0 = \sum y \cdot x - a \sum x^2 - b \sum x$$

$$1. a = \frac{\sum x \cdot y}{\sum x^2} + b \frac{\sum x}{\sum x^2}$$

$$\frac{ds}{db} = 2 \sum (y - ax - b)(-1) = 0$$

$$-2 \sum (y - ax - b) = 0$$

$$\sum (y - ax - b) = 0$$

$$\sum y - a \sum x - \sum b = 0$$

$$a \sum x + \sum b = \sum y$$

$$2.a \sum x + n.b = \sum y$$

Balanza Comercial Relativa

La balanza comercial relativa nos permite establecer una relación entre el saldo de la balanza comercial de un sector, es decir exportaciones menos importaciones sobre la suma total de las exportaciones y las importaciones. Con este método podemos identificar las ventajas o desventajas del sector automotriz ecuatoriano y su evolución en el tiempo dependiendo del comportamiento del indicador, si el sector tiene una ventaja competitividad 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.

Fórmula:

$$BCR = \frac{X - M}{X + M}$$

Donde para un periodo determinado X es el valor de las exportaciones y M el valor de las importaciones.

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. (Nasif,2014).

3.4.1. ANÁLISIS ESTADÍSTICO

Esta investigación presenta datos numéricos descritos en gráficas estadísticas que facilitan la comprensión de la información. La fuente secundaria aportó con suficiente y variada información estadística sobre el sector automotriz.

3.4.2 Análisis Situacional

Para entender la situación actual del Ecuador se ha realizado un análisis **PESTEL**, el cual nos permitirá conocer los factores internos y externos que afectan a la economía.

3.4.2.1 Factores Geográficos

Ecuador se halla situado en la costa noroccidental de América del Sur, en la zona tórrida del continente americano. La parte continental está ubicada entre los paralelos $01^{\circ}30'$ N y $03^{\circ}23.5'$ S y los meridianos $75^{\circ}12'$ W y $81^{\circ}00'$ W. Al territorio nacional le atraviesa la línea ecuatorial, precisamente 22 Km al N de la ciudad de Quito, que es su capital. Es un país continental con preponderancia marítima, pero con un desarrollo de más de 1200 Km de costas, sin contar con el Archipiélago de Galápagos e islas continentales.

Tabla 2. Principales Puertos Marítimos, Fluviales, Aeropuertos, Carreteras y Pasos de Frontera de Ecuador

| | | |
|-----------------------------------|---|---|
| PUERTOS MARÍTIMOS | Puerto de Esmeraldas | Con un calado de 11,5 m, opera con el 5,3% de la carga no petrolera 85% de la carga petrolera. |
| | Puerto de Manta | Con un calado de 12 m, opera el 3,8% de la carga no petrolera |
| | Puerto De Guayaquil | Con un calado de 9,75 m, opera el 82,4% de la carga no petrolera |
| | Puerto Bolívar | Con un calado: 9,1 m, opera el 8,5% de la carga no petrolera específicamente banano y cacao. |
| AEROPUERTOS | Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre en Quito Aeropuerto Internacional José Joaquín de Olmedo en Guayaquil Aeropuerto Internacional Eloy Alfaro En Manta Aeropuerto Internacional Mariscal Lamar en Cuenca Aeropuerto Internacional Cotopaxi en Latacunga Puerto EL Carmen de Putumayo en el río San Miguel | |
| PUERTOS FLUVIALES | Puerto Francisco de Orellana o Coca en el río Napo Puerto Misahualli en el río Napo Puerto Colon y la Punta en el río san Miguel Nueva Rocafuerte en el río Napo | |
| EJES VIALES | Ejes Troncales | a) Cúcuta- Bucaramanga – Socorro – Tunja - La Caro – Bogotá – Armenia – Alabrado - La Paila - Cali - Popayán – Pasto – Puente Rumichaca. b) Paraguachón – Maicao – Riohacha –Barranquilla – Cartagena - El Viso - San Onofre – Toluviejo – Sincelejo - La Ye –Medellín - La Pintada – Cerritos – Cartago -Zarzal - Cali – Popayán – Pasto – Puente Rumichaca. c) Medellín - Pto.Triunfo - La Lizama –Bucaramanga - Cúcuta. d) Puente Terrestre Interoceánico |
| | Ejes Integrales | a) Medellín – Guapá - Palo de Letras. b) Palo de Letras – Necoclí – Arboletes –Montería - La Ye. c) San Miguel (Frontera con Ecuador) -Mocoa – Pitalito - Neiva - Girardot. d) Palo de Letras - Bahía Solano - Las Animas - La Virginia. |
| | Ejes Complementarios | a) San Miguel (Frontera con Ecuador) – Villa Garzón - San Vicente del Caguán - Villavicencio - Yopal - Arauca (Frontera con Venezuela). b) Girardot – Honda - Puerto Triunfo. c) Pamplona – Málaga - Tunja. d) Mocoa – Pasto – Tumaco |
| PASOS O CRUCES DE FRONTERA | Entre Ecuador y Colombia | Puente Rumichaca - Puente San Miguel |
| | Entre Ecuador y Perú | Huaquillas |

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

Elaborado por: Polit Andrés Leandro

La república del Ecuador cuenta con puertos marítimos, aeropuertos, puertos fluviales y carreteras habilitadas para el ingreso y salida de mercancías bajo control aduanero, mismos que facilitan el comercio internacional. Según datos de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), más del 90% del comercio internacional de Ecuador se realiza por vía marítima.

El Índice de Desempeño Logístico (IDL) publicado por el Banco Mundial que mide la eficiencia de un país en términos de logística sitúa a Ecuador en el puesto 74° (año 2016), habiendo ganado doce puestos en solo dos años. Está claro que el sistema portuario es un sector estratégico de la economía ecuatoriana y que ha experimentado un gran desarrollo en los últimos años siendo los puertos marítimos de Guayaquil y Manta en donde se realizan las mayores transacciones internacionales.

Guayaquil posee el primer puerto nacional para el movimiento de la carga del comercio exterior, de la cual maneja aproximadamente el 70%. El Puerto está ubicado en el Golfo del mismo nombre, sobre un brazo de mar, a 50 millas náuticas del Océano Pacífico. El área total del Puerto es de 95 Ha, cuenta con 8 atracaderos de carga general y contenedores y 1 muelle especializado de carga a granel.

En cuanto al intercambio comercial de vehículos el Puerto de Manta se ubica en el primer lugar recibiendo anualmente el 70% del total de las importaciones seguido del puerto de marítimo de Guayaquil con un 20%, la mayoría de vehículos que ingresan a estos puertos tienen origen europeo y asiático, el otro 10 % se lo reparten el Puerto Marítimo de Esmeraldas y el Puente Internacional de Rumichaca con vehículos que ingresa del vecino país Colombia.

Las exportaciones en cambio en su gran mayoría (85%) sale por el Puente Internacional de Rumichaca ya que nuestro principal socio del sector automotriz es Colombia, la diferencia de porcentaje se la adjudica a los puertos de Manta y Guayaquil y sus principales destinos son: Chile, México y República Dominicana

3.4.2.2 Factores Políticos y Legales

Tipo de Gobierno

De acuerdo a la Constitución de la República del Ecuador (2008), en el Art 1, se establece que el Ecuador es un Estado constitucional de derechos y justicia, social, democrático, soberano, independiente, unitario, intercultural, plurinacional y laico. Se organiza en forma de república y se gobierna de manera descentralizada. La soberanía radica en el pueblo, cuya voluntad es el fundamento de la autoridad, y se ejerce a través de los órganos del poder público y de las formas de participación directa previstas en la Constitución.

Los recursos naturales no renovables del territorio del Estado pertenecen a su patrimonio inalienable, irrenunciable e imprescriptible. El actual presidente de la república es Lenin Moreno, quien asumió el cargo el 24 de mayo del 2017 después de haber ganado las elecciones en segunda vuelta. El estado ecuatoriano está dividido en cinco funciones: Función Ejecutiva, Función Legislativa, Función Judicial, Función Electoral, y Función de Transparencia y Control Social.

Acuerdos Comerciales

El Ecuador mantiene una normativa basada en el cumplimiento de leyes que permitan el mejor manejo de las actividades de Comercio Exterior establecidas en la Constitución de la República del Ecuador y el Libro V del Código Orgánico de la Producción Comercio e Inversión (COPCI) y su reglamento, además de las resoluciones creadas por el COMEX sobre las distintas actividades que involucra el comercio internacional, para el cumplimiento de la normativa es indispensable tener en cuenta el artículo 425 de la constitución en la que se menciona el orden jerárquico en la aplicación de las normas, dentro de las cuales se mencionan actividades sobre comercio exterior las normas que las rigen según este artículo se encuentra en primer lugar la Constitución seguida por los Tratados y Convenios internacionales haciendo relevancia de la importancia que estos tienen dentro de las negociaciones comerciales entre países. Cabe mencionar que según el Artículo 418 de la Constitución de la República del Ecuador, sobre tratados e instrumentos internacionales al presidente de la República le corresponde suscribir y ratificar los Tratados y otros

instrumentos internacionales, dentro de los cuales se deben informar de manera inmediata a la Asamblea Nacional.

Dentro de los acuerdos comerciales suscritos por el Ecuador podemos tomar en cuenta algunos que están estrechamente ligados con la investigación, entre ellos:

El Acuerdo de Complementación Económica firmado por los países miembros de la ALADI donde intervienen países Colombia, Argentina, Brasil y Ecuador tiene como objetivo la liberación arancelaria de ciertos productos específicos, en donde una limitada cantidad de bienes, al ingresar a uno de los países miembros provenientes de un país miembro se liberan del pago de tributos. Este acuerdo ha permitido el intercambio comercial de bienes y servicios entre Ecuador y los demás países de la ALADI de forma más equitativa y equilibrada beneficiando a ambas partes.

Mientras que el Acuerdo Regional de Apertura de Mercados a Favor del Ecuador tiene como objetivo otorgar al país un trato preferencial para el ingreso de sus productos al resto de los países miembros, cabe mencionar que este trato preferencial se basa en la disminución o eliminación de aranceles a ciertos productos que el país al que ingresan considera conveniente. El Acuerdo Regional de Cooperación Científica y Tecnológica entre los Países Miembros de la Asociación se basa en la cooperación regional orientada al crecimiento y desarrollo de conocimientos y tecnología logrando así la interdependencia y la especialización en la elaboración de bienes y/o servicios que cada país miembro produce. Este acuerdo es de vital importancia conocerlo y tomarlo en cuenta en el desarrollo de la presente investigación porque la transformación de la matriz productiva que se desea implementar en el Ecuador se basa especialmente en la implementación de tecnología y conocimientos por lo cual se cuenta con este acuerdo que sirve como ayuda para lograr este objetivo.

Según información registrada por PROECUADOR (2013), al ser Ecuador, Colombia, Perú y Bolivia miembros de la Comunidad Andina de Naciones (CAN) gozan de ciertos beneficios al comercio exterior principalmente de preferencias arancelarias que permiten el ingreso entre países de productos sin el pago de impuestos.

El Convenio de complementación del sector Automotor y el Acuerdo sobre los procedimientos para implementación del requisito específico de origen del sector automotor entre Colombia, Venezuela y Ecuador ayudan a fortalecer e impulsar el desarrollo de la industria automotriz en la Subregión, aprovechar el mercado ampliado subregional, promover las exportaciones de los productos automotores, atender las exigencias de los acuerdos de integración regionales y aprovechar las oportunidades derivadas de los mismos.

3.4.2.3 Factor Tecnológico

En el Ecuador los niveles tecnológicos que se manejan no son los más avanzados y no existen la innovación de industrias que permitan la producción de nuevos bienes y servicios que se ofrecen en el país, otro punto importante es que tampoco existe la inversión suficiente que permita la generación de tecnología y el desarrollo del conocimiento, es por eso que se está tratando nuevos temas que generen conocimientos e implementación de tecnología.

El Ecuador, dentro de sus políticas prioritarias viene desarrollado a partir del año 2008, que en la nueva Constitución hace referencia un “Sistema Nacional de Ciencia, Tecnología, Innovación y Saberes Ancestrales”, coordinado por la SENESCYT, organismo del estado ecuatoriano, adscrito a la Secretaria Nacional de Planificación y Desarrollo. (SENPLADES).

Según la nueva Constitución: Art. 385.- El sistema nacional de ciencia, tecnología, innovación y saberes ancestrales, en el marco del respeto al ambiente, naturaleza, la vida, las culturas y la soberanía, tendrá como finalidad: Generar, adaptar y difundir conocimientos científicos y tecnológicos. Recuperar, fortalecer y potenciar los saberes ancestrales. Desarrollar tecnologías e innovaciones que impulsen la producción nacional, eleven la eficiencia y productividad, mejoren la calidad de vida y contribuyan a la realización del buen vivir.

Una de las políticas del Sistema Nacional de Ciencia y Tecnología que se relaciona con la presente propuesta es la de Consolidar un Sistema Nacional de Ciencia, Tecnología, Innovación y Saberes Ancestrales, que articule centros de investigación universitarios y públicos, entidades particulares y comunitarias y unidades productivas, que recupere, integre, genere conocimientos y tecnologías con una perspectiva de fortalecimiento de la diversidad.

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

3.4.2.4 Factores Socio Económicos

A continuación, se detalla la evolución de los indicadores socioeconómicos del Ecuador durante los últimos 5 años, mismos que permiten establecer la situación actual del país.

Tabla 3. Indicadores Socioeconómicos

| INDICADOR | ECUADOR | | | | |
|--|------------|------------|------------|------------|------------|
| | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
| Población (Millones de habitantes) | 15'774.749 | 16'027.466 | 16'278.844 | 16'528.730 | 16'776.977 |
| PIB (Mil Millones de dólares) | 95,13 | 101,73 | 99,29 | 98,614 | 100,59 |
| PIB Per Cápita (Precios internacionales actuales) | 11.037,25 | 11.483,51 | 11.468,59 | 11.263,87 | 11.286,20 |
| Tasa de Inflación (anual) | 2,72% | 3,36% | 3,9% | 3,66% | 2,49% |
| Inflación, Índice de Precios al Consumidor (anual) | 2,739% | 3,573% | 3,97% | 1,724% | 1,09% |
| Tasa de desempleo | 4,2% | 3,8% | 4,8% | 4,7% | 5,2% |
| Riesgo País | 626 | 384 | 564 | 669 | 629 |
| Tasa de Interés Pasiva | 5,53% | 6,01% | 5,08% | 5,06% | 5,70% |
| Tasa de Interés Activa | 8,17% | 8,71% | 8,19% | 7,63% | 8,34% |

Fuente: BCE

Elaborado por: Polit Andrés Leandro

Con el fin de conocer la situación actual de la economía ecuatoriana se ha realizado un estudio detallado de los indicadores económicos, los cuales nos permiten establecer su crecimiento y evolución:

POBLACIÓN: En la tabla se puede determinar que durante los últimos 5 años la población del Ecuador ha incrementado en un promedio de 1,5 % aproximadamente, en comparación con otros países de la región como Colombia que es nuestro principal competidor dentro del sector automotriz posee más habitantes que Ecuador por su mayor extensión territorial, convirtiéndose en una gran ventaja que le permite aumentar su nivel de productividad, ya que al aumentar la población aumenta la demanda de bienes y servicios.

PIB: El producto interior bruto (PIB) es un indicador económico que refleja el valor monetario de todos los bienes y servicios finales producidos por un país en un determinado periodo de tiempo, normalmente un año. Se utiliza para medir la riqueza de un país, durante los últimos 5 años que han tenido Ecuador, este presenta altos y bajos, pasando de un crecimiento del 7% entre los años 2014-2015 a 2% en el periodo 2017-2018, esto debido principalmente a la caída de los precios del petróleo y de otros productos de exportación, así como a la apreciación del dólar que se dio en los últimos años.

PIB PER-CÁPITA: El PIB per cápita, ingreso per cápita o renta per cápita es un indicador económico que mide la relación existente entre el nivel de renta de un país y su población. Para ello, se divide el Producto Interior Bruto (PIB) de dicho territorio entre el número de habitantes, las dos variables analizadas no han ido incrementándose simultáneamente por lo que este indicador no presenta una variación significativa desde el año 2015.

TASA DE INFLACIÓN: La inflación es la elevación sostenida de los precios de los bienes y servicios, la tasa de inflación en el Ecuador ha disminuido en 1% aproximadamente en los últimos 5 años, siendo una de las tasas más bajas de América Latina, la previsión es que esta reducción continúe, lo que favorece a consumidores y, en el futuro, a empresarios, que recuperarán competitividad frente a otros países.

ÍNDICE DE PRECIOS AL CONSUMIDOR: El índice de precios al consumidor (IPC) mide la evolución del costo promedio de una canasta de bienes y servicios representativa del consumo final de los hogares, expresado en relación con un período base. Como se aprecia en la tabla anterior los porcentajes en los precios de los bienes de la canasta básica familiar en Ecuador han decrecido en aproximadamente 1.15% en los últimos 2 años, lo que origina la estabilidad económica de los habitantes del país.

TASA DE DESEMPLEO: La tasa de desempleo, también conocida como tasa de paro, mide el nivel de desocupación en relación a la población activa. En otras palabras, es la parte de la población que estando en edad, condiciones y disposición de trabajar -población activa- no tiene puesto de trabajo. Desde el 2015 la tasa de desempleo ha incrementado aproximadamente en 0.8% cada año, es así que en medio de un panorama económico adverso, Ecuador se mantiene como el país con las tasas de desempleo más bajas de la región que bordea el 4,5%. Las cifras más altas se registran en Colombia 8,2% y Uruguay 7,4%.

RIESGO PAÍS: El Riesgo País es un Indicador que mide el nivel de riesgo del país para atraer la inversión extranjera directa, dado que se toma en cuenta las posibilidades que tiene un país emergente de no cumplir en los términos acordados con el pago de su deuda externa, como se puede observar en estos últimos 5 años Ecuador mantiene un alto riesgo país, lo que hace que nuestro país sea poco atractivo para los inversionistas extranjeros, quienes buscan una economía estable que les brinde grandes oportunidades para poder maximizar sus ganancias.

TASA INTERÉS PASIVA: Durante los últimos 5 años la tasa de interés pasiva del Ecuador no ha cambiado significativamente pasando de 5,53% en 2015 al 5,70 % en 2019, manteniendo un equilibrio que beneficia a los empresarios.

TASA DE INTERÉS ACTIVA: Con la información presente en el gráfico anterior se puede determinar que la tasa de interés activa de Ecuador no ha cambiado tanto, ya que se mantiene en un promedio del 8,13%, misma que durante los últimos 5 años paso del 8,17% al 8,34% incrementando en un 0,17% como consecuencia de estos cambios se puede estimar que el nivel para acceder a un crédito no es tan limitado como otros países de Latinoamérica.

3.4.2.5 Factor Ecológico

La sostenibilidad es un tema que adquiere gran importancia cuando se habla del sector automotriz, pues a medida que la población va creciendo hay cierto incremento en su producción, lo cual implica un mayor consumo de materias como: vidrio, plástico, gasolina, acero, combustible, diésel u otro tipo de combustible, generando impacto en el medio ambiente. Pero existen diferentes alternativas para reducirlo, por ejemplo, la evolución que ha tenido la tecnología ha permitido la fabricación de vehículos más amigables con el medio ambiente y así darle mayor prioridad a su relación con el entorno.

Según un informe realizado por Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, este sector se enfrenta a un proceso de transformación irreversible donde se busca que la energía encargada de la movilidad de los vehículos pase de ser derivada de combustibles fósiles a energías limpias. La razón está en los altos niveles de contaminación que se registran en importantes centros urbanos del mundo. Por ello, se ha ido comprometiendo con un futuro ecológico implementando soluciones como: Materiales livianos, mejores combustibles, vehículos eléctricos, carros híbridos, materiales reciclables, entre otros. Por ejemplo, los vehículos híbridos y eléctricos han empezado a ganar peso dentro del comercio mundial.

El sector automotriz ha venido presentado varios proyectos en beneficio del ambiente uno de ellos es el Plan Nacional sobre Combustibles y Vehículos Limpios. Esta iniciativa se articula con la Alianza sobre Combustibles y Vehículos Limpios de las Naciones Unidas y enfatiza el trabajo sistémico sobre la calidad y el subsidio a los combustibles; la transición hacia los nuevos estándares de emisiones de los vehículos nuevos; el fortalecimiento de la regulación, chatarrización y renovación del parque automotor de los vehículos con altos niveles de emisiones y aquellos que han cumplido su vida útil; así como las políticas de incentivo para la infraestructura de recarga eléctrica y la introducción de nuevas tecnologías limpias y seguras.(AEADE,2017)

3.4.3 Análisis del Mercado

3.4.3.1 Oferta

3.4.3.1.1 Ubicación Geográfica del Sector Automotriz

La industria automotriz del Ecuador se concentra en la sierra centro-norte del país, y está conformada principalmente por 3 ensambladoras (AYMESA, OMNIBUS BB, CIAUTO); las cuales producen automóviles, camionetas y vehículos todoterreno, los mismos que están clasificados como vehículos destinados al transporte de personas y mercancías. Dos de estas empresas tienen sus plantas de ensamblaje en la ciudad de Quito, mientras que CIAUTO se ubica en Ambato.

Así mismo, las empresas del subsector de autopartes están localizadas en la provincia de Pichincha, concentradas en su mayoría en la ciudad de Quito, alrededor de las plantas ensambladoras anteriormente indicadas. La ubicación estratégica tanto de las ensambladoras como las empresas autopartistas se debe básicamente a la reducción en los costos de logística. Adicionalmente, una pequeña parte de los proveedores de autopartes están ubicados en la provincia de Tungurahua, gracias a la mano de obra calificada y de bajo costo del lugar.

3.4.3.1.2 Producción Nacional

La oferta de vehículos en Ecuador está establecida por la producción de tres ensambladoras AYMESA, CIAUTO, OMNIBUS BB.

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. Mientras que, en el año 1976, se creó Manufacturas Armaduras 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 Fiat⁵. Maresa suspendió oficialmente sus operaciones de ensamblado en diciembre del año 2015. 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)

3.4.3.1.2.1 Principales empresas ensambladoras del sector automotriz en el Ecuador.

Según el Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones en su Análisis Sectorial Automotriz en el año 2017, hace referencia a las principales variables que intervienen alrededor del sector automotriz ecuatoriano, tales como: producción nacional, exportación, importación y ventas de los rubros principales que forman parte de esta industria, como son los vehículos y motos.

En relación con las empresas ensambladoras, 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.

Mientras que, en el año 1976, se creó Manufacturas Armaduras 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 Fiat⁵. Maresa suspendió oficialmente sus operaciones de ensamblado en diciembre del año 2015.

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.

Las ensambladoras presentes en el país, General Motors Ómnibus BB (GM-OBB), AYMESA, y CIAUTO productoras de vehículos de las marcas Chevrolet, Kia y Great Wall respectivamente, debido a su alto grado de tecnificación, han logrado que sus productos de alta calidad sean reconocidos en el mercado nacional e inclusive en sus destinos de exportación: Colombia, Venezuela, Perú, Centro América y el Caribe.

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

AYMESA abre sus puertas en el año 1970 como un dealer de las marcas Vauxhall y Bedford. Tres años después AYMESA inicia su recorrido como la pionera en la industria automotriz del Ecuador con el proyecto BTV (Basic Transport Vehicle). Un proyecto perseguido en varios países del mundo, pero que solo logra éxito en Ecuador, cuando AYMESA lanza al mercado

el primer vehículo de fabricación local, el memorable ANDINO, un vehículo sencillo con una plataforma Bedford y un motor de 1,4 litros Vauxhall. (Aymesa, 2018)

En los siguientes años este modelo se fabricará con algunas variantes, pero manteniendo su esencia como un vehículo básico de transporte (BTV).

Para 1975 y hasta 1981 AYMESA produce vehículos con carrocería de fibra de vidrio, una versión del exitoso Opel Cadet, que en Ecuador se la conocerá como Cóndor, un modelo potente y liviano que en más de una ocasión demostró su desempeño en competencias automovilísticas.

A partir del año 1981, Aymesa adquiere sus primeras estaciones de soldadura e inicia la producción de unidades de carrocería metálica, iniciando con el Chevette de General Motors. En los siguientes 12 años Aymesa producirá modelos de gran éxito de las marcas, Suzuki, GM y Datsun.

En el año 1996 Aymesa realiza una gran inversión que por un lado duplica su capacidad de producción por hora, e incluye un nuevo sistema de aplicación de fondo (pintura) por Electrodeposición ELPO, un sistema de inmersión en el que la pintura se adhiere a la carrocería por afinidad electrostática, logrando una inmejorable cobertura, asegurando la característica anticorrosiva del acabado de pintura del vehículo.

A partir del año 1999, Aymesa inicia su relación con el fabricante KIA MOTORS COMPANY de Corea, con su modelo Sportage. A partir de ese año esta relación se ha mantenido, y más aún, ha crecido importantemente, incorporando nuevos modelos y rompiendo consistentemente año a año récords de producción.

En 2011 Aymesa incorpora además la una nueva línea de ensamblaje dedicada e independiente para la producción de camiones de la marca HYUNDAI.

b) Empresa General Motors Ómnibus BB Transportes S.A. (GM-OBB del Ecuador)

Ómnibus BB Transportes inició sus operaciones en 1975, con la fabricación de buses transformando el transporte público del país.

En 1981, General Motors se integra como accionista y la compañía se convierte en General Motors Ómnibus BB (GM-OBB). A partir de este año, se inicia una inversión programada para fabricar miles de vehículos livianos, principalmente de la marca Chevrolet y Suzuki. La fusión entre la experiencia de GM y la capacidad emprendedora de OBB, marcó el inicio de una nueva etapa en la industria automotriz del Ecuador. (GM-OBB del Ecuador, 2014)

GM OBB es la planta de ensamblaje automotriz pionera y más grande del Ecuador, que el último año produjo 46.624 unidades, de modelos como el Chevrolet Sail, Aveo, DMAX y el Suzuki Gran Vitara SZ. (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. AEADE., 2015)

c) Empresa CIAUTO

Ciauto inició sus operaciones en febrero del 2013, con la planta ensambladora de chasis y componentes. Es parte del grupo Ambacar, que tiene la representación de algunas marcas como la japonesa Mazda, y las chinas Great Wall Motors y BYD. (Ambacar, 2014)

En el 2013, Ciauto produjo 846 vehículos del modelo Great Wall Wringle, sin presentar producción en el 2014. (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. AEADE., 2015).

Tabla 4. Oferta de Vehículos (Ecuador 2014-2018)

| AÑO | UNIDADES VENDIDAS |
|------|-------------------|
| 2014 | 62.599 |
| 2015 | 48.926 |
| 2016 | 63.555 |
| 2017 | 105.083 |
| 2018 | 105.077 |

Fuente: AEADE

Elaborado por: Polit Andrés Leandro

Según datos de la AEADE (2017), en el 2018 la venta de la industria automotriz ascendió a 105.077 unidades, abasteciendo aproximadamente al 55% del consumo local, manteniendo un incremento con respecto al año anterior donde se vendieron 105. 083 unidades, de las ventas nacionales en el año 2018 el 45,7% se concentra en el segmento automóviles, el 31% en el segmento camionetas, el 23% en ensamblaje de SUV's y el segmento de VAN's equivale al 0,3%.

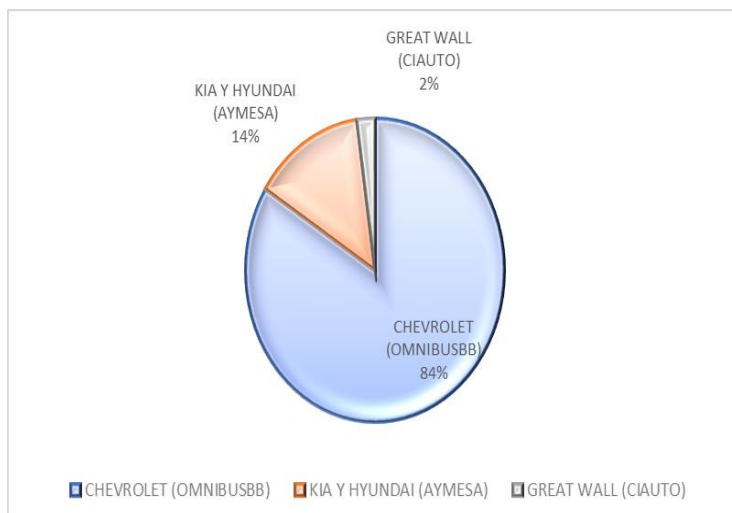


Figura 3. Producción Sector Automotriz Ecuatoriano 2018

Fuente: AEADE

Elaborado por: Polit Andres Leandro

Podemos observar que en el año 2017 la mayor producción dentro sector automotriz la tiene la empresa OMNIBUS BB con su línea de autos de marca CHEVROLET con más del 80 % de unidades producidas con respecto a sus competidores como son AYMESA y CIAUTO, esto debido a que CHEVROLET es la marca más vendida en el año 2017 en el Ecuador.

Tabla 5. Ventas de Vehículos Livianos y/o Comerciales 2018

| MES | UNIDADES VENDIDAS |
|--------------|-------------------|
| Enero | 5.333 |
| Febrero | 6.277 |
| Marzo | 7.778 |
| Abril | 7.912 |
| Mayo | 7.853 |
| Junio | 9.125 |
| Julio | 9.625 |
| Agosto | 9.383 |
| Septiembre | 9.268 |
| Octubre | 9.399 |
| Noviembre | 11.487 |
| Diciembre | 12.195 |
| TOTAL | 105.077 |

Fuente: AEADE

Elaborado por: Polit Andrés Leandro

En el año 2018, las marcas Chevrolet, KIA y Hyundai se llevan el oro, plata y bronce como mayores vendedores de autos del país, según cifras presentadas por la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE). De esta manera el ‘Top 10’ de mejores ventas de autos livianos y comerciales en el Ecuador entre enero y diciembre de 2018 evidencia que Chevrolet

consiguió vender 57.614 unidades, mientras que KIA llegó 12.276 y Hyundai comercializó 10.344 autos. Si bien entre las empresas de autos con mayores índices de ventas se posicionan marcas conocidas, una de las que más ha ganado terreno en este año es la compañía china Great Wall, que ocupa el quinto lugar mayor comercializadora de carros del país.

Luego, con índices que no superan las 3.500 unidades se posicionan marcas más conocidas del mercado ecuatoriano, entre las que figuran Nissan (3.603), Mazda (3.470), Hino (3.239), Ford (1.605) y Renault (1.024); cómo podemos ver las ventas corresponden a autos livianos o comerciales. Según el informe presentado por la AEADE, entre enero y noviembre del presente año se comercializó un total de 94.635 autos nuevos, de los cuales el 87,9% corresponden a livianos y el 12,01% restante equivale a comerciales, como buses y camiones.

3.4.3.1.3 Ventas de vehículos

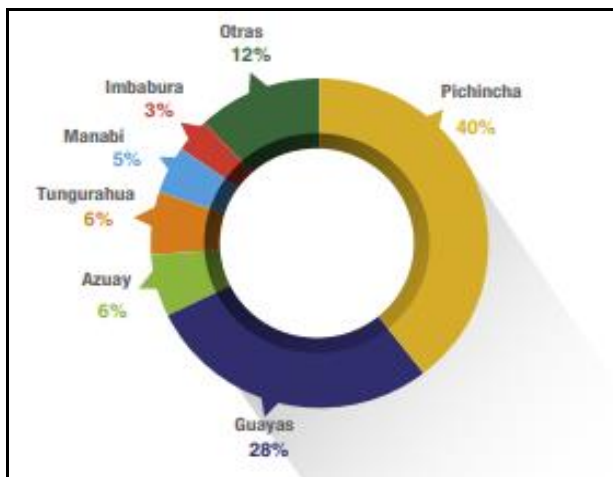


Figura 4. Ventas de Vehículos 2018 por Provincia (Vehículos Livianos: automóviles, camionetas, SUV)
Fuente: AEADE

Como se observa en la figura 4 la mayor participación de ventas de vehículos livianos (automóviles, camionetas y SUV) en el Ecuador la tiene la provincia de Pichincha con un porcentaje del 40%, debido que aquí se encuentran instaladas dos de las tres ensambladoras de vehículos como son OBNIBUS BB y AYMESA, además de fábricas dedicadas a la producción de partes y piezas que participan como proveedoras de las empresas ensambladoras.

Guayas es un importante centro financiero y económico del país por lo que abarca un 28% del total de las ventas de vehículos livianos, Azuay, Tungurahua y Manabí con un 17% se ubican

después de las grandes ciudades debido a los concesionarios de las diferentes marcas que se han instalado en estas provincias.

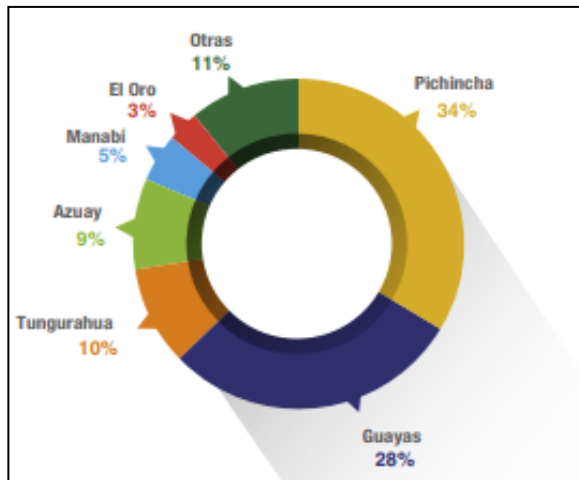


Figura 5 Ventas de Vehículos 2018 por Provincia (Vehículos Comerciales VAN, camiones y buses)
Fuente: AEADE

Las ventas locales de vehículos de tipo comercial presentan una tendencia mayoritaria en las provincias de Pichincha y de Guayas con un total del 62% de participación entre las dos, esto debido a varios puntos que hacen de estas provincias los principales centros financieros del país, por lo tanto, su mayor número de población, mayor poder adquisitivo, mayores transacciones comerciales, además de numerosos concesionarios de vehículos, entidades financieras hacen de estas provincias las de mayor participación en ventas de vehículos (Figura 5).

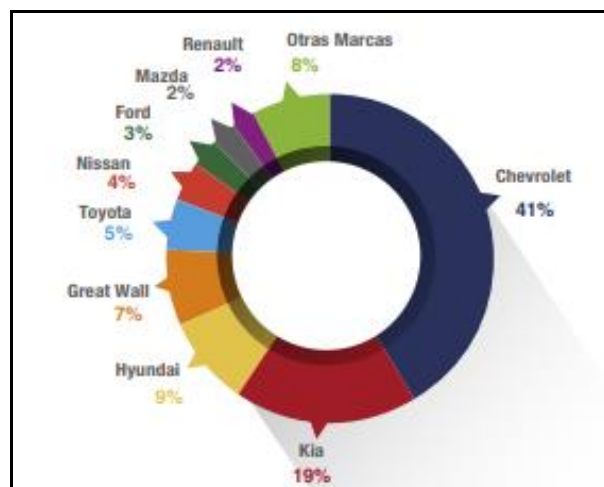


Figura 6. Ventas de Vehículos 2018 por Marca (Vehículos Livianos: automóviles, camionetas, SUV)
Fuente: AEADE

Las ventas de los últimos años han estado a cargo de tres empresas con aproximadamente el 70 % de participación: Ómnibus BB con su marca “Chevrolet”, Aymesa con sus marcas “Kia y Hyundai”, y Ciauto con su marca “Great Wall”, las cuales con excepción de la última que inició operaciones recién en 2013 mostraron una tendencia decreciente en los últimos cuatro años. Por segmento, la producción nacional se concentra en automóviles (66.6%), seguido de camionetas (30.7%) y SUV’s (2.7%).

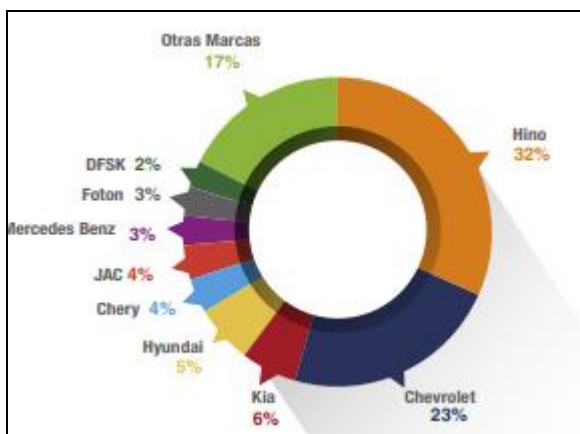


Figura 7. Ventas de Vehículos 2018 por Marca (Vehículos Comerciales VAN, camiones y buses)
Fuente: AEADE

En cuanto a la venta de vehículos comerciales por marca, Hino lidera la participación con un 32%, esto debido a que esta marca es muy apetecida para el transporte pesado ecuatoriano debido a que son vehículos que no disminuye su valor monetario una vez que salen de sus casas comerciales, además de tener un gran desarrollo dentro de las carreteras del país compartiendo los primeros lugares se encuentra Chevrolet con sus líneas de producción FVR y FTR con un 23% y Kia con un 6% respectivamente.

3.4.3.1.4 Exportaciones Del Sector Automotriz Ecuatoriano

Tabla 6. Exportaciones Sector Automotriz (Unidades) 2013-2018

| AÑO | UNIDADES EXPORTADAS |
|--------------|---------------------|
| 2013 | 7.211 |
| 2014 | 8.368 |
| 2015 | 3.274 |
| 2016 | 716 |
| 2017 | 640 |
| 2018* | 659 |
| TOTAL | 20.868 |

Fuente: AEADE

Elaborado por: Polit Andrés Leandro

De acuerdo con la AEADE (2018), las exportaciones del sector automotriz en el 2014 fueron de 8.377 unidades, siendo el mejor año en las exportaciones del sector, dentro de los 5 años de estudio. En el periodo 2013 hasta diciembre del 2018 las exportaciones totales fueron de 20.868 unidades, existiendo una considerable reducción en los dos últimos años.

Tabla 7. Exportaciones Vehículos y sus Partes (Miles usd) (2013-2018)

| AÑO | MILES DE USD |
|--------------|----------------|
| 2013 | 149.751 |
| 2014 | 154.772 |
| 2015 | 170.401 |
| 2016 | 83.004 |
| 2017 | 75.415 |
| 2018* | 60.536 |
| TOTAL | 693.880 |

Fuente: AEADE

Elaborado por: Polit Andrés Leandro

En cuanto a las exportaciones de vehículos y sus partes (CKD) en miles de dólares, se puede observar que el pico más alto es en el año 2015 con valor de 170.401 (miles de usd), por lo cual podemos contrastar con la tabla n°7 que a pesar de que en el año 2014 se exporto mayor número de unidades, no superan los valores de este año.

A partir del año 2016 se observa una disminución de aproximadamente 10.000 (miles de usd) en cada año, situación muy preocupante para este sector que deberá buscar estrategias conjuntamente con el gobierno para acceder a mercados internacionales.

3.4.3.1.5 Producto

Tabla 8. Exportaciones Sector Automotriz (Subpartida Arancelarias) MILES DE USD

| SUBPARTIDA | DESCRIPCIÓN | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 (ENERO- NOVIEMBRE) |
|-----------------|--|---------|---------|---------|---------|-------------------------------|
| 8704.21.10.99 | Los demás vehículos automóviles a diesel para transporte de mercancías de peso máximo a 4.54 .T | 108,019 | 23,499 | 53,045 | 48,485 | 14.445 |
| 8703.23.90 | Los demás vehículos con motor de émbolo (pistón) alternativo de encendido de chispa de cilindraje superior a 1500 cm3 pero inferior o igual a 3000 cm3:Los demás | 85,151 | 47,771 | 35,546 | 23,894 | 584 |
| 8703.22.90.90 | Los demás vehículos de cilindraje entre 1000 cm3 y 1500 cm3 , no conteplados en otra parte | 84,484 | 10,729 | 23,429 | 10,220 | - |
| 87.90.90.90 | Los demás vehículos automóviles para usos especiales NCOP | 3,100 | 7 | - | 4,024 | - |
| OTROS PRODUCTOS | - | 573,293 | 219,256 | 186,561 | 150,191 | 82,436 |

Fuente:BCE

Elaborador Por: Polit Andres Leandro

En el periodo 2014-2018 se analiza que dentro del sector automotriz las partidas que más se exportaron fueron 8704.21.10.99 Los demás vehículos automóviles a diesel para transporte de mercancías de peso máximo a 4.54 .T con valor aproximado de 246.000 miles de dolares, tambien se durante este periodo se exportó vehículos con motor de émbolo (pistón) alternativo de encendido de chispa de cilindraje superior a 1500 cm3, pero inferior o igual a 3000 cm3, alcanzando un valor de 190.000 (miles de dólares).

3.4.3.1.5 Balanza Comercial del Ecuador

En los últimos años, Ecuador ha venido consolidando una Balanza Comercial negativa, lo cual nos ubica en diferentes escenarios en los cuales el flujo negativo de divisas termina siendo el detonante para que se tomen medidas muy drásticas.

Si analizamos la información que proporciona el Banco Central de Ecuador, tenemos dos claros participantes dentro de la Balanza Comercial: el Sector Petrolero y el Sector No Petrolero, los cuales tienen un comportamiento muy similar durante los últimos 5 años, siendo la Balanza Petrolera la que entrega un superávit, mientras que la No Petrolera se ha venido manteniendo deficitaria.

Tabla 9. Balanza Comercial Ecuatoriana Petrolera (Millones De Dólares)

| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2107 | 2018* |
|---------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| EXPORTACIONES | 14.107,4 | 13.275,9 | 6.660,3 | 5.459,2 | 6.913,6 | 2.623,19 |
| IMPORTACIONES | 5.870,0 | 6.358,8 | 3.903,4 | 2.490,1 | 3.199,7 | 1.601,6 |
| TOTAL | 8.237,4 | 6.917,1 | 2.757,0 | 2.969,1 | 3.713,9 | 1.021,6 |

Fuente: BCE

Elaborador Por: Polit Andres Leandro

Como podemos observar la balanza comercial petrolera presenta un superávit en los 5 años de estudio, en donde en el 2013 alcanza su punto más alto, pero decrece para los siguientes años esto debido a la baja del precio del petróleo que trajo graves consecuencias económicas al país. Esta disminución afectó a varios sectores del país entre ellos el automotriz que tuvo que sufrir la consecuencia de cupos e impuestos para nivelar los ingresos del estado que dejó de percibir por la exportación del crudo.

Tabla 10. Balanza Comercial Ecuatoriana No Petrolera (Millones De Dólares)

| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2107 | 2018* |
|---------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|---------------|
| EXPORTACIONES | 10.643,5 | 12.448,6 | 11.670,3 | 11.338,5 | 12.208,9 | 12.268,2 |
| IMPORTACIONES | 19.956,0 | 20.088,8 | 16.556,9 | 13.060,5 | 15.833,6 | 12.567,3 |
| TOTAL | -9.312,4 | -7.640,2 | -4.886,6 | -1.722,0 | -3.624,7 | 246,03 |

Fuente: BCE

Elaborador Por: Polit Andrés Leandro

La balanza comercial no petrolera alcanza un déficit en los 5 años, llegando a su punto más bajo en el año 2013 con un valor de -9.312,4. Dentro de los productos no petroleros encontramos a productos tradicionales como son: el banano, las flores, el cacao que son los productos que más exporta el Ecuador y productos industrializados en donde se encuentran los vehículos y sus partes, productos textiles, entre otros que se exportan en mínimas cantidades. Es así que con la implementación de la estrategia para la transformación de la matriz productiva el gobierno pretende industrializar sus productos para ya no depender de los recursos naturales y sustituir gradualmente sus importaciones.

IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

4.1. RESULTADOS

RESULTADOS DEL ANÁLISIS DOCUMENTAL

En esta sección se busca explicar las incidencias del programa de gobierno para la transformación de la matriz productiva en relación al fomento de las exportaciones de la industria automotriz ecuatoriana.

El estudio evalúa inicialmente la condición actual de los tres ejes definidos como parte de la estrategia para lograr dicha transformación: 1) entorno y competitividad sistémica, 2) desarrollo y fortalecimiento de cadenas productivas, y 3) industrias básicas; posteriormente se describen las condiciones internas de la industria automotriz, con énfasis en las exportaciones, para luego establecer una comparación del antes y después de la implementación de la transformación de la matriz productiva. Los métodos y técnicas de investigación utilizados para la recolección de información fueron explicados en un apartado anterior, por lo que en esta parte se exponen los resultados asociados al tema, el cual se divide en varios subtemas para una mejor comprensión.

4.1.1 Avances del programa de transformación de la matriz productiva de Ecuador



Figura 8 Ejes de la Estrategias para la Transformación de la Matriz productiva
Elaborado por: Polit Andrés Leandro

La estrategia para el cambio de la matriz productiva, como se explicó antes, consta de tres ejes, los mismos que son evaluados a continuación, a la luz de las ventajas o desventajas que han representado para el sector de la industria automotriz del Ecuador. El objetivo es analizar los cambios surgidos para dicho sector a partir de la implementación de las políticas públicas diseñadas por el gobierno nacional para tratar de incentivar la producción nacional y las exportaciones automotrices ecuatorianas.

Cada eje de la estrategia para la transformación de la matriz productiva consta de componentes que serán explicados y a la vez relacionados con datos estadísticos de la industria automotriz con el fin de conocer el impacto que generó hacia este sector.

4.1.1.1 Entorno Y Competitividad Sistémica

El fin primordial de este eje es el mejoramiento de la competitividad sistémica de la producción nacional y el favorecer el entorno de innovación del sector productivo. (Senplades, 2015)

Este eje consta de 3 puntos que nos permitirán cumplir el objetivo: Las condiciones económicas e incentivos a la producción nacional nos ayudarán a determinar cifras y datos estadísticos como son: clima de negocios, financiamientos hacia el sector e incentivos con el fin de conocer los beneficios que tendrá este sector.

El segundo punto nos habla de los ecosistemas de innovación, es decir la relación que existe entre empresas privadas, públicas y la academia.

Finalmente, la infraestructura y los servicios para la producción permitirá medir la calidad de los mismos dentro del sector automotriz.

4.1.1.1.1 Condiciones económicas e incentivos a la producción nacional:

a) Financiamiento para la producción: El gobierno nacional plantea varias estrategias de financiamiento para los sectores productivos una de ellas es La Ley Orgánica para el Fomento Productivo, Atracción de Inversiones, Generación de Empleo y Estabilidad y Equilibrio Fiscal propone un plan de estabilidad económica a largo plazo, así también plantea incentivos para

atraer nuevas inversiones al país, tanto internas como externas, fomentando el empleo y dinamizando la producción y la economía.

Como parte del programa de incentivos económicos el Estado propuso la implementación del “Programa Progresar” a través de la Corporación Financiera Nacional, desde el año 2014, el cual está destinado a generar emprendedores mediante la democratización del crédito para la producción, este programa cuenta con tres herramientas: 1) fondo de garantías; 2) activos fijos; 3) capital de riesgos. (Corporación Financiera Nacional, 2018)

b) Fondo de garantías: Este fondo está dirigido a micro, pequeños y medianos empresarios que se dedican a desarrollar actividades relacionadas con el cambio de la matriz productiva y que no cuenten con las garantías suficientes para acceder a crédito con una entidad financiera nacional. Este Fondo es un garante solidario para las empresas relacionadas que no cuentan con las garantías crediticias y cubre hasta el 50% del capital del crédito otorgado a los empresarios o hasta USD 500.000 por beneficiario. (Corporación Financiera Nacional, 2018).

La CFN cuenta con un monto de USD 170 millones de dólares para este programa, y actualmente, participan en este sistema de garantía: Banco del Pacífico, Cooperativa Cooprogreso, Banco General Rumiñahui, Banco Amazonas, Cooperativa de Ahorro y Crédito Comercio Ltda., Cooperativa San Francisco Ltda., Banco Comercial de Manabí, Cooperativa de Ahorro y Crédito El Sagrario, Banco del Austro, Cooperativa Policía Nacional, Banco Procredit, Cooperativa Cámara de Comercio de Ambato Ltda., Banco de Loja, Cooperativa de Ahorro y Crédito Santa Rosa Ltda., y Banco D-Miro.

c) Activos fijos: Esta herramienta se dirige hacia la adquisición de activos fijos como bienes muebles o inmuebles para proyectos de inversión, además se destina a la ampliación o puesta en marcha de negocios vinculados al fomento de las exportaciones, la sustitución de importaciones, la generación de valor agregado y la diversificación productiva del país.

Los beneficiarios de esta herramienta son las personas naturales o jurídicas del segmento de las PYMES, empresas del sector productivo empresarial y productivo corporativo.

El financiamiento de esta herramienta contempla desde los USD 50.000 hasta USD 25 millones por sujeto de crédito; o hasta USD 50 millones por grupo económico, estos montos se

financian hasta por 15 años; 70% para proyectos nuevos y 70% para proyectos en marcha, la tasa de interés va desde el 6,9% hasta el 8% anual. (Corporación Financiera Nacional, 2018).

Capital de riesgo: Esta herramienta busca canalizar recursos monetarios de terceros, tanto entidades públicas como privadas, con la finalidad de financiar empresas o proyectos que contengan un alto componente innovador. Los capitales semilla se entregan a emprendimientos en desarrollo con alto potencial productivo y de crecimiento. (Corporación Financiera Nacional, 2018).

Si bien el gobierno ha implementado las herramientas antes descritas para incentivar el desarrollo de la industria, según un estudio realizado por la Graduate School of Management de la Escuela Superior Politécnica del Litoral/ ESPAE-ESPOL (2017), la industria automotriz ecuatoriana enfrenta varias debilidades para su desarrollo, entre las que se destacan las limitaciones en el financiamiento y acceso a crédito, principalmente porque se mantienen las altas tasas de interés, y garantías. Además, la infraestructura para la producción de automotores requiere una demanda alta de autos, la misma que no la tienen las industrias del país, por lo que se elevan los costos de producción.

Los problemas de la industria automotriz en el Ecuador son: mercados pequeños y dificultades tecnológicas. Los niveles de producción bajos no permiten asegurar un nivel de planta óptimo que sea rentable. Según estimaciones de UNIDO un tamaño de planta mínimo requiere una producción de 250,000 unidades; más del doble del total de ventas del Ecuador en el 2014. ¡Y eso que el 2014 fue el mejor año de ventas en la historia del sector! Obviamente, esto explica por qué la protección efectiva tan alta en el sector automotriz se haya mantenido durante más de 40 años con escasos resultados de industrialización. (ESPAE-ESPOL 2017, p.5)

d) Clima de negocios: Si bien la estrategia para la transformación de la matriz productiva del país contempló el mejoramiento del clima para hacer negocios en el país, según datos del Instituto Brasileiro de Economía (2017), en cuanto al índice de clima económico ICE, que es un indicador que permite visualizar de una manera clara la situación económica de un país, se muestra que el Ecuador está por debajo de la zona favorable que equivale a 100 puntos, como se muestra en la figura 9.

En promedio el Ecuador ocupa las últimas posiciones en el ranking de Latinoamérica, y en contraste con la expectativa de mejorar el clima económico para hacer negocios en el Ecuador propuesto para la transformación de la matriz productiva, no se evidencia un mejoramiento en el ICE desde el año 2015 hasta el 2017.

Por lo tanto, si nuestro país no mejora en el tema del clima económico no solo se vería afectado el sector automotriz si no también el entorno socioeconómico del país ya que esta industria 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.

Sólo en el caso de impuestos se estima que son alrededor de USD 400 millones, además de su impacto en la generación de empleo en las diferentes partes de su cadena, desde el ensamblaje hasta la distribución y venta, por lo tanto, el estado se vería perjudicado ya que dejaría de percibir ingresos afectando directamente a la economía además de que la tasa de desempleo aumentaría.

Se debe destacar que la industria automotriz ha impulsado a otras industrias del sector productivo como la siderúrgica, metalúrgica, metalmecánica, minera, petrolera, petroquímica, del plástico, vidrio, electricidad, robótica e informática, industrias claves para la elaboración de los vehículos. De este modo, también se verían afectadas estas industrias que integra a diferentes actores, ya que si no se observa resultados positivos en este indicador el sector automotriz entraría a una etapa de recesión

| INDICADOR DE CLIMA ECONÓMICO | | | | | | | | | | | | |
|------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|------------------|
| ICE | ene/15 | abr/15 | jul/15 | oct/15 | ene/16 | abr/16 | jul/16 | oct/16 | ene/17 | abr/17 | jul/17 | Promedio 10 años |
| Latinoamérica | 63,3 | 57,1 | 59,4 | 54,3 | 60,1 | 62,8 | 72,8 | 70,1 | 69,4 | 77,9 | 72,5 | 89,9 |
| Argentina | 50,1 | 67,3 | 56,5 | 63,2 | 98,6 | 89,0 | 89,6 | 107,8 | 100,2 | 101,0 | 101,6 | 78,1 |
| Bolivia | 103,1 | 87,6 | 87,6 | 67,7 | 83,7 | 98,4 | 93,6 | 66,0 | 83,5 | 62,5 | 82,6 | 91,3 |
| Brasil | 42,6 | 32,9 | 30,0 | 26,2 | 29,1 | 36,9 | 59,3 | 65,8 | 62,1 | 79,0 | 59,0 | 95,4 |
| Chile | 75,9 | 113,2 | 54,9 | 63,1 | 50,0 | 32,3 | 56,5 | 56,3 | 71,5 | 51,2 | 46,4 | 100,0 |
| Colombia | 76,8 | 75,2 | 108,2 | 79,7 | 83,3 | 90,7 | 100,0 | 81,5 | 95,4 | 98,4 | 83,7 | 106,4 |
| Ecuador | 58,1 | 33,3 | 50,0 | 25,0 | 29,6 | 29,6 | 47,0 | 58,1 | 67,7 | 58,1 | 41,4 | 73,9 |
| México | 77,0 | 65,0 | 85,6 | 82,6 | 79,3 | 86,3 | 66,7 | 45,3 | 40,6 | 71,6 | 90,1 | 84,0 |
| Paraguay | 133,0 | 133,0 | 99,0 | 92,8 | 105,5 | 105,4 | 132,8 | 116,7 | 118,7 | 132,8 | 121,3 | 116,6 |
| Perú | 136,1 | 96,4 | 120,9 | 93,5 | 96,1 | 103,8 | 138,6 | 145,7 | 130,0 | 77,3 | 71,3 | 129,5 |
| Uruguay | 99,3 | 97,7 | 90,0 | 55,3 | 78,4 | 81,1 | 69,9 | 85,8 | 121,1 | 130,5 | 118,7 | 118,2 |
| Venezuela | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 9,5 | 11,8 | 11,8 | 0,0 | 0,0 | 30,5 |

Figura 9. Índice de Clima Económico de los países de Latinoamérica (en puntos).

Fuente: Instituto Brasileño de Economía (2017)

Asimismo, según datos del Banco Mundial (2018), en cuanto al indicador de facilidad para hacer negocios medido a nivel mundial, se evidencia que Ecuador ocupa el puesto 118 de 190 países, lo que equivale a 57,83 puntos, que está por debajo del promedio regional de América Latina y el Caribe, 58,66. (Ver figura 8).



Figura 10. Puntuación en la facilidad para hacer negocios.
Fuente: Banco Mundial (2018)

El Banco Mundial (2018), también muestra la puntuación para la apertura de un negocio en los diferentes países del mundo, colocando al Ecuador en el puesto 168 entre 190 países evaluados, que corresponde a un puntaje de 70,50 que está debajo del promedio regional de América Latina y el Caribe, 78,09. (Ver figura 9).

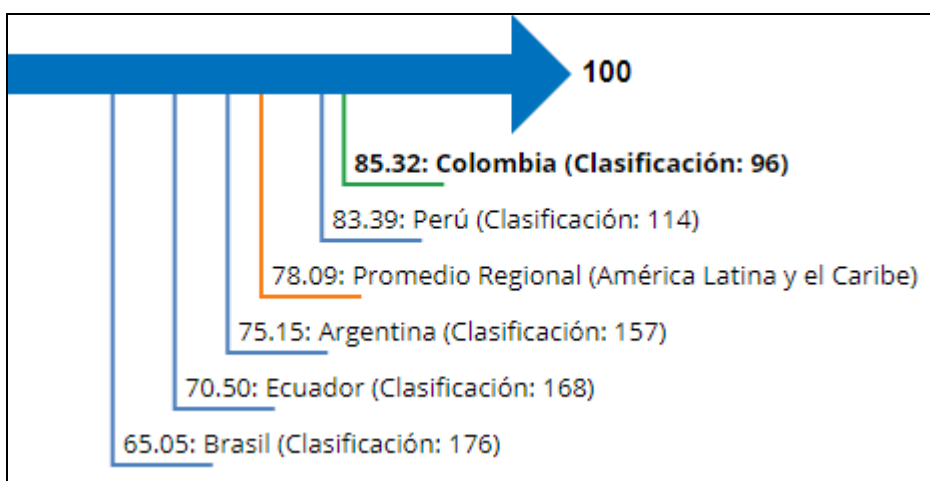


Figura 11. Puntaje apertura de un negocio.
Fuente: Banco Mundial (2018)

En cuanto al riesgo país, que es otro referente del clima de negocios, los niveles en Ecuador son más altos que en otros países de América Latina, por ejemplo, hasta enero de 2017, el EMBIG (Emerging Market Bond Index Global o Índice Global de Bonos de Mercados Emergentes) manifiesta que riesgo país se ubica de la siguiente manera: Chile (130), Perú (145), Colombia (194), Brasil (263), México (256), Argentina 412, Ecuador 621, y Venezuela 2846. (Banco Central de Reserva del Perú, 2018)

En Ecuador, la puntuación del riesgo país se ha mantenido como una de las más altas de América Latina en los últimos 8 años: 2010 (913), 2011 (846), 2012 (826), 2013 (530), 2014 (883), 2015 (1266), 2016 (647), 2017 (459), 2018 (618). (Banco Central del Ecuador, 2018).

De acuerdo a este indicador, Ecuador se muestra como un país poco atractivo para realizar negocios, que se refleja en las altas tasas de interés y la baja inversión.

Por otro lado, según la ESPAE (2017), se identifica como otro elemento crítico para el clima de negocios en la industria automotriz del país, el marco legal vigente y la alta sensibilidad de la industria a situaciones sobre las que no puede controlar como las tramitologías complejas.

e) Incentivos a la inversión productiva privada

El Estado ha realizado algunas reformas a cuerpos legales que regulan las actividades productivas del país con la finalidad de incentivar la inversión, tal es el caso del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones-COPCI (2013) y la Ley Orgánica para el Fomento Productivo, Atracción de Inversiones, Generación de Empleo, y Estabilidad y Equilibrio Fiscal (2018). Estas reformas buscan incentivar la producción nacional, así como la sustitución de importaciones y el impulso a las exportaciones no petroleras.

Como parte de los incentivos propuestos en el COPCI, Título III, capítulo I, artículos 23 y 24, se destacan los siguientes:

Art. 23.- De los incentivos. - Los incentivos de orden tributario que reconoce esta normativa se incorporan como reformas a las normas tributarias pertinentes.

Art. 24.- Clasificación de los incentivos. Los incentivos fiscales que se establecen en este código son de tres clases:

1. Generales: De aplicación para las inversiones que se ejecuten en cualquier parte del territorio nacional. Consisten en los siguientes:

- a. La reducción progresiva de tres puntos porcentuales en el impuesto a la renta.
- b. Los que se establecen para las zonas económicas de desarrollo especial, siempre y cuando dichas zonas cumplan con los criterios para su conformación.
- c. Las deducciones adicionales para el cálculo del impuesto a la renta, como mecanismos para incentivar la mejora de productividad, innovación y para la producción eco-eficiente.
- d. Los beneficios para la apertura del capital social de las empresas a favor de sus trabajadores.
- e. Las facilidades de pago en tributos al comercio exterior.
- f. La deducción para el cálculo del impuesto a la renta de la compensación adicional para el pago del salario digno.
- g. La exoneración del impuesto a la salida de divisas para las operaciones de financiamiento externo.
- h. La exoneración del anticipo al impuesto a la renta por cinco años para toda inversión nueva.

2. Para los sectores que contribuyan al cambio a la matriz energética, a la sustitución estratégica de importaciones, al fomento de las exportaciones, así como para el desarrollo rural de todo el país, y las zonas urbanas: se reconoce la exoneración total del impuesto a la renta por cinco años a las inversiones nuevas que se desarrollen en estos sectores, la exoneración prevista para industrias básicas y la deducción del 100% adicional del costo o gasto de depreciación anual, de conformidad con la ley.

3. Para zonas deprimidas: Además de que estas inversiones podrán beneficiarse de los incentivos generales y sectoriales antes descritos, en estas zonas se priorizará la nueva inversión otorgándole un beneficio fiscal mediante la deducción adicional del 100% del costo de contratación de nuevos trabajadores, por cinco años.

Para el año 2018 se ejecutó una nueva reforma legal que propone nuevos incentivos a la producción e inversiones la misma que se compila en la Ley Orgánica para el Fomento Productivo, Atracción de Inversiones, Generación de Empleo, y Estabilidad y Equilibrio Fiscal. Los beneficios de esta ley incluyen: fortalecimiento de Mipymes, incentivos para la atracción de inversiones, reformas al marco jurídico, remisión de intereses, multas y recargos, reformas para el desarrollo, y reformas para el fortalecimiento productivo.

Para fortalecer las Mipymes se amplía el límite para la deducción del 100% adicional de gastos por concepto de capacitación técnica y mejora en la productividad, hasta el 5% de gastos efectuados por pago de sueldos y salarios. Para la atracción de inversiones se establece la exoneración del impuesto a la renta y su anticipo, tanto para sociedades actuales como nuevas, hasta 12 años en ciudades de todo el país excepto Quito y Guayaquil, y hasta 8 años en Quito y Guayaquil; asimismo para las inversiones realizadas en sectores industriales priorizados, agroindustriales y agroasociativos en cantones de frontera la exoneración del impuesto a la renta será de 15 años. Para las sociedades actuales o nuevas sociedades se establece la exoneración del impuesto a la salida de divisas en la importación de bienes de capital. (Servicios de Rentas Internas, 2018)

4.1.1.1.2 Ecosistema de innovación:

A partir del año 2010, el Ecuador entró en una fase de reformas del sistema educativo superior, tales reformas se hicieron a partir de la promulgación de nueva Ley Orgánica de Educación Superior (LOES), la misma que se enfocó en promover la excelencia académica de los estudiantes con una visión en el desarrollo humano y la innovación. (Senplades, 2015, Matriz productiva)

Asimismo, se expidió un nuevo Reglamento de Régimen Académico y otros instrumentos para aseguramiento de la calidad de la educación superior en todo el territorio nacional. Se implementó un sistema de evaluación de carreras liderado por el Consejo de Acreditación y Aseguramiento de la Calidad de la Educación Superior (CEAACES), el mismo que requirió iniciar un proceso de rediseño curricular de toda la oferta académica promovida por las Instituciones de Educación Superior (IES) del país. Justamente, un factor importante a evaluarse para la aprobación de un rediseño curricular es el estudio de pertinencia de cada carrera, de tal manera que se evidencie un estudio de demanda por parte de la sociedad respecto de la existencia de la misma, así también exige que se incorpore en el estudio el campo ocupacional y las tendencias de la industria en la cual entrarían a desempeñarse los futuros profesionales. Con estos cambios en la normativa de funcionamiento de las IES se espera que la oferta académica superior del país esté acoplada a las necesidades reales de la industria y la producción nacional en general, que exista calidad en la oferta académica de ciencias, tecnología y educación, y que cada territorio geográfico del país sea atendido con la oferta académica que requiere su entorno inmediato.

Con tal finalidad, el Estado creó la Universidad de Investigación de Tecnología Experimental Yachay, la cual fue concebida como una universidad científica y de desarrollo de tecnológico, para promover la investigación científica, el desarrollo de tecnologías y la difusión de los conocimientos descubiertos. Tanto la oferta académica como las líneas de investigación guardan correspondencia con las áreas priorizadas por el Estado para el cambio de la matriz productiva, ofreciendo carreras como: Física, Matemática, Química, Biología, Biomedicina, Petroquímica, Ingeniería en polímeros, Geología y Tecnologías de la Información. (Yachay, 2018)

En cuanto a la oferta académica de carreras ligadas a la ingeniería mecánica y automotriz en el país se encuentran las siguientes universidades y escuelas politécnicas:

Tabla 11 Oferta académica nacional de carreras afines a la industria automotriz

| N° | Universidad /Escuela Politécnica | Carrera | Ciudad |
|----|--|-----------------------------------|--------------------------------|
| 1 | Universidad Tecnológica Equinoccial | Ingeniería Automotriz | Quito |
| 2 | Universidad Politécnica Salesiana | Ingeniería Mecánica | Quito |
| 3 | Universidad San Francisco de Quito | Ingeniería Mecánica | Quito |
| 4 | Escuela Politécnica Nacional | Ingeniería Mecánica | Quito |
| 5 | Escuela Politécnica del Ejército | Ingeniería Mecánica | Quito |
| 6 | Universidad Internacional SEK | Ingeniería Mecánica Automotriz | Quito |
| 7 | Universidad Internacional del Ecuador | Ingeniería Mecánica Automotriz | Quito |
| 8 | Universidad Politécnica Salesiana | Ingeniería Mecánica | Cuenca |
| 9 | Universidad Politécnica Salesiana | Ingeniería Mecánica Automotriz | Cuenca |
| 10 | Universidad del Azuay | Ingeniería en Mecánica Automotriz | Cuenca |
| 11 | Escuela Superior Politécnica de Chimborazo | Ingeniería Automotriz | Riobamba |
| 12 | Escuela Superior Politécnica de Chimborazo | Ingeniería Mecánica | Riobamba |
| 13 | Universidad Técnica de Manabí | Ingeniería Mecánica | Portoviejo |
| 14 | Universidad Técnica Estatal de Quevedo | Ingeniería Mecánica | Quevedo |
| 15 | Universidad Tecnológica Equinoccial | Ingeniería Automotriz | Santo Domingo de los Tsáchilas |

Fuente: <https://www.educacionsuperior.gob.ec/>

Elaborado por: Polit Andrés Leandro

Con esta oferta académica se supone cubrir la demanda de profesionales que requiere la industria automotriz del país, además de que esta debe ser adecuada en cuanto a calidad de conocimiento teóricos y prácticos para el desempeño eficiente de los mismos.

De acuerdo a ESPAE (2017) se presentan debilidades en la industria automotriz ecuatoriana en lo referente a: “escasez de centros de transferencia tecnológica; y el limitado desempeño y alcance de las labores relacionadas con I&D, así como las mínimas experiencias de cooperación entre empresas y universidades, y entre actores locales e internacionales que canalicen la transferencia de nuevas tecnologías”. De esta manera es notoria la desarticulación entre los objetivos que persiguen las IES con las demandas de la industria automotriz en el campo del conocimiento.

4.1.1.1.3 Infraestructura y servicios para la producción

Cobertura y prestación de servicios para la producción

En este ámbito se ha realizado básicamente, el cambio de la matriz energética del país, la cual se orienta a la obtención de energía tomada de fuentes renovables, para aprovechar el caudal

de los recursos hídricos que posee el país. Se ha procedido a la construcción de ocho proyectos estratégicos hidroeléctricos, los cuales han ido entrando en operación desde el año 2016 paulatinamente. (Senplades, 2015, matriz productiva)

Tabla 12 Proyectos hidroeléctricos para el cambio de la matriz productiva.

| Proyecto de Generación | Ubicación | Potencia | Costo del Proyecto |
|------------------------|--------------------------|----------|--------------------|
| Coca Coda Sinclair | Napo Y Sucumbíos | 1.500 MW | USD 2.245 millones |
| Delsitanisagua | Zamora Chinchipe | 180 MW | USD 266 millones |
| Manduriaco | Pichincha e Imbabura | 60 MW | USD 183 millones |
| Mazar Dudas | Cañar | 21 MW | USD 51,2 millones |
| Minas San Francisco | Azuay y El Oro | 270 MW | USD 566 millones |
| Quijos | Napo | 50 MW | USD 138 millones |
| Sopladora | Azuay y Morona Santiago | 487 MW | USD 755 millones |
| Toachi Pilatón | Santo Domingo y Cotopaxi | 254,4 MW | USD 508 millones |
| Villonaco (eólica) | Loja | 16,5 MW | USD 48,35 millones |

Fuente: Diario El Universo (2018)

Elaborado por: Polit Andrés Leandro

La finalidad de estos proyectos hidroeléctricos es duplicar la capacidad instalada de electricidad del país, de tal forma que se pueda atender mejor la demanda de este servicio a nivel doméstico e industrial.

Sin embargo, al año 2018, diez años después de iniciada la construcción de los proyectos hidroeléctricos que cambiarían la matriz de producción de energía del Ecuador, solamente tres están en funcionamiento, Manduriacu, Sopladora y Coca Codo Sinclair, aunque con ciertos cuestionamientos técnicos. Las otras cinco presentan retrasos en su ejecución y problemas estructurales graves. Estas obras hidroeléctricas debieron entregarse en el año 2016 para iniciar con su inmediato funcionamiento. (Anónimo, 2018, Mayo 24). Solo 3 de 8 proyectos hidroeléctricos operan en Ecuador. *El Universo*. Recuperado de:

<https://www.eluniverso.com/noticias/2018/05/24/nota/6774647/solo-3-8-proyectos-hidroelectricos-operan>

Según Diario el Telégrafo: La vicepresidenta de la República anunció que de 22:00 a 08:00 horas se reducirá entre el 13% y el 19% de las tarifas eléctricas, mencionó que esta medida se aplicará en el sector industrial, artesanal y de la economía popular y solidaria; el objetivo de este programa es promocionar y aprovechar la eficiencia energética en el sector productivo

local, tan necesario en el país para generar empleo y desarrollo, así como en los hogares, a fin de que la población entera se beneficie de la producción de energía. (Anónimo, 2018, enero 10). Tarifa eléctrica para las industrias se reduce. El Telégrafo. Recuperado de: <https://www.eluniverso.com/noticias/2018/05/24/nota/6774647/solo-3-8-proyectos-hidroelectricos-operan>

Asimismo, según el MIPRO (2018), el 100% del sector artesanal e industrial será beneficiado de las nuevas tarifas de energía eléctrica: El kilovatio hora para el sector industrial, que utiliza alta y media tensión, que anteriormente costaba 7,5 centavos, se reduce en un 33 %, esto es a 5,0 centavos en el horario de las 22 horas hasta las 08 horas del día siguiente. En el resto del día la tarifa se reduce 0,3 centavos. En cambio, para el sector artesanal, quienes consuman hasta 300 kilovatios hora al mes tendrán una rebaja de 12 %, al pasar su tarifa de 8,3 centavos a 7,3 centavos y, quienes consuman más de 300 kilovatios hora mensuales, pagarán 8,9 centavos, a diferencia de la tarifa anterior que era de 9,9 centavos. Adicionalmente el 70 % de las empresas industriales verán una reducción en sus planillas en la tasa de alumbrado público y cuando estén ubicadas en comunidades que cuenten con ese servicio público, no tendrán que asumir este rubro.

En cuanto a la infraestructura de tipo vial, en los últimos años se ha realizado una importante inversión en carreteras de primer orden para facilitar el flujo de personas y mercancías a nivel de todo el país. La conectividad de los diferentes actores económicos y productivos ha sido fundamental para contribuir con la eficiencia y productividad. (Senplades, 2015, matriz productiva).

Las mayores inversiones en infraestructura vial se ejecutaron entre los años 2008 y 2012, lo cual corresponde a 9790,52 km de carreteras, 11 aeropuertos, etc. Sin embargo, muchas de las obras han evidenciado una planificación deficiente, diseños incompletos, falta de técnica, incumplimiento de plazos y falta de calidad en la ejecución y control de las obras. Existen proyectos viales que están pendientes de ejecutar por falta recursos en el Estado. Actualmente se ha desarrollado el plan de inversiones hasta el año 2037 por parte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, el mismo que incorpora las alianzas público-privadas como estrategia de inversión. Para algunos expertos, ciertos proyectos resolvieron problemas de movilidad, conectividad, acceso, salud, educación y desarrollo, pero otros en cambio,

generaron muchos inconvenientes en estas áreas, así, por ejemplo: retrasos, encarecimientos, fallas técnicas, económicas de gestión y de control. (Estéfano Dávila, 2017, Mayo 22). La construcción de carreteras tuvo mayor empuje hasta el 2012. Diario el Comercio: Recuperado de: <https://www.elcomercio.com/actualidad/construccion-carreteras-conectividadad ingresos.html>

Otro factor importante dentro de la infraestructura es la conectividad de las telecomunicaciones entre sectores, mediante fibra óptica, la misma que en el país alcanza más de 46.000 km de extensión a nivel nacional. Además, se aprobó la asignación de 50 y 60 MHz adicionales para las empresas Movistar y Claro, con la finalidad de mejorar la calidad de los servicios 3G, lo cual sin duda apoya a mejorar la producción nacional. (Senplades, 2015)

El mercado móvil en Ecuador ha crecido significativamente, realizando un importante aporte a la economía nacional. De una población de 16,6 millones de habitantes en el país, actualmente la cantidad de suscriptores móviles ha crecido sustancialmente de 6,8 millones en 2008 a 11,5 millones en este año. Como conclusión, este sector aporta ingresos por casi 2.100 millones dólares que equivale al 2% del PIB y además que la red de telefonía contribuye con el cumplimiento de los objetivos establecidos en Plan Nacional de Desarrollo 2017-2021, en lo referente a modernización de infraestructura de red, mejoramiento a las tecnologías modernas para hogares y empresas e impulsar mejoras en la productividad nacional. Agencia de Regulación y Control de las Telecomunicaciones (2018). Recuperado de: (<http://www.arcotel.gob.ec/director-ejecutivo-de-arcotel-recibio-informacion-sobre-conectividad-movil-y-el-cierre-de-la-brecha-digital/>)

De acuerdo a ESPAE (2017) se presentan debilidades en la industria automotriz ecuatoriana en lo referente a: “escasez de centros de transferencia tecnológica; y el limitado desempeño y alcance de las labores relacionadas con I&D, así como las mínimas experiencias de cooperación entre empresas y universidades, y entre actores locales e internacionales que canalicen la transferencia de nuevas tecnologías”. De esta manera es notoria la desarticulación entre los objetivos que persiguen las IES con las demandas de la industria automotriz en el campo del conocimiento.

La infraestructura del país es fundamental para el desarrollo de las actividades productivas, como es notorio se ha incrementado principalmente la producción de energía eléctrica y los caminos pavimentados, se ha democratizado el uso de la telefonía celular y el uso del Internet, que ha traído como consecuencia un mejoramiento en varias áreas del transporte, sin embargo, la presencia de brechas en la cadena de suministro (transporte, almacenamiento, redes integradas de comunicación y proveedores de servicios logísticos) llevan a ineficiencias logísticas que incrementan los costos para la fabricación local ESPAE (2017). Adicionalmente, después de los altos precios del petróleo la inversión en infraestructura ha venido disminuyendo, y muchos de los proyectos ya no son prioridad del gobierno, y de esta manera haciendo más complicada la desaceleración económica que enfrenta en la actualidad el país.

4.1.1.2 Desarrollo Y Fortalecimiento De Cadenas Productivas

El fin primordial de este eje es el desarrollo e impulso de empresas colaborativas en diferentes sectores de la producción con la finalidad de fortalecerse y mejorar su competitividad e internacionalización. (Senplades, 2015)

4.1.1.2.1 Cadenas manufactureras articuladas a las industrias básicas: Industria metalmecánica y bienes de capital.

Según la Senplades (2015), hasta esa fecha, el sector de los bienes de capital se ha compuesto por aproximadamente 8500 empresas, de las cuales 350 generan unos 72.629 puestos de trabajo formales y alrededor de 500 millones de dólares en exportaciones. Este sector representa el 10,07% del valor agregado de la industria manufacturera del país, y alrededor del 1.3% del valor agregado total del Ecuador. Sin embargo, el país mantiene una balanza comercial fuertemente con déficit, incluyendo la importación bienes de capital. En este ámbito, la producción nacional se ve ligada a varios problemas para desarrollar sus cadenas productivas asociadas; por ejemplo: el alto crecimiento del déficit comercial de bienes ligados a industrias básicas extractivas y de transformación de metales y a la incipiente producción de maquinarias y equipos que es lo que más se importa; el bajo valor agregado local, especialmente en cuanto a conocimiento e innovación de la producción doméstica nacional; y, la escasa articulación productiva de este sector de la producción nacional.

La industria metalmecánica es uno de los ejes más importantes dentro de la industria de manufactura del Ecuador, se compone de varios sectores como la industria siderúrgica, metalmecánica básica y de transformación, las cuales generan materiales, insumos, bienes de capital, partes y servicios diversos. La balanza comercial sectorial es deficitaria para el país, con un monto de USD -4.596 millones en el año 2017, aunque esto no le resta el potencial que representa para sustituir importaciones a futuro, especialmente en productos laminados en caliente, conformados planos y conformados largos, siendo las actividades económicas de mayor influencia las relacionadas a la fabricación de productos de acero y hierro, laminados metálicos, alambres, rejillas, redes de semiconductores y resistores eléctricos, estructuras metálicas, marcos, etc. (Víctor Zabala Andrade, 2018, Mayo). Situación del sector metalmecánico y su importancia en la economía ecuatoriana. Revista Ekos: Recuperado de: (<http://www.ekosnegocios.com/negocios/verArticuloContenido.aspx?idArt=10513>)

El sector de la manufactura, entre el 2009 y el año 2014 experimento un crecimiento variable, para posteriormente entrar en una fuerte recesión en los dos años siguientes, afortunadamente a partir del 2017 tuvo un crecimiento del 2.1 %, como se muestra en la figura 6.

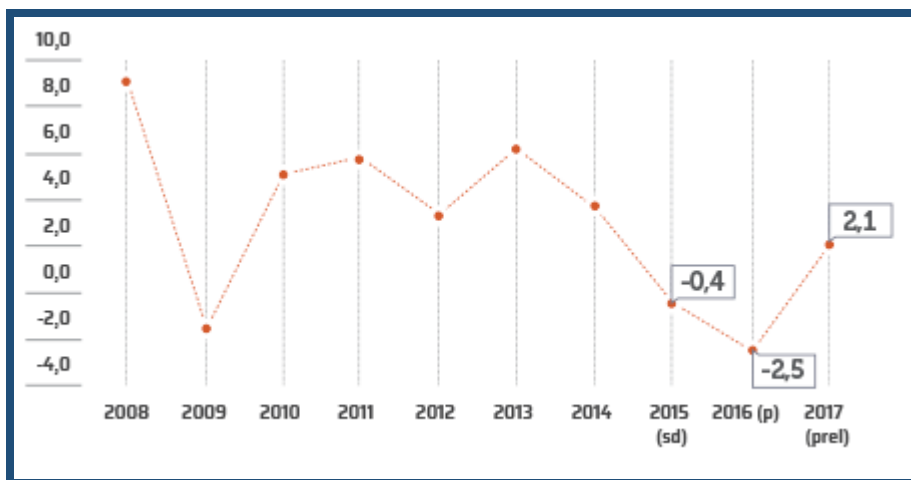


Figura 12 Tasa de crecimiento del sector manufacturero.
Fuente: Revista EKOS (2018)

Esta industria ha contribuido en gran medida a la ejecución de obras públicas como proyectos hidroeléctricos, infraestructura vial, petrolera y telecomunicaciones; mientras que los aportes para otros sectores privados como el automotriz no han sido significativos, a excepción de la construcción, la misma que ha paralizado la demanda y el desempeño de las empresas asociadas.

4.1.1.2 Cadena de servicios y sectores intensivos en conocimiento: Software y servicios TIC.

El sector del Software en el país está en etapa de inicio. Actualmente, existe en Ecuador unas 460 empresas que llegan a 500 millones de dólares en ventas (de los cuales 10% son de exportaciones), tales empresas se dedican al desarrollo de productos informáticos y servicios tecnológicos. Este sector a pesar de estar dentro de las prioridades de las políticas públicas (Tecnología incluyendo software, hardware y servicios informáticos), está limitado por varios factores como: la escases de talento humano asociado a la informática y software, tanto a nivel técnico como universitario, además de evidenciarse una separación entre la oferta académica y las necesidades del sector productivo nacional; asimismo, la escasa penetración y difusión de las TI, tecnologías de la información, en los sectores productivos y las creciente competencia de empresas extranjeras que brindan servicios y productos de mejor calidad y a mejores precios. (Senplades, 2015).

Esta industria representa el 0.5% del PIB, y reporta el segundo valor más bajo en exportaciones de servicios de TICs (incluyendo software) respecto al total de servicios exportados. Por otra parte, en Ecuador el marco legal se encuentra en el Código Orgánico de la Economía Social de los Conocimientos, Creatividad e Innovación (denominado Código Ingenios), que incluye disposiciones sobre propiedad intelectual de software, uso por actores públicos y privados, y beneficios aplicables a aspectos de tecnología e innovación.

Las tendencias de desarrollo de software a nivel mundial están enfocadas a la virtualización de servicios informáticos en la nube; el Internet de las Cosas; Big data; las ciudades inteligentes; Machine learning; y los vehículos autónomos; entre otros, el Ecuador está intentando ingresar a estos segmentos de mercado de alto componente de investigación y desarrollo.

La producción y exportación de software en el país representa uno de los más bajos índices en la región, lo cual contrasta con países como Brasil, Argentina y Costa Rica, lo cual se explica en función de los obstáculos que atraviesa la industria a nivel nacional que son: la poca disponibilidad de talento humano cualificado en el área, la falta de financiamiento para este tipo de industria y el ambiente poco atractivo para invertir y crear negocios de tipo tecnológico en el Ecuador. A esto se sumas las debilidades del sector como: la mínima experiencia de cooperación entre empresas, universidades y Gobierno; además, la escases de centros de

transferencia de tecnología; y, el poco conocimiento de las necesidades y tendencias del mercado internacional por parte del sector. (Redacción Expreso, 2018, Marzo). La industria de software crece el 17 % anual pese a trabas para internacionalizarse. Diario Expreso: Recuperado de: (<https://www.expreso.ec/economia/la-industria-de-software-crece-el-17-anual-pese-a-trabas-para-internacionalizarse-EB1175622>)

Las tendencias de desarrollo de software ágil, plataformas deslocalizadas en varios países para los entornos de prueba de software, y el rápido despliegue de aplicaciones y hardware, ha hecho que la industria de software sea la de mayor dinamismo y de competencia a nivel global. En el Ecuador se considera que la industria local de software se encuentra todavía en una fase inicial de desarrollo, a pesar de ello, en el país la producción de software es de bajo valor agregado, orientado principalmente para el mercado local con soluciones para automatización de procesos y operaciones.

4.1.1.3 Desarrollo De Industrias Básicas

4.1.1.3.1 Industrias siderurgia, cobre y aluminio.

La Senplades (2015) ha definido como industrias básicas para potenciar el cambio de la matriz productiva, entre otras: la exploración, explotación y conversión de materiales como cobre, acero, aluminio, petroquímica y astilleros, las cuales hasta el año 2016 se encontraron en fase de estudio para su posterior implantación y potenciación.

Tabla 13 Estado de avance de estudios de pre factibilidad de industrias básicas

| INDUSTRIAS BÁSICAS | AVANCE DEL PROYECTO |
|---------------------------|----------------------------|
| Cobre | 100% |
| Acero | 96% |
| Astilleros | 90% |
| Petroquímica | 90% |
| Aluminio | 50% |

Fuente: Senplades (2015)

Elaborado Por: Polit Andrés Leandro

Desde el año 2014 se han establecido como proyectos futuros para impulso de las industrias básicas, particularmente de la industria siderúrgica y metalúrgica, que se relacionan con el sector automotriz, quedando pendientes la ejecución de los proyectos que se muestran en la

tabla 13, de los cuales, al año 2018 no se han evidenciado avances publicados por las entidades estatales responsables.

Tabla 14 Proyectos futuros de desarrollo de industrias básicas.

| | | Proyectos Futuros | | | | | | | |
|---------------------|---|--------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--|
| Dirección | Actividad | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | |
| Petroquímica | Aprovechamiento de Aceites usados | x | | | | | | | |
| | Proyectos: Planta de ácido sulfúrico, Planta de Etanol | | x | x | | | | | |
| | Planta de área - metanol | | | | x | x | x | x | |
| Siderurgia | Pruebas de metalización | x | | | | | | | |
| | Industria de Fundición | x | | | | | | | |
| | Creación de la empresa pública de motores, empresa nacional y laboratorios de fundición | x | x | x | | | | | |
| | Implementación del proyecto SENPLADES | | | | x | x | x | x | |
| | Levantamiento de la línea base de la Industria metalúrgica | x | | | | | | | |
| Metalurgia | Elaboración de la propuesta política para repotenciar la producción nacional del Sector Aluminio | x | | | | | | | |
| | Presentación de la propuesta política para repotenciar la producción nacional del Sector Aluminio | | x | x | | | | | |
| | Análisis de casos de negocios para la Industria Metalúrgica | | x | x | x | | | | |
| | Implementación de casos de negocios para la Industria metalúrgica | | | | | x | x | x | |

Elaborado por: Polit Andrés Leandro

Fuente: <https://www.industrias.gob.ec/wp-content/uploads/2014/06/IB-PROYECTOS-FUTUROS.png>

4.1.1.2.2 La industria automotriz

Para comprender el funcionamiento de la industria automotriz local es preciso generalizar la industria automotriz a nivel internacional.

4.1.1.2.2.1 La industria automotriz global

La industria automotriz en un sector que implica intensidad en capital, por otro lado, requiere de alta coordinación y eficiencia en la gestión logística y manejo de inventarios. Esta industria tiene altas regulaciones a nivel mundial en temas de seguridad, medio ambiente, procesos de aprobación de vehículos e impuestos derivados, lo cual incrementa considerablemente los costos de manufactura de la misma. Las economías emergentes están ligadas a inversión y

transferencia tecnológica constante por lo que constituye su principal fuente de innovación. (ESPAE/ESPOL, 2017, p. 18)

Los mercados globales a los que atiende la industria automotriz requieren un mejoramiento continuo de las operaciones de las empresas y sus procesos, así como la búsqueda, generación y mantenimiento de un nivel de tecnología e innovación para poder competir en el mercado internacional. Asimismo, las empresas complementarias de esta industria, como son las empresas fabricantes de autopartes, requieren grandes inversiones y capital humano y tecnológico que posibilite cubrir las necesidades de las empresas ensambladoras.

A nivel mundial, las empresas automotrices encuentran ventajas competitivas como, por ejemplo: amplia red de proveedores, mano de obra calificada disponible, localización geográfica y acceso a mercados representativos en tamaño.

La industria a nivel mundial ha ido evolucionando constantemente, la demanda de mercados maduros se estancó hace años, lo cual produjo una ola de inversiones en mercados emergentes, puesto que la demanda ha significado el principal motor de crecimiento de las ventas mundiales de vehículos durante las últimas décadas. Tal circunstancia generó que la fabricación de vehículos en países en vías de desarrollo, que inició con ensamble de CKD, se haya ampliado hacia la construcción de plantas de armado a gran escala, mientras en países occidentales se suscitó un ajuste en la capacidad de producción que ocasionó el cierre de algunas plantas de producción. Por otro lado, ha evolucionado el rango de modelos de vehículos, sumado a u la reducción general del ciclo de vida del producto, dado que el promedio de tiempo que un producto permanece en el mercado bajó de 7 a 5 años entre 1970 y 2000.

La sobrecapacidad de las empresas fabricantes de vehículos a nivel mundial ha ocasionado el crecimiento de los inventarios de estas, lo cual ha erosionado sus costos operativos y márgenes de utilidad. Muchos fabricantes han optado por la producción bajo pedido con la finalidad de reducir los costos de inventario de producto terminado e incentivos para salir del stock de vehículos sobre producidos. (ESPAE/ESPOL, 2017, p. 19)

En la figura 9 se observa la cadena de valor de la industria, esquematizando la dinámica de interconexiones entre: materias primas básicas, materiales semi-terminados, fabricantes ensambladores, fabricantes de componentes, fabricantes de moldes y tintes, puertos de embarque, importadores/distribuidores, mercados de reposición, y consumidores.

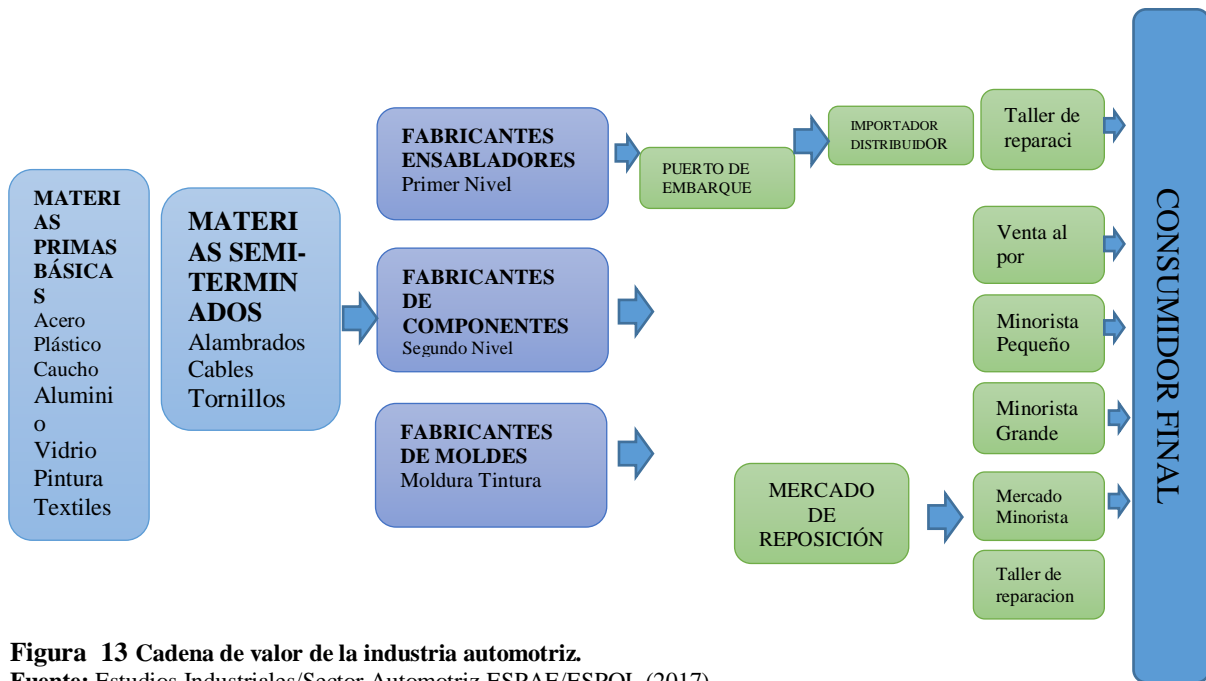


Figura 13 Cadena de valor de la industria automotriz.
Fuente: Estudios Industriales/Sector Automotriz ESPAE/ESPOL (2017)

4.1.1.2.2 Perfil de la industria automotriz ecuatoriana

La industria automotriz es un sector importante dentro de la economía ecuatoriana e incluye actividades relacionadas con la fabricación y ensamblaje de vehículos automotores. Según determina la nomenclatura de Clasificación Industrial Internacional Uniforme (CIIU) emitida por la División de Estadística de la Organización de las Naciones Unidas, la industria automotriz se encuentra registrada en la sección C que corresponde a “Industrias Manufactureras” específicamente en la división 29 de “Fabricación de vehículos automotores, remolques y semirremolques”, además de la división 30 (Fabricación de otro equipo de transporte: clase 3091 “Fabricación de motocicletas”) la cual no es objeto de este estudio. (ESPAE/ESPOL, 2017)

Tabla 15 Actividades clasificadas dentro de la industria automotriz

| CATEGORIA | CIU REV4. |
|-----------|---|
| Sección | C Industrias Manufactureras |
| División | Fabricación de vehículos automotores, remolques y semirremolques |
| Grupo | 291 Fabricación de vehículos automotores |
| Clase | 2910 Fabricación de vehículos automotores |
| Grupo | 292 Fabricación de carrocerías para vehículos automotores, remolques y semirremolques |
| Grupo | Fabricación de partes, piezas y accesorios |
| Clase | 2930 Fabricación de partes, piezas y accesorios para vehículos automotores |

Fuente: División de Estadística/ONU (2008)

Elaborador por: Polit Andrés Leandro

En general, los actores que forman parte de la industria automotriz corresponden a:

Empresas terminales automotrices, que corresponden a empresas multinacionales o asociadas a grandes marcas.

Empresas autopartistas que producen equipo de partes, piezas, y ensamblaje de conjuntos y subconjuntos, las mismas que son proveedoras de las empresas terminales automotrices. (ESPAE-ESPOL, 2017)

La industria automotriz involucra una gran cantidad de insumos para sus procesos de manufactura, por lo tanto, tiene una estrecha relación con sectores de la industria siderúrgica, metalúrgica, metalmecánica, petrolera, petroquímica, minera, plástica, vidrio, textilera, etc.; todas necesarias para obtener un producto terminado en óptimas condiciones. Generalmente, esta industria tiene alto nivel de encadenamiento con las industrias anteriores, las cuales establecen altos estándares de operación y relaciones corporativas de mediano y largo plazo.

Las grandes plantas automotrices en el mundo manejan dos tipos de productos: los CBU, en inglés Complete Built Up, que son los vehículos terminados; y los CKD, en inglés Complete Knocked-Down, que son conjuntos de partes y piezas de vehículos desarmados que son enviados a otros destinos para que sean ensamblados. (ESPAE-ESPOL, 2017)

CBU.- Estos vehículos normalmente se importan como unidades terminadas; usualmente pagan aranceles más altos; y, su entrega es inmediatamente después de su lanzamiento en el mercado.

CKD.- Estos se importan en partes y se ensamblan en países distintos; usualmente pagan aranceles más bajos; y, su entrega requiere un mayor tiempo de espera desde que el modelo es lanzado al mercado.

En el mercado se diferencian vehículos de tres segmentos:

Segmento Premium. - Corresponde al 10% del mercado y maneja los precios y márgenes más altos en los vehículos.

Segmento de Valor. - Corresponde al 70% del mercado y maneja un rango medio de precios, incluye la mayoría de vehículos que se venden en los mercados de los distintos países.

Segmento de Entrada. - Corresponde al 20% del mercado y están los vehículos más baratos de distintas marcas vendidas.

Asimismo, según el tipo de combustible que mueve al automotor, la industria se clasifica en tres grupos:

Vehículos de combustión interna que usan gasolina, diésel, gas licuado de petróleo, o etanol.

Vehículos eléctricos que usan batería, híbridos de conexión, o célula combustible.

Vehículos híbridos.

Según datos de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador “AEADE” el sector automotriz está conformado por cuatro empresas ensambladoras, noventa y dos empresas autopartistas, mil doscientas setenta y un empresas de venta de vehículos nuevos y usados, ciento treinta y siete establecimientos de venta de motocicletas, ochenta y un empresas de carrocería y tres mil ciento veinte y seis empresas dedicadas a otras actividades de comercio automotor (mantenimiento, reparación, venta de partes, etc.) (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2018)

El sector automotriz en el Ecuador genera actualmente un total de 56.801 puestos de trabajo directo: 1534 empleos las empresas ensambladoras, 4710 empleos las firmas autopartistas, 13971 las comercializadoras e importadoras, 592 empleos las empresas de carrocerías, y 35.994 empleos las empresas de actividades complementarias.

En el año 2016 el sector aportó con 770 millones de dólares al Estado por motivo de impuestos, arancel advalorem, impuesto al valor agregado, impuesto a los consumos especiales (advalorem), impuesto a vehículos motorizados, impuesto a la contaminación ambiental, impuesto a la salida de divisas, impuesto a la renta, Fodinfa, y salvaguardia.



Figura 14 Contribución tributaria del sector automotriz (Millones de dólares).

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

4.1.1.2.3 Mercado y producción de la industria automotriz

4.1.1.2.3.1 Ventas del sector automotriz

Según ESPAE/ESPOL (2017) en el 2017 las empresas manufactureras del sector automotriz ecuatoriano registraron ventas por 1.101,82 millones de dólares, destacándose una concentración en la actividad de producción de vehículos automotores, la misma que registró ventas por 884,15 millones, posteriormente se ubicaron las empresas fabricantes de partes, piezas y accesorios para vehículos automotores con 115,56 millones, luego las empresas de fabricación de carrocería, remolques y semirremolques con 102,11 millones, siendo esta última la que mantuvo un crecimiento en ventas.

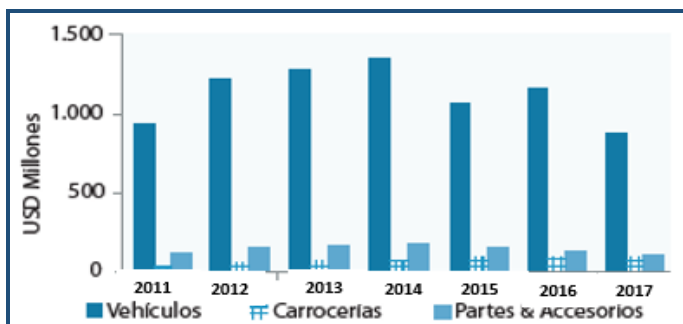


Figura 15 Ventas por actividad de la industria automotriz en Ecuador (Fabricantes).

Fuente: Estudios Industriales/Sector Automotriz ESPAE/ESPOL (2017)

En cuanto al mercado local de vehículos nuevos se destaca la marca Chevrolet, la misma que se lleva el 49,5% de las unidades vendidas en el año 2017, (que significó un incremento de casi cinco puntos porcentuales respecto a su importancia relativa del año previo); seguido por Kia con 9.4% (variación de -0.6 puntos); Hyundai con 7% (-1.9 puntos), Nissan con 4.7% (-0.3 puntos), Mazda con 4.5% (-1.2 puntos), Toyota con 4.5% (-0.8 puntos), Hino con 4.2% (-0.4 puntos), Great Wall con 3% (+1.2 puntos) y el resto mantenía participaciones menores a 2.2%. La evolución de la participación de mercado da cuenta de la importancia en el país de la marca Chevrolet, seguida de lejos por las marcas coreanas Kia y Hyundai; y las japonesas Nissan, Mazda y Toyota, entre las principales, tal como se muestra en la figura 18

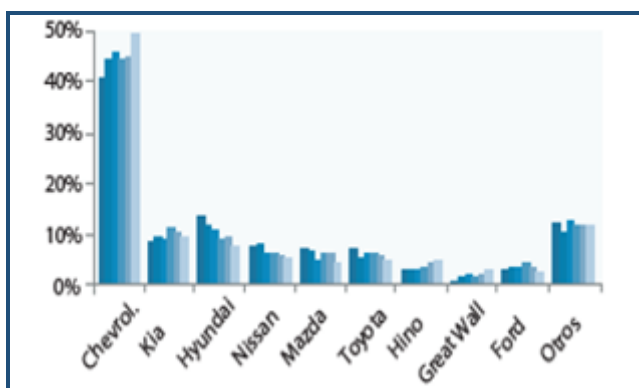


Figura 16 Evolución de ventas de vehículos según Marca.
Fuente: Estudios Industriales/Sector Automotriz ESPAE/ESPOL (2017)

Los vehículos nuevos que se comercializan en Ecuador que provienen de la fabricación de las ensambladoras locales han mantenido una leve tendencia a crecer hasta el año 2015, logrando un 54% de ventas, en relación al 46% en el 2012, para luego disminuir su participación en los siguientes años con un 38% en el año 2017. Asimismo, la tendencia de venta de vehículos nuevos importados es variable tal como se muestra en la figura 19.



Figura 17 Ventas de vehículos nuevos en Ecuador según Origen.
Fuente: Estudios Industriales/Sector Automotriz ESPAE/ESPOL (2017)

Las importaciones ecuatorianas de vehículos destacan la procedencia de automotores asiáticos durante el año 2017 ubicando el primer lugar a Corea del Sur con un 26% con las marchas Kia y Hyundai, en segundo lugar, lo ocupa Japón con un 18% con marcas como Toyota y Honda, China ha crecido mucho en el tema de importaciones hacia nuestro país durante los últimos años ubicándose en el tercer lugar con un 12% con nuevas marcas que están ingresando a nuestro país como son BAIC, ZOTYE.

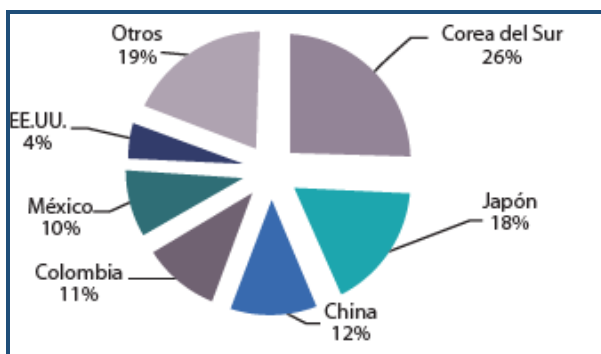


Figura 18 Origen de vehículos importados hacia el Ecuador.
Fuente: Estudios Industriales/Sector Automotriz ESPAE/ESPOL (2017)

4.1.1.2.3.2 Producción del sector automotriz

En cuanto a la producción de vehículos nacionales se puede observar en la figura 21 que la tendencia es decreciente desde el año 2010 hasta el año 2017, excepto el año 2012 que hay una ligera recuperación del sector.

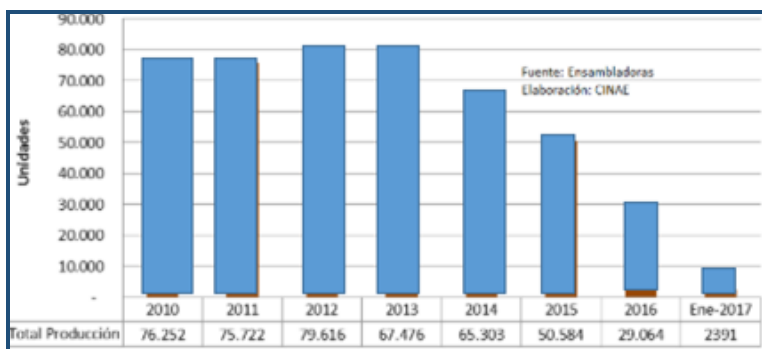


Figura 19 Producción histórica de vehículos en Ecuador (Unidades/ 2010-2017).
Fuente: Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana (2018)

La producción de los últimos años ha estado a cargo de cuatro empresas: Omnibus BB, Aymesa, Maresa (que se mantuvo activa hasta el año 2015), y Ciauto, las cuales con excepción de la última que inició operaciones recién en 2013 mostraron una tendencia decreciente en los últimos dos años. Por segmento, la producción nacional se concentra en

automóviles (66.6%), seguido de camionetas (30.7%) y SUV's (2.7%). Los volúmenes de producción se observan en la figura 22. Esto se debe a que la marca Chevrolet es la más vendida en el país con el 56% del total de los vehículos del país.

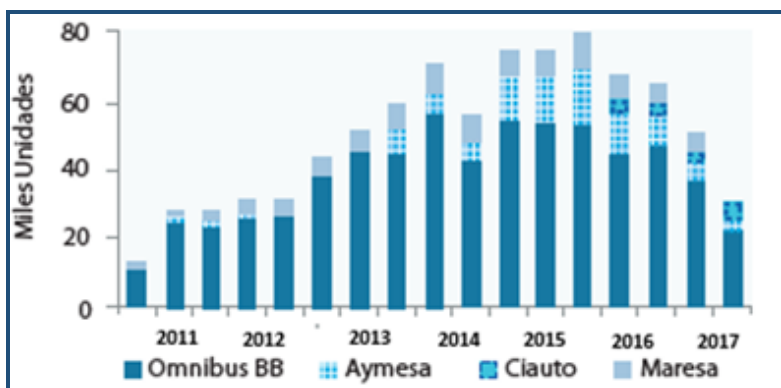


Figura 20 Producción ecuatoriana de vehículos por ensambladora.

Fuente: Estudios Industriales/Sector Automotriz ESPAE/ESPOL (2017)

La empresa ensambladora con mayor participación en el mercado es Omnibus BB, la cual ha mantenido el liderazgo de la industria, así por ejemplo en el año 2012 se lleva el 66,5% del mercado, mientras el año 2017 crece al 76,4% de participación. Ciauto inició sus operaciones en 2013 y Maresa suspendió sus actividades productivas en el año 2015.

Tabla 16. Participación de mercado de las empresas ensambladoras.

| | Unidades | Cuota % | Unidades | Cuota % |
|----------------|----------|---------|----------|---------|
| | 2012 | 2012 | 2017 | 2017 |
| Aymesa | 16831 | 21.1% | 4594 | 15.8% |
| Maresa | 9826 | 12.3% | 0 | 0.0% |
| Omnibus | 52959 | 66.5% | 22192 | 76.4% |
| Ciauto | - | 0.0% | 2278 | 7.8% |
| Total | 79616 | 100.0% | 29064 | 100.0% |

Fuente: Estudios Industriales/Sector Automotriz ESPAE/ESPOL (2017)

Como se observa en la figura 25, la importación de vehículos hacia Ecuador registra una tendencia creciente en los últimos años, siendo el año 2018 el pico más alto con un 71% de participación de vehículos importados contra 29% de vehículos elaborados en nuestro país, demostrando las graves falencias que tiene este sector en cuanto a la industrialización y siendo poco competitivos con los mercados internacionales.

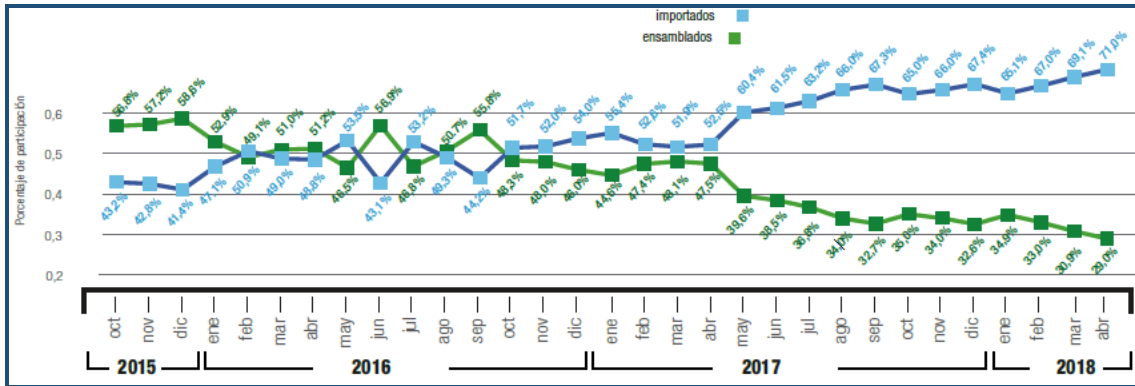


Figura 21 Participación de vehículos importados vs ensamblados (Unidades).

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (2018)

Para tratar de superar la tendencia decreciente de la producción y las exportaciones nacionales, la ESPAE (2017) ha realizado un análisis estratégico del sector, mediante el cual ha definido fortalezas, debilidades, oportunidades y amenazas de la industria.

4.1.1.2.4 Análisis interno de la industria automotriz

Del análisis de factores internos se concluyen las principales fortalezas y debilidades de la industria, las mismas que, con acciones y decisiones apropiadas por parte de los directivos de las empresas vinculadas pueden ser maximizadas o minimizadas respectivamente.

Se destacan limitaciones en cuanto a la oferta de proveedores nacionales en ciertos segmentos de autopartes y componentes, lo cual hace que las empresas deban importar componentes, volviendo más costosa la producción de vehículos. De la misma forma se destaca la limitación en cuanto a investigación y producción de componentes de alta tecnología, la cual es casi inexistente en el país. Por otro lado, se encuentra la baja competitividad en las operaciones a causa los costos altos en mano de obra, tramitologías complejas en el país y escasos de fuentes de financiamiento. Finalmente, preocupa al sector la reducida cooperación entre empresas y universidades para garantizar experiencia de desarrollo mutuo. En contraste con las debilidades, se destaca la capacidad instalada de las empresas automotrices que son utilizadas por marcas extranjeras que ensamblan en la localidad, lo cual permite dinamizar el sector.

Así mismo se puede enfatizar en las fortalezas que presenta este sector y que pueden ser un punto de partida para su desarrollo, entre ellas tenemos la presencia de marcas internacionales como son: Chevrolet, Kia y Hyundai de las cuales nos podemos beneficiar por ejemplo, en el

tema de transferencia de tecnología y conocimiento por parte de las filiales que se encuentran en los países vecinos como Colombia, que tiene un mayor desarrollo en ensamblaje de vehículos logrando así una mayor diversificación en las líneas de producción que actualmente presenta el Ecuador.

La capacidad instalada disponible en las ensambladoras locales y en empresas autopartistas también forman parte de las fortalezas del sector automotriz ya que estas son un punto de partida para la industrialización, ya que a través de ella se puede desarrollar capacidad tecnológica que mediante el personal capacitado ayudan al desarrollo productivo de la industria.

Los canales de distribución en nuestro país son unos de los mejores de la región, es por eso que se debe aprovechar esta fortaleza ya que tenemos grandes conexiones viales entre las principales ciudades del país, así como con puertos y aeropuertos que permiten la reducción de costos y tiempos en los procesos logísticos del sector automotriz ecuatoriano.

Tabla 17 Fortalezas y debilidades del sector automotriz ecuatoriano

| Fortalezas | Debilidades |
|--|--|
| Presencia de marcas internacionales que ensamblan en las plantas locales parte de los vehículos vendidos en el país. | Limitada oferta de proveedores nacionales en algunos segmentos de autopartes y competentes especializados |
| Capacidad instalada disponible en las ensambladoras locales y en empresas autopartistas | No es práctica común el uso de normas estándares de competencia laboral para técnicos y profesionales especializados que facilitan la contratación en el sector |
| Canales de distribución vigentes y operativos en el país | Ausencia de investigación y fabricación de componentes de alta tecnología. Alta sensibilidad de la industria a situaciones sobre las que no se tiene control, como regulaciones. Factores cuyo estado afecta la competitividad de las operaciones complejas limitaciones en el financiamiento. Limitado desempeño ya alcance de las labores relacionadas con I&D Planificación estratégica de la industria con alcance |

limitado

Número de empresas con certificaciones de calidad con reconocimiento internacional

Escasez de centros de transferencia tecnológica

Mínimas de experiencias de cooperación entre empresas y universidades, así como entre actores locales e internacionales que canalicen la transferencia tecnológica.

Fuente: Estudios Industriales/Sector Automotriz ESPAE/ESPOL (2017)

Elaborado por: Polit Andrés Leandro

4.1.1.2.5 Análisis externo de la industria automotriz

Del análisis externo se determinan las oportunidades y amenazas que rodean al sector, siendo estas más complicadas de manejar para las empresas automotrices puesto que dependen de factores externos que son ajenos a sus decisiones, convirtiéndose en retos y desafíos por superar. Es alentador para la industria que se haya considerado al sector automotriz como uno de los sectores prioritarios para el desarrollo nacional, sin embargo, existen varias amenazas que preocupan al sector, especialmente la desmejora de la economía nacional dado que se ha limitado la capacidad de compra del comprador público y privado; además de la apreciación de dólar que ha generado pérdida de competitividad para el país en general. Otro punto que amenaza seriamente al sector es la firma de convenios internacionales de comercio con países asiáticos que producen vehículos más económicos destinados al perfil del consumidor ecuatoriano. Finalmente, el avance acelerado de las nuevas tecnologías que se incorporan en la industria automotriz mundial deja obsoleta la producción local con rapidez.

Tabla 18 Oportunidades y amenazas del sector automotriz ecuatoriano

| Oportunidades | Amenazas |
|---|---|
| Nivel de población mundial e ingreso disponible en continuo aumento | Desmejora de la situación macro económica del país afectando la capacidad de gasto de comprador privado y publico |
| Nuevas oportunidades de negocio con la aparición de nuevas demandas, nichos de mercado y modelos de negocios | Tendencia acentuada de apreciación de la moneda de uso local usd respecto a las monedas de otros países de exportación de vehículos |
| Expansión de mercados internacionales | Cambio en la actual planificación gubernamental de priorización de industria automotriz |
| Identificación de la industria de vehículos automotores, carrocerías y partes como prioritaria en la planificación del Gobierno | Deterioro de los servicios ofrecidos por el sector público en cuanto a mantenimiento de infraestructura de transporte y logística |
| Desarrollo de una oferta especializada de autopartes para el mercado local e internacional al insertarse en las cadenas globales de valor | Cambios repentinos en la política regulatoria del sector, afectando la atracción de nuevas inversiones |
| Infraestructura portuaria y logística en proceso de modernización. | Disponibilidad limitada y concentración de la oferta de financiamiento |
| | Cambios tecnológicos en la industria automotriz mundial que vuelvan obsoleta a la producción local |
| | Apertura comercial con países que producen vehículos en segmento que atienden la industria local. |

Fuente: Estudios Industriales/Sector Automotriz ESPAE/ESPOL (2017)

Elaborado por: Polit Andrés Leandro

4.1.1.2.6 Aspectos críticos de la industria automotriz

Como parte del estudio realizado por la ESPAE/ESPOL (2017, p. 18) se evidencia que el sector automotriz ecuatoriano debe enfrentar una serie de puntos críticos para poder lograr crecimiento y sostenibilidad:

- Es una industria intensiva en capital, la misma que está sujeta a fuertes regulaciones en temas de seguridad y medio ambiente, lo cual tiende a generar alta concentración geográfica, dado que requiere coordinación y eficiencia en materia logística y mínimos niveles de inventarios.

- En cuanto a la cadena de valor, la provisión de partes y materiales, y la distribución y mercadeo, son los elementos que generan los mayores costos para la industria, 48% y 31% respectivamente.
- La industria local de vehículos se desarrolla con apenas tres empresas ensambladoras, Omnibus BB, Aymesa y Ciauto; Maresa cerró sus operaciones en 2015; el resto del sector lo constituyen empresas proveedoras de partes (chasis, carrocerías, sistema eléctrico, etc.)
- En relación a la industria automotriz a nivel internacional, Ecuador presenta baja dinámica automotriz, es decir ventas y parque automotor por habitantes), baja regulación ambiental, especialmente en norma Europea, y una mayor carga tributaria que eleva el precio final de los vehículos producidos.

4.1.1.2.7 Exportaciones del sector automotriz

Volúmenes de exportación

Las exportaciones del sector automotriz del Ecuador incluyen vehículos terminados producidos por las empresas ensambladoras antes mencionadas.

La tendencia histórica de las exportaciones de vehículos alcanza su pico en el año 2012 cuando se logra una exportación de 23.386 unidades, posteriormente se experimenta una notoria decaída a partir del año 2013 hasta 2017.

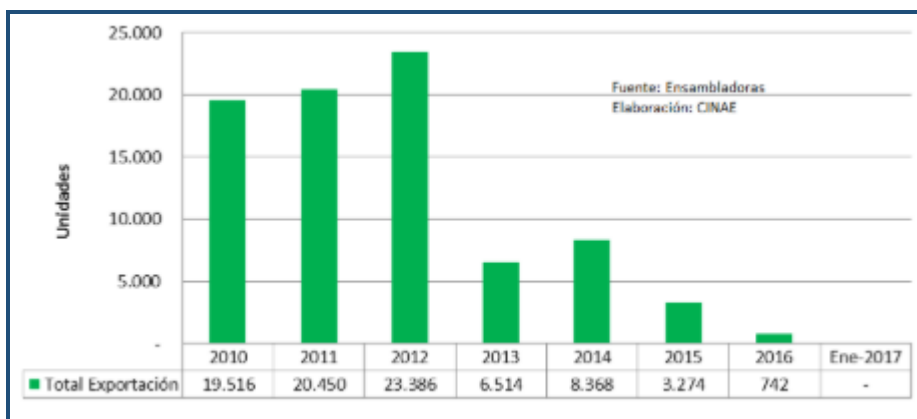


Figura 22 Exportaciones históricas de vehículos ecuatorianos.

Fuente: Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana (2018)

En la figura 25 se evidencia la decreciente tendencia de las exportaciones mensuales de vehículos ecuatorianos, lo cual justifica el decrecimiento sostenido de las exportaciones anuales antes descritas, siendo los meses del año 2017 los que presentan los picos más bajos en cuanto a las exportaciones de vehículos, por ejemplo en el mes de octubre únicamente se exportaron 15 unidades, cantidad que es muy preocupante haciendo referencia al mes de diciembre del 2015 que se exportaron 1.497 unidades; analizando así que durante los últimos años el sector automotriz ha perdido competitividad frente a otros países entrando a una recesión.



Figura 23 Exportaciones mensuales de vehículos ecuatorianos (Unidades).

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices Ecuatorianas (2017)

Las exportaciones de vehículos ensamblados en el Ecuador se realizaron en su mayoría por las dos empresas que lideran la participación del mercado ecuatoriano, OBNIBUS BB y AYMESA. En el año 2015, por ejemplo, de los 3.274 vehículos producidos por la industria, 2.144 fueron camionetas de la empresa Ómnibus BB, y 1130 fueron automóviles producidos por Aymes. En el año 2017, según la CINAIE, se exportaron 640 vehículos, lo cual evidencia un descenso en el volumen de las exportaciones nacionales.

Tabla 19 Exportaciones de vehículos por ensambladora (Unidades).

| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018* |
|-------------------|--------------|--------------|-------------|------------|------------|------------|
| AYEMESA | 4.048 | 6.000 | 1130 | - | - | |
| MARESA | 960 | - | - | - | | |
| OBNIBUS BB | 1.506 | 2.368 | 2.144 | 716 | 640 | |
| TOTAL | 6.514 | 8.368 | 3274 | 716 | 640 | 659 |

Fuente: Estudios Industriales/Sector Automotriz ESPAE/ESPOL (2017)

Elaborado por: Polit Andrés Leandro

Según la ESPAE/ESPOL (2017) las cifras entregadas por la Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana (CINAE) muestran la producción local de vehículos mantuvo una tendencia creciente hasta el año 2012 (cuando se ensamblaron cerca de 80 mil vehículos en las plantas del país, de los cuales más de 24 mil se enviaron al extranjero), a partir de lo cual se han reducido sus niveles, principalmente en el segmento destinado a la exportación, llegando en 2017 a producir un total de 39,219 vehículos, de los cuales 649 se destinaron a mercados externos. Las importaciones de automotores se han mantenido relativamente en línea con los niveles de la producción local tal como se muestra en la figura 26.

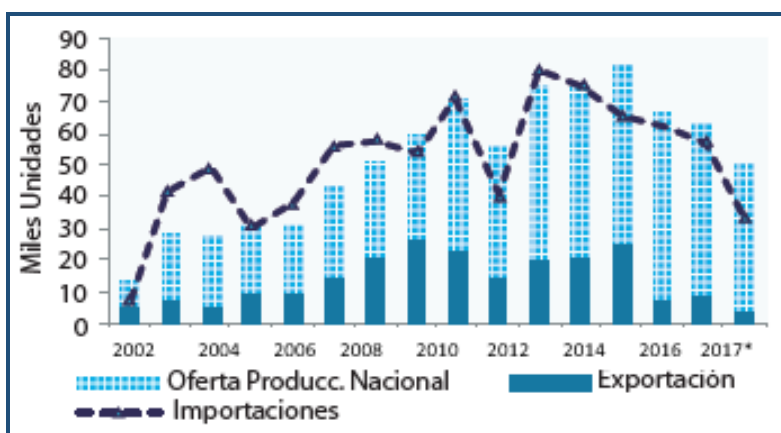


Figura 24 Oferta de producción nacional vs exportaciones de vehículos.
Fuente: Estudios Industriales/Sector Automotriz ESPAE/ESPOL (2017)

Exportaciones en cifras FOB de vehículos

Según datos de la ESPAE/ESPOL (2017), la evolución de las exportaciones ecuatorianas de vehículos se ha manifestado de la siguiente manera:

Las exportaciones de las partidas antes mencionadas presentan rubros sensiblemente menores a los montos importados. En 2015 las exportaciones de vehículos ascendieron a USD 83.2 millones FOB (2014: USD 116.6; 2013: USD 136.7 millones; 2012: USD 481.3 millones; 2011: USD 386.7 millones), lo cual significó una reducción de 29% en relación al ejercicio 2014, conservando la tendencia de los dos años previos (2014: -14%; 2013: -71.7%; 2012: 23.9%; 2011: 11.8%). Las exportaciones del año 2015 se distribuyeron entre automóviles (partidas del grupo 8703) con 41.7% y transporte de mercancía (8704) con 58.7%. Para el ejercicio 2016 y 2017, la CINAE reportó un total

de exportaciones de vehículos por apenas USD 14.6 millones y USD 12.2 respectivamente (p. 17)

Asimismo, en la figura 31 se observa que las exportaciones tuvieron un crecimiento sostenido desde 2006 hasta 2012, siendo el principal destino de exportación Colombia y Venezuela, no obstante, dicha tendencia se invierte en los siguientes años debido a la apreciación del dólar estadounidense y problemas económicos en Venezuela.

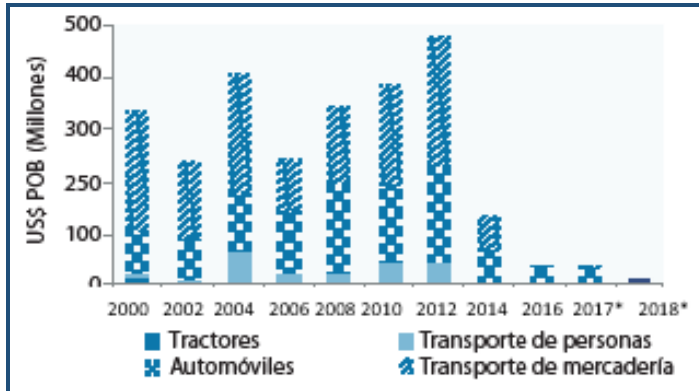


Figura 25 Exportaciones (Cifras FOB) de vehículos ecuatorianos.
Fuente: Estudios Industriales/Sector Automotriz ESPAE/ESPOL (2017)

4.1.1.2.8 Demanda de vehículos ecuatorianos

Dentro de los principales destinos de exportación del sector, Colombia se ubica en el primer lugar con un 40.28 % siendo nuestro principal socio comercial de los ocho países de América Latina que se encuentran en la figura, esto debido a que tenemos conexión directa por ser frontera y a través del puente internacional de Rumichaca sale la mayoría de vehículos hacia el vecino país, Venezuela y Chile con un 22.03% y 12.89% respectivamente se ubican detrás de Colombia, los países de Centro América y el Caribe, también son destinos de las exportaciones del sector automotriz.

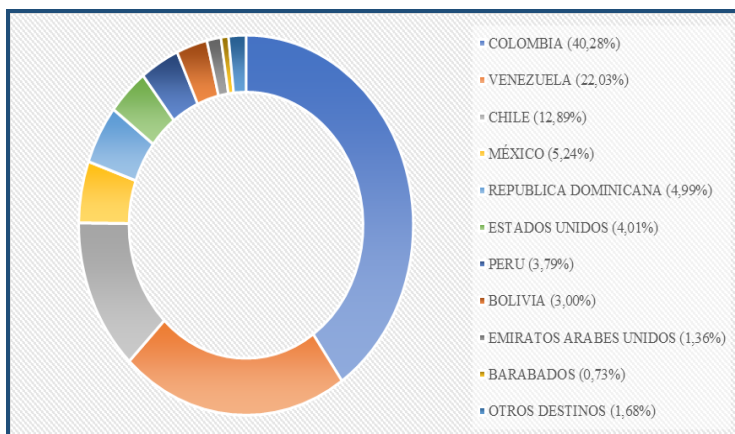


Figura 26 Lugares de destino de las exportaciones automotrices.

Fuente: Banco Central del Ecuador (2018)

Acuerdos Comerciales

Tabla 20 Acuerdos Comerciales del Ecuador

| Bloque Comercial | Acuerdo | Fecha de suscripción | Detalle | Integrantes |
|---|----------------------------|--------------------------|--|---|
| Comunidad Andina de Naciones (CAN) | Unión Aduanera | 25 de mayo de 1988 | Acuerdo de Cartagena (Comunidad Andina) | Bolivia; Colombia; Ecuador; Perú |
| Convenio de complementación del sector Automotor | Acuerdo Comercial | 17 de septiembre de 1999 | Gaceta Oficial 483 | Colombia, Ecuador y Venezuela |
| Acuerdo sobre los procedimientos para implementación del requisito específico de origen del sector automotor | | 12 de enero de 2000 | Resolución 336 | Colombia, Ecuador y Venezuela |
| Sistema Global de Preferencias Comerciales entre los países en desarrollo (SGPC) | Acuerdo de Alcance Parcial | 19 De abril de 1989 | Preferencias Comerciales | Argelia; Argentina; Bangladesh; Benin; Bolivia; Brasil; Camerún; Chile; Colombia; Corea; Cuba; Ecuador; Egipto; Macedonia; Filipinas; Ghana; Guinea; Guyana; India; Indonesia; Irán; Iraq; Jamahiriya Arabe Libia; Malasia; Marruecos; México; Mozambique; Myanmar; Nicaragua; Nigeria; Pakistán; Perú; Venezuela; Singapur; Sri Lanka; Sudán; Tailandia; Tanzania; Trinidad y Tabago; Túnez; Vietnam; Zimbabwe |
| Acuerdo Comercial Ecuador Unión Europea | Acuerdo Comercial | 11 de noviembre del 2017 | Acuerdo Comercial Multipartes con la Unión Europea (UE). | Ecuador, Unión Europea. |

| | | | | |
|--|-------------------------------|---------------------------|---|--|
| Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) | Acuerdo de alcance parcial | 18 de octubre del 2004 | Acuerdo de Complementación Económica | Argentina Brasil Colombia Ecuador Paraguay Uruguay Venezuela |
| | Acuerdo Regional | 30 de abril de 1983 | Acuerdo Regional de Apertura de Mercados a Favor del Ecuador | Argentina Bolivia Brasil Chile Colombia Ecuador México Paraguay Perú Uruguay Venezuela. |
| | Acuerdo Regional | 19 de octubre de 1993 | Acuerdo Regional de Cooperación Científica y Tecnológica entre los Países | Argentina Bolivia Brasil Chile Colombia Cuba Ecuador México Paraguay Perú Uruguay Venezuela |

Fuente: Adaptado de Ministerio de Comercio Exterior, ALADI, OMC

El Ecuador mantiene una normativa basada en el cumplimiento de leyes que permitan el mejor manejo de las actividades de Comercio Exterior establecidas en la Constitución de la República del Ecuador y el Libro V del Código Orgánico de la Producción Comercio e Inversión (COPCI) y su reglamento, además de las resoluciones creadas por el COMEX sobre las distintas actividades que involucra el comercio internacional, para el cumplimiento de la normativa es indispensable tener en cuenta el artículo 425 de la constitución en la que se menciona el orden jerárquico en la aplicación de las normas, dentro de las cuales se mencionan actividades sobre comercio exterior las normas que las rigen según este artículo se encuentra en primer lugar la Constitución seguida por los Tratados y Convenios internacionales haciendo relevancia de la importancia que estos tiene dentro de las negociaciones comerciales entre países. Cabe mencionar que según el Artículo 418 de la Constitución de la República del Ecuador, sobre tratados e instrumentos internacionales al presidente de la Republica le corresponde suscribir y ratificar los Tratados y otros instrumentos internacionales, dentro de los cuales se deben informar de manera inmediata a la Asamblea Nacional.

Dentro de los acuerdos comerciales suscritos por el Ecuador podemos tomar en cuenta aquellos que están estrechamente ligados con la investigación, entre ellos:

El Acuerdo de Complementación Económica firmado por los países miembros de la ALADI donde intervienen países Colombia, Argentina, Brasil y Ecuador tiene como objetivo la liberación arancelaria de ciertos productos específicos, en donde una limitada cantidad de bienes, al ingresar a uno de los países miembros provenientes de un país miembro se liberan del pago de tributos. Este acuerdo ha permitido el intercambio comercial de bienes y servicios entre Ecuador y los demás países de la ALADI de forma más equitativa y equilibrada beneficiando a ambas partes.

Mientras que el Acuerdo Regional de Apertura de Mercados a Favor del Ecuador tiene como objetivo otorgar al país un trato preferencial para el ingreso de sus productos al resto de los países miembros, cabe mencionar que este trato preferencial se basa en la disminución o eliminación de aranceles a ciertos productos que el país al que ingresan considera conveniente. El Acuerdo Regional de Cooperación Científica y Tecnológica entre los Países Miembros de la Asociación se basa en la cooperación regional orientada al crecimiento y desarrollo de conocimientos y tecnología logrando así la interdependencia y la especialización en la elaboración de bienes y/o servicios que cada país miembro produce. Este acuerdo es de vital importancia conocerlo y tomarlo en cuenta en el desarrollo de la presente investigación porque la transformación de la matriz productiva que se desea implementar en el Ecuador se basa especialmente en la implementación de tecnología y conocimientos por lo cual se cuenta con este acuerdo que sirve como ayuda para lograr este objetivo.

Según información registrada por PROECUADOR (2013), al ser Ecuador, Colombia, Perú y Bolivia miembros de la Comunidad Andina de Naciones (CAN) gozan de ciertos beneficios al comercio exterior principalmente de preferencias arancelarias que permiten el ingreso entre países de productos sin el pago de impuestos.

El Convenio de complementación del sector Automotor y el Acuerdo sobre los procedimientos para implementación del requisito específico de origen del sector automotor entre Colombia, Venezuela y Ecuador ayudan a fortalecer e impulsar el desarrollo de la industria automotriz en la Subregión, aprovechar el mercado ampliado subregional, promover las exportaciones de los productos automotores, atender las exigencias de los acuerdos de integración regionales y aprovechar las oportunidades derivadas de los mismos.

4.1.1.2.9 Competitividad de la industria automotriz ecuatoriana

La competitividad de las empresas automotrices del país atraviesa por ciertos aspectos críticos.

Según la ESPAE/ESPOL (2017) el sector refleja que:

La industria automotriz nacional se enfrenta a un entorno globalizado donde la producción requiere de un elevado y creciente nivel tecnológico, sujeta además a factores que afectan la sostenibilidad de sus operaciones. Las barreras para la competitividad automotriz: relativo bajo valor agregado de partes fabricadas localmente, baja escala de producción local, altos costos logísticos y de materias primas, baja inversión en I&D local, sub-óptima organización y coordinación con hacedores de política. El desarrollo de la industria local demanda la articulación de estrategias entre los sectores público y privado en áreas como RR.HH., marco legal, promoción e infraestructura. Estudios de caso de industrias automotrices en desarrollo identifican como estrategia un empuje inicial al sector mediante instrumentos financieros (subsidios, incentivos tributarios, financiamiento) y no-

financieros (gestión proactiva de las relaciones con la industria, estímulo de la demanda interna), teniendo como meta la exportación Se reconocen como elementos críticos: marco legal y ambiente de negocios, capacidades técnicas y productividad laboral, I&D e innovación, tamaño de mercado (economías de escala) y eficiencia en la cadena de suministro. (p. 33)

Este análisis permite ver que el Ecuador posee un bajo nivel de competitividad en el sector, dado que el desarrollo eficiente del mismo depende de la capacidad de inversión de las empresas, la calidad de los proveedores locales, la inversión en I&D, la coordinación entre empresa privada y el Estado, el marco legal, el ambiente de negocios, incluye en el tamaño de mercado, etc., lo cual incide en desarrollo y crecimiento del mismo.

4.1.1.4 El Antes Y Después De La Transformación De La Matriz Productiva

Tabla 21 Producción Nacional Sector Automotriz (Unidades)

| AÑOS | PRODUCCIÓN NACIONAL |
|-------|---------------------|
| 2008 | 72.210 |
| 2009 | 55.561 |
| 2010 | 76.743 |
| 2011 | 75.743 |
| 2012 | 81.398 |
| 2013 | 66.844 |
| 2014 | 62.689 |
| 2015 | 48.926 |
| 2016 | 26.786 |
| 2017 | 39.219 |
| 2018* | 40.395 |

Fuente: AEADE

Elaborado por: Polit Andrés Leandro

Según los datos de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, se puede observar que después de la implementación de la estrategia para la Transformación de la Matriz Productiva en no se evidencia un cambio positivo en la producción nacional del sector automotriz.

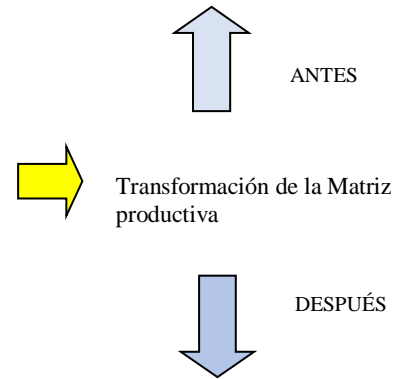
En el año 2012 se observa el mayor volumen de producción con 81.398 unidades, para luego dejar en evidencia una disminución considerable durante los últimos 5 años.

Cifras proporcionadas por la Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana (CINAE) dan cuenta que la producción automotriz mantuvo desde el año 2008 una tendencia creciente con

excepción del 2009 hasta alcanzar un pico de casi 80,000 vehículos en 2012, para luego caer aceleradamente en los años siguientes, cerrando el ejercicio 2018 con una producción de 40.395 unidades.

Tabla 22 Exportaciones/Importaciones Sector automotriz (unidades)

| AÑOS | EXPORTACIONES | IMPORTACIONES | SALDO |
|------|---------------|---------------|--------|
| 2008 | 22774 | 70322 | -47548 |
| 2009 | 13844 | 40649 | -26805 |
| 2010 | 19736 | 79685 | -59949 |
| 2011 | 20450 | 75101 | -54651 |
| 2012 | 24815 | 66652 | -41837 |
| 2013 | 7211 | 62595 | -55384 |
| 2014 | 8368 | 57093 | -48725 |
| 2015 | 3274 | 33640 | -30366 |
| 2016 | 716 | 31761 | -31045 |
| 2017 | 640 | 70203 | -69563 |
| 2018 | 659 | 72309 | -71650 |



Fuente: AEADE

Elaborado por: Polit Andrés Leandro

Los datos reflejados en la tabla 16 se observa que, a pesar de la implementación de la estrategia para la transformación de la matriz productiva, en los 5 últimos existe una disminución considerable de las exportaciones en este sector, siendo el 2017 el año con menor participación en el mercado internacional con apenas 640 unidades.

Por otro lado, los datos evidencian un saldo negativo en las exportaciones frente a las importaciones del sector automotriz antes y después de la implementación de la estrategia para la transformación de la matriz productiva convirtiéndose nuevamente el 2017 en el año con mayor déficit.

Tabla 23 Ventas de vehículos en unidades / porcentaje de participación

| AÑOS | ENSAMBLAJE LOCAL | % | IMPORTACIONES | % | TOTAL |
|------|------------------|--------|---------------|--------|--------|
| 2008 | 46782 | 41.52% | 65902 | 58.48% | 112684 |
| 2009 | 43077 | 46.44% | 49687 | 53.56% | 92764 |
| 2010 | 55683 | 42.13% | 76498 | 57.87% | 132181 |
| 2011 | 62053 | 44.36% | 77840 | 55.64% | 139893 |
| 2012 | 56395 | 46.44% | 65051 | 53.56% | 121446 |
| 2013 | 55509 | 48.77% | 58303 | 51.23% | 113812 |
| 2014 | 61855 | 51.52% | 58205 | 48.48% | 120060 |
| 2015 | 43962 | 54.07% | 37347 | 45.93% | 81309 |
| 2016 | 31775 | 50.00% | 31780 | 50.00% | 63555 |
| 2017 | 40138 | 38.20% | 64939 | 61.80% | 105077 |
| 2018 | 41342 | 38.20% | 66887 | 61.80% | 108229 |

Fuente: AEADE

Elaborado por: Polit Andrés Leandro

Según los datos proporcionados por la AEADE se observa un mínimo crecimiento en el ensamblaje local luego de la implementación de la estrategia para la transformación de la matriz productiva, teniendo en cuenta al 2014 con un 51.52% y al 2015 con un 54.07% como los años de mayor participación en la venta con respecto a las importaciones en el periodo 2008-2018.

El mercado ecuatoriano de vehículos nuevos alcanzó un total de ventas de 63.5 mil unidades en 2016, según cifras de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE), mostrando una tasa de crecimiento compuesto anual de 7.8% en el período 2008-2019, pero con importantes variaciones desde un mínimo de 18.9 mil en 2000 hasta un pico de 139.9 mil en 2011, a partir de lo cual se ha producido una marcada tendencia decreciente, particularmente en los dos últimos ejercicios, producto de las regulaciones que se definieron para limitar el ingreso de vehículos importados completos o en piezas.

4.1.1.5 Proyecciones De Las Variables Mediante La Aplicación Del Método De Tendencias

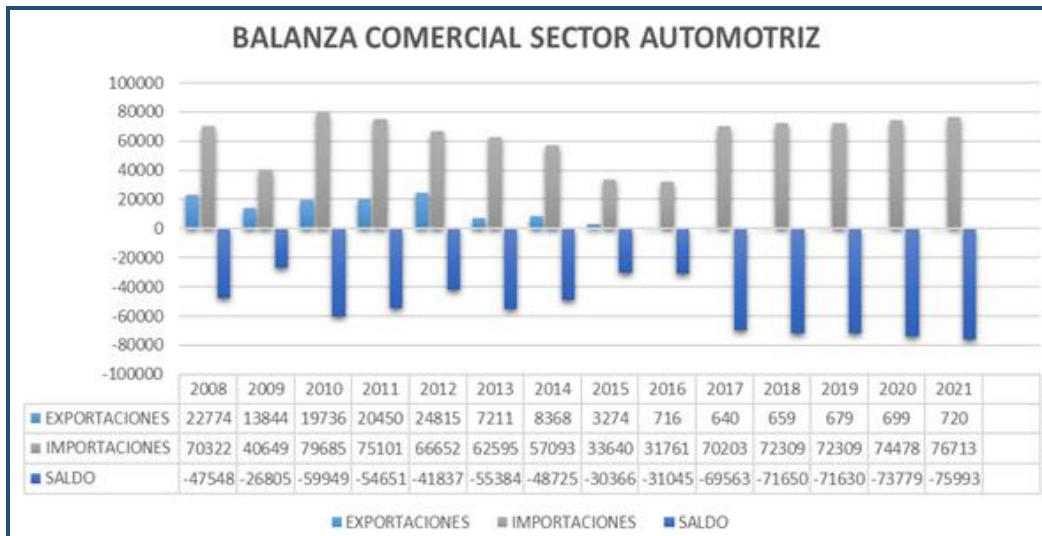


Figura 27. Balanza Comercial Proyectada

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

Elaborado por: Polit Andrés Leandro

La figura 27 nos indica el comportamiento que tendrán las exportaciones e importaciones del sector automotriz ecuatoriano durante el periodo del “Plan Toda Una Vida (2017-2021)”, donde se acoge la continuidad de la estrategia para la transformación de la matriz productiva, con respecto a los datos se observa un leve crecimiento en las exportaciones a partir del año 2017, pero dichos volúmenes no superan a los valores de años anteriores, es decir en los próximos años se espera una escasa participación en mercados internacionales de este sector.

En el tema de importaciones se observa que en cada año existe una tendencia de crecimiento, valores superan a las exportaciones registrando un saldo negativo en la balanza comercial durante el periodo (2008-2021) presentando al 2015 y 2016 con el menor déficit debido a la disminución de importaciones por los cupos y restricciones que aplico el gobierno.

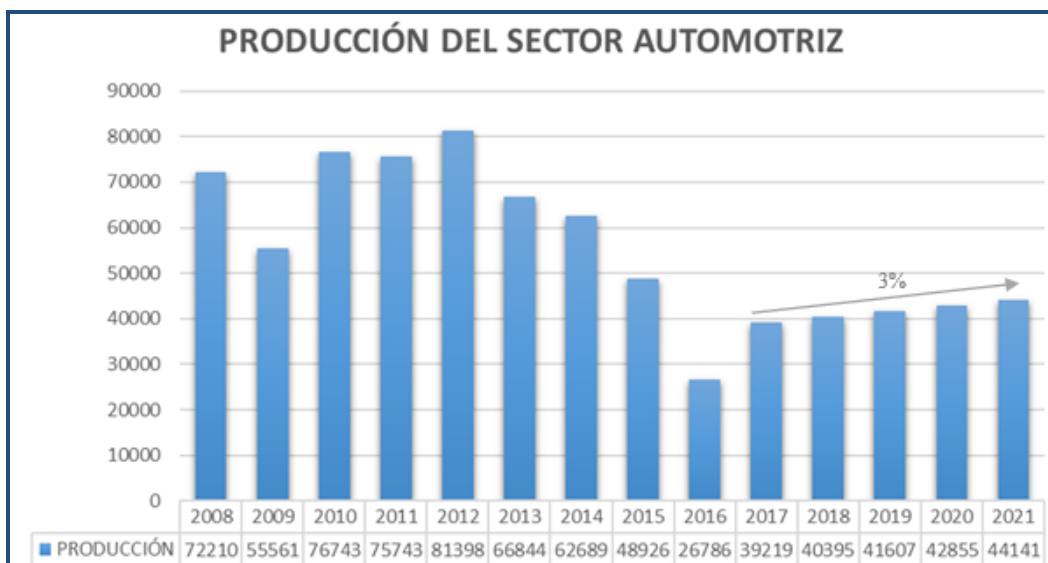


Figura 28. Producción Nacional Sector Automotriz
Fuente: (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador,2018)
Elaborado por: Polit Andrés Leandro

La figura 28 muestra el comportamiento de la producción nacional de vehículos, esta variable al igual que las exportaciones se observa un leve crecimiento de 3% en los últimos 5 años, por lo que se puede decir el sector automotriz ecuatoriano debe buscar estrategias para aumentar su producción, ya que hasta el momento no se ha evidenciado el beneficio hacia este sector por parte de la estrategia para transformación de la matriz productiva.

La producción de vehículos en el año 2017 fue de 39.219 unidades, superior en 46.4% con respecto al año anterior, resultado que se dio por la liberación de cupos a la importación de los CKD para su ensamblaje. Las empresas fabricantes de automóviles y camionetas en Ecuador, fueron: Ómnibus BB quien produce la marca Chevrolet y Suzuki, Aymesa fabricante de la marca Kia.

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 35,9%.

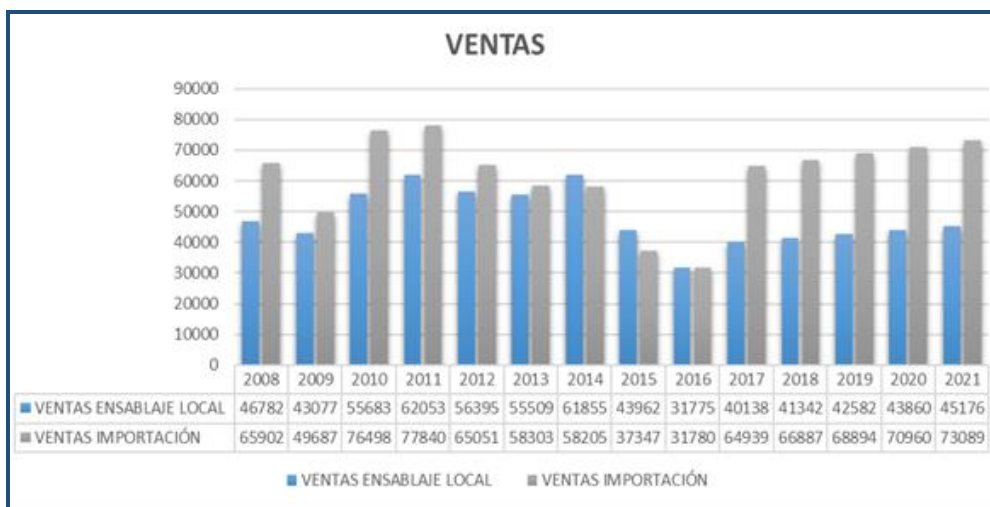


Figura 29. Ventas Sector Automotriz
Fuente: (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador,2018)
Elaborado por: Polit Andrés Leandro

Las ventas de vehículos en la figura 29 nos muestra una gran diferencia entre las ventas de vehículos ensamblados en nuestro país contra los vehículos importados, en términos generales las ventas en nuestro país tienden a crecer, pero la mayor parte del mercado la abarca los vehículos importados, y esto se debe a varias trabas que tiene el sector automotriz ecuatoriano por lo que no se ha podido dinamizar.

Se observa que en el año 2014 y 2015 las ventas de vehículos ensamblados en el país superan a los vehículos importados esto debido a la reducción de los cupos que estableció el gobierno y que encareció los precios de estos vehículos en estos años.

Balanza Comercial Relativa

Este método nos permite realizar una medición del grado de ventaja o desventaja comparativa existente y su evolución en el tiempo con respecto a 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 2008-2018, la BCR fue de -0,51 a -0.98, esto significa que el sector automotriz importa más de lo que exporta, es decir es un importador neto careciendo de una ventaja competitiva.

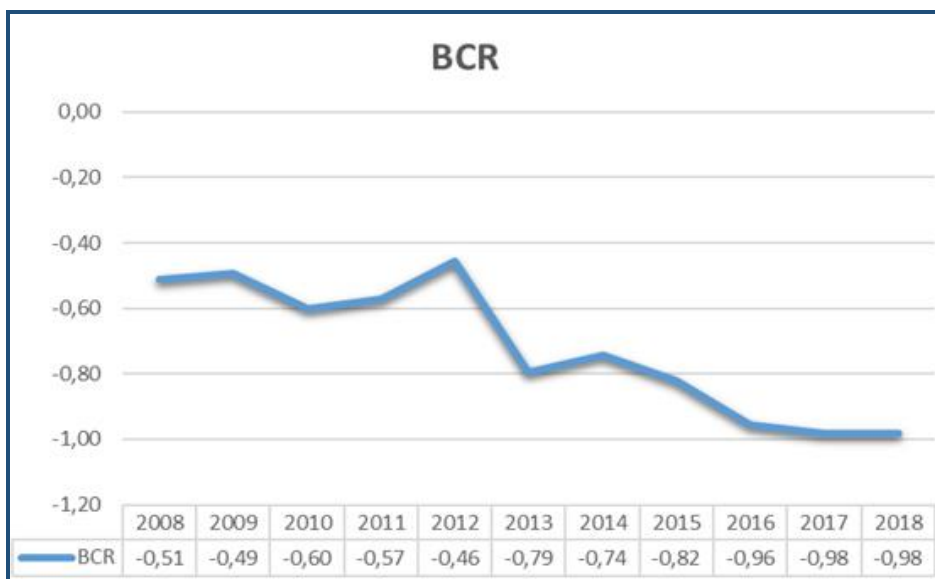


Figura 30. Balanza Comercial Relativa
Fuente: (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador,2018)
Elaborado por: Polit Andrés Leandro

La balanza comercial relativa nos permite establecer una relación entre el saldo de la balanza comercial de un sector, es decir exportaciones menos importaciones sobre la suma total de las exportaciones y las importaciones. Con este método podemos identificar las ventajas o desventajas del sector automotriz ecuatoriano y su evolución en el tiempo dependiendo del comportamiento del indicador, si el sector tiene una ventaja competitividad 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.

4.1.1.6 Evaluación Ejes de la Transformación de la Matriz Productiva

Tabla 24 Nivel de Impacto Ejes de la Transformación de la Matriz Productiva (Cualitativo)

| EJES | NIVEL DE IMPACTO | | |
|--|------------------|-------|------|
| | ALTO | MEDIO | BAJO |
| 1.ENTORNO Y COMPETITIVIDADAS SITEMATICA | | | |
| <i>1.1Condiciones Económicas e incentivos a la producción nacional</i> | | | |
| 1.1.1Financiamiento para la producción | | | X |
| 1.1.2 Clima de Negocios | | | X |
| 1.1.3 Incentivos a la inversión privada | | | X |
| <i>1.2Ecosistemas de innovación</i> | | | |
| 1.2.1Ciencia y Educación | | X | |
| <i>1.3Infraestructura y servicios para la producción</i> | | | |
| 1.1.3Cobertura y prestación de servicios para la producción | | | X |

2.DESARROLLO Y FORTALECIMIENTO DE CADENAS PRODUCTIVAS

2.1 Cadenas manufactureras articuladas a las industrias Básicas:

2.1.2 Industrias metalmecánicas y bienes de capital X

2.2 Cadena de servicios y sectores intensivos en cocimientos:Software y Servicios TIC

2.2.3 Desarrollo de Software y Productos Informaticos X

3.DESARROLLO DE INDUSTRIAS BÁSICAS

3.1 Industrias Siderurgia, cobre y aluminio

3.1.1 Impulso a las Industrias Básicas X

3.2 La Industria Automotriz

3.2.1 Producción del Sector Automotriz X

3.2.2 Ventas de Sector Automotriz X

3.3.3 Exportaciones del sector automotriz X

Fuente: Vicepresidencia de la República 2013

Elaborado por: Polit Andrés Leandro

En La tabla 24 se dividió a cada uno de los ejes en subtemas para medir el impacto que ha tenido cada uno dentro de sector automotriz y la evolución de la estrategia para la transformación de la matriz productiva, luego de analizar los datos cualitativos se determinó varios puntos deben ser tomados en cuenta por parte del gobierno como son: financiamiento para la producción, el clima para realizar negocios en nuestro país y el desarrollo de software y productos informáticos ,dicho esto el sector automotriz tendría una ventaja competitiva frente a sus competidores si se logra desarrollar o se le da mayor importancia a estos puntos que son claves para alcanzar la sustitución de importaciones.

Tabla 25 Nivel de Impacto Ejes de la Transformación de la Matriz Productiva (Cualitativo)

| EJES | NIVEL DE IMPACTO | | |
|--|------------------|-------|------|
| | ALTO | MEDIO | BAJO |
| 1.ENTORNO Y COMPETITIVIDADES SISTEMÁTICA | | | |
| <i>1.1 Condiciones Económicas e incentivos a la producción nacional</i> | | | |
| 1.1.1 Financiamiento para la producción | | | 1 |
| 1.1.2 Clima de Negocios | | | 1 |
| 1.1.3 Incentivos a la inversión privada | | | 1 |
| <i>1.2 Ecosistemas de innovación</i> | | | |
| 1.2.1 Ciencia y Educación | | 2 | |
| <i>1.3 Infraestructura y servicios para la producción</i> | | | |
| 1.1.3 Cobertura y prestación de servicios para la producción | | | 1 |
| 2.DESARROLLO Y FORTALECIMIENTO DE CADENAS PRODUCTIVAS | | | |
| <i>2.1 Cadenas manufactureras articuladas a las industrias Básicas:</i> | | | |
| 2.1.2 Industrias metalmecánicas y bienes de capital | | 2 | |
| <i>2.2 Cadena de servicios y sectores intensivos en cocimientos:Software y Servicios TIC</i> | | | |

2.2.3 Desarrollo de Software y Productos Informáticos 1

3.DESARROLLO DE INDUSTRIAS BÁSICAS

3.1 Industrias Siderurgia, cobre y aluminio

3.1.1 Impulso a las Industrias Básicas 1

3.2 La Industria Automotriz

3.2.1 Producción del Sector Automotriz 2

3.2.2 Ventas de Sector Automotriz 2

3.3.3 Exportaciones del sector automotriz 1

Fuente: Vicepresidencia de la República 2013

Elaborado por: Polit Andrés Leandro

1.El nivel de impacto está determinado de acuerdo la importancia de cada eje de la matriz productiva y su contribución al sector automotriz.

2.Un impacto alto significa que ha sido muy importante, un impacto medio significa importante y un impacto bajo que no ha sido importante.

3.Se procede a calificar mediante una escala de 1 a 3 puntos, siendo 3 alto, 2 medio y 1 bajo

4.Se procede a calificar los tres ejes en base al método de Vogel

5.Como se trata de tres ejes fundamentales en el desarrollo del tema cada uno se le brinda un peso específico del 33,33%

Tabla 26 Resultados Ejes de la Transformación de la Matriz Productiva

| FACTORES RELEVANTES | PESO ASIGNADO | CALIFICACION PUNTOS | RESULTADO |
|---|---------------|---------------------|-----------|
| 1.ENTORNO Y COMPETITIVIDAD SISTEMÁTICA | 33,33% | 5 | 1,6665 |
| 2.DESARROLLO Y FORTALECIMIENTO DE CADENAS PRODUCTIVAS | 33,33% | 3 | 0,9999 |
| 3.DESARROLLO DE INDUSTRIAS BÁSICAS | 33,33% | 6 | 1,9998 |
| TOTAL | | | |

Fuente: Vicepresidencia de la República 2013

Elaborado por: Polit Andrés Leandro

De acuerdo a los resultados nos indica que los ejes de entorno y competitividad sistemática y desarrollo y fortalecimiento de cadenas productivas tienen menor impacto y a las que se les debe dar una mayor importancia para el desarrollo del sector, este análisis se corrobora con las opiniones de los entrevistados y los datos manejados durante la investigación.

Para ello el gobierno debe poner mayor atención en varios puntos, entre ellos: el financiamiento para la producción, así como en los incentivos a inversiones privadas con el fin de mejorar la competitividad sistémica de la industria automotriz.

Así también el fortalecimiento de cadenas productivas es un fin primordial que ayudaran al impulso de empresas colaborativas en diferentes sectores de la producción con el fin de internacionalizarse.

4.1.1.7 RESULTADOS DE LA ENTREVISTA

Luego de aplicar la entrevista a los diferentes actores relacionados con el sector automotriz, se obtuvieron los siguientes resultados.

Nombre de la Institución: CÁMARA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ ECUATORIANA

Nombre del Entrevistado: David Molina

Cargo del entrevistado: Director Ejecutivo

Ciudad: Quito

Cuestionario:

1. ¿Ha recibido algún tipo de incentivo en cuanto a fuentes de financiamiento para impulsar el crecimiento de la industria automotriz?

“No ha existido ningún tipo de financiamiento hacia este sector, todo lo contrario, la visión está cambiando lo que hay que entender es que en los últimos años la visión más bien ha sido el cómo frenar la demanda de vehículos para evitar una salida de divisas importante. En su momento pusieron cupos de importación, elevaron los aranceles, pero en un momento determinado a finales del gobierno de Rafael Correa lo que hicieron es poner una regulación crediticia que complicaba el crédito automotriz poniendo por ejemplo necesidades de mayor reserva técnica a los bancos en cuyo caso encarecían el crédito , pero como las tasas estaban fijadas lo que hacían era desmotivar a que los bancos puedan generar préstamo automotriz lo cual hacia que las empresas tuvieran que pedir más entrada para los vehículos, entonces más bien la lógica ha sido contraria es decir han complicado el acceso al crédito para el sector automotriz.

Esto ha venido cambiando de manera sistemática con la visión del nuevo gobierno, no se ha creado nada específico en temas de crédito, estamos trabajando con el BIESS en la posibilidad de abrir una línea de crédito para el consumo de vehículos de industria automotriz pero todavía no se ha concretado.”

2. ¿Qué opinión tiene sobre el “Programa Progresar” implementado por la Corporación Financiera Nacional para impulsar el cambio de la matriz productiva a través de financiamiento para el sector productivo?

Es un tipo de crédito que presta la Corporación Financiera Nacional para incentivar el cambio de la matriz productiva, para estos créditos dan facilidades a empresas que no tienen garantías para obtenerlos en instituciones financieras privadas

3. ¿La empresa ha hecho uso de los beneficios que presenta el Programa Progresar de la CFN, cómo?

“Como CINAE no hemos utilizado los beneficios del Programa Progresar, ya como dije anteriormente estamos trabajando con el BIESS”.

4. ¿Cómo considera que se encuentra el clima para hacer negocios en el Ecuador y en particular para la industria automotriz, existen facilidades o barreras?

“Existen barreras, muchísimas barreras, el problema que tiene la industria automotriz es que compite de manera desventajosa con vehículos importados de países con los cuales el Ecuador tiene acuerdos comerciales, por ejemplo, un vehículo completamente armado en Colombia entra a nuestro país con un 0% de aranceles por efecto del Acuerdo de Cartagena, en Colombia todas las partes que son importadas (CKD) para el ensamblaje del vehículo pagan el 0% de arancel, pero hasta el día de hoy el vehículo ensamblado en el país que compite con aquel que viene de Colombia paga 15% de arancel, entonces se tiene una protección efectiva negativa al menos con los vehículos que vienen Colombia; Esto puede cambiar porque estamos trabajando con el COMEX hace ya más de un año y medio para resolver estema tema, una vez que se resuelva ya la condición va a cambiar en el mediano plazo ya que el gobierno va a reducir este 15% paulatinamente hasta el año 2023.”

5. ¿Qué tipo de incentivos a la inversión privada, particularmente para la industria automotriz, se han recibido por parte del Estado en los últimos cinco años?

“No ha existido ayuda por parte del Estado para el sector. La ley, por ejemplo, ha establecido en los últimos años que todas las importaciones de materias primas, insumos o bienes de capital tienen que ser devueltos vía crédito tributario el pago por el ISD, pues la Industria Automotriz no ha sido beneficiada de esto, la industria fue excluida de la devolución del crédito tributario por el ISD pagado en el CKD, esto se debe a los grandes volúmenes con los que trabaja el sector y el gobierno no tiene capacidad financiera para cubrirlos.”

6. ¿La industria automotriz se ha beneficiado de los incentivos determinados en el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones-COPCI (2013) y la Ley Orgánica para el Fomento Productivo, Atracción de Inversiones, Generación de Empleo, y Estabilidad y Equilibrio Fiscal (2018)?

“Los incentivos del COPCI los primeros al menos, los que fueron aprobados en el 2010 regían para las nuevas inversiones, solamente, pero en la ley se estableció para las nuevas empresas mas no para las nuevas inversiones, situación que ha cambiado hoy con la nueva LEY DE FOMENTO PRODUCTIVO, pero que todavía no hay reglamento por lo tanto no sabemos cómo se va aplicar.

Entonces si hay empresas que se beneficiaron como es CIAUTO que se creó posterior al COPCI, por ejemplo, con el 0% del pago del impuesto a la renta por 5 años, por una nueva inversión generada fuera de Quito o Guayaquil que era lo que determinaba el COPCI, pero existen otras empresas afines a la industria que se crearon posterior al COPCI, pero fueron creadas en Quito y lo hicieron ya que la industria automotriz es una industria de encadenamientos productivos y por lo tanto tienden a formar clúster, no tiene sentido que la empresa autopartista que le provea a la ensambladora estén en distintas ciudades.

Hoy hay otra historia la asamblea por pedido del gobierno ha aprobado una ley donde se va a dar el 0% a las nuevas inversiones, es decir si General Motors, Aymesa o cualquiera de la empresa ensambladoras o las autopartistas invierten en nuevas líneas de negocios deben tener el 0% del impuesto a la renta por la parte que corresponde a esa inversión, pero el reglamento no está claro.

Ley Orgánica para el Fomento Productivo trae beneficios para todos, en realidad no está enfocado solo en el sector automotriz sino en términos generales, pero el tema es si nos dicen que vamos a tener el 0% del impuesto a la renta para las nuevas inversiones, pero igual se tiene que pagar el 15 % de aranceles en temas de importación, ese incentivo no termina siendo atractivo, por lo tanto, lo primordial para la industria es resolver ese tema.”

7. ¿Se han evidenciado políticas públicas concretas emprendidas por el Estado para promocionar las exportaciones del Ecuador, particularmente los productos de la industria automotriz? ¿Cuáles?

“No, ninguna de echo cuando el gobierno anterior planteo el establecimiento de un programa de inversión que lo denomino el drawback que consistía en que por cada dólar exportado se devolvía un porcentaje, esto era para todos MENOS para la industria automotriz, pero en la práctica no le dieron a nadie al final fue un proyecto que fracaso, pero desde la concepción del programa la industria automotriz estuvo excluida, porque aquí se manejan volúmenes grandes que le resultan muy costosos asumir al estado.”

8. ¿Cómo evalúa la formación que brindan las universidades e institutos técnicos y tecnológicos del país a sus graduados en las áreas afines a la industria automotriz?

“La oferta académica es buena, existen carreras universitarias como ingeniería automotriz, pero, sobre todo lo importante es que la industria automotriz genera una capacitación muy específica incluso a los que están graduados de las universidades en las ramas que correspondan, ya que la industria debe cumplir unas normas estrictas de calidad no solo establecidas por la normativa sino por las que ponen las propias marcas; Lo que faltaría es el vincular el trabajo que están haciendo las universidades con el sector real, realizando visitas a las plantas de producción y que conozcan el trabajo de cerca.”

9. ¿Es suficiente la cantidad de profesionales y técnicos que se encuentran en el mercado laboral en carreras afines a la industria automotriz?

“Creo que si, por que tampoco es que esta industria haya crecido de manera descomunal, más bien ha perdido empleos ya que capital humano existe, lo que no existe es la capacidad de recepción por parte del sector por efecto de la recesión que está viviendo la industria.”

10. ¿Cómo ha aportado al crecimiento de la industria automotriz, el mejoramiento de la infraestructura vial, de telecomunicaciones y de servicios hidroeléctricos del país?

“Lo de las carreteras es evidente, eso ha significado que haya una mayor capacidad de utilización de las vías, pero no estoy seguro que eso haya disparado una demanda, sin embargo, lo que sí ha mejora muchísimo es el tema del mantenimiento de los vehículos.”

11. ¿Ha existido algún aporte de la industria nacional metalmecánica y bienes de capital para impulsar el crecimiento de la producción ecuatoriana de automotores, partes y piezas?

“De acuerdo a nuestros anuarios existe una diferenciación entre lo que es una metalmecánica y lo que es una industria automotriz, las autopartes son esencialmente metalmecánicas, pero no toda metalmecánica es parte del sector automotriz, de hecho, se puede tener fabricantes de autopartes, pero no necesariamente son autopartes que están ligadas al mercado original, ya que las que van a este mercado deben cumplir con normas de calidad nacionales e internacionales que no te exige el mercado de reposición, entonces nosotros trabajamos con empresas certificadas y que venden al mercado original.

Entonces la industria metalmecánica debe alcanzar un nivel de cualificación, de certificaciones de calidad, de normativas de seguridad que requieren una inversión sumamente fuerte para cumplirlas y para poder ser parte del mercado automotriz original.”

12. ¿Cree que la industria automotriz podría adquirir en gran medida software, productos y servicios de tecnología de información hechos en el Ecuador para incorporarlos en sus procesos productivos y productos terminados?

“Claro, de echo lo hace por ejemplo Chevystar, de la empresa “Road Track” que básicamente lo que hace es poner el software y ensamblar unos componentes para el tema del rastreo satelital.”

13. ¿Considera que han existido beneficios para la industria automotriz, derivados del desarrollo de industrias básicas ecuatorianas como la siderurgia y la metalurgia, logrando remplazar productos, partes o piezas importadas por productos fabricados en el país?

“No existe siderúrgicas en el país, hay acerías, pero con un acero que no es para el sector automotriz, y eso es uno de los grandes retos que existen, el gobierno busca que haya sustitución de importaciones, pero la materia prima no existe.”

GRACIAS POR SU GENTIL COLABORACIÓN

Nombre de la Institución: INDIMA S.A (Empresa de Autopartes Externa)

Nombre del Entrevistado: Amada San Lucas

Cargo del entrevistado: Subgerente Administrativa

Ciudad: Quito

Cuestionario:

1. ¿Ha recibido algún tipo de incentivo en cuanto a fuentes de financiamiento para impulsar el crecimiento de la industria automotriz?

No, la verdad este sector se ha visto obstaculizado por varias medidas que tomó el gobierno anterior como son los cupos y aranceles, esperamos que ya con este nuevo gobierno den facilidades para el desarrollo de este sector ya que es uno de las más importantes económicamente hablando para la economía del país.

2. ¿Qué opinión tiene sobre el “Programa Progresar” implementado por la Corporación Financiera Nacional para impulsar el cambio de la matriz productiva a través de financiamiento para el sector productivo?

Tengo entendido que son créditos que benefician a los micro empresarios relacionados con actividades productivas.

3. ¿La empresa ha hecho uso de los beneficios que presenta el Programa Progresar de la CFN, cómo?

No, desconozco el procedimiento para ingresar a este programa.

4. ¿Cómo considera que se encuentra el clima para hacer negocios en el Ecuador y en particular para la industria automotriz, existen facilidades o barreras?

Con el cambio actual en la legislación se facilitará el hecho de que más ensambladoras quieren ampliar sus líneas de vehículos ensamblados en el país.

5. ¿Qué tipo de incentivos a la inversión privada, particularmente para la industria automotriz, se han recibido por parte del Estado en los últimos cinco años?

Nosotros no hemos recibido ninguno.

6. ¿La industria automotriz se ha beneficiado de los incentivos determinados en el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones-COPCI (2013) y la Ley Orgánica para el Fomento Productivo, Atracción de Inversiones, Generación de Empleo, y Estabilidad y Equilibrio Fiscal (2018)?

En temas de COPCI el sector no se ha beneficiado o bueno por lo menos nuestra empresa no, en cuanto a la ley de fomento he escuchado que va haber varios beneficios para el sector productivo como por ejemplo el 0% del impuesto a la renta a las nuevas inversiones, esperemos que dé resultados y no se quede nada más en papel y beneficio a este sector.

7. ¿Se han evidenciado políticas públicas concretas emprendidas por el Estado para promocionar las exportaciones del Ecuador, particularmente los productos de la industria automotriz? ¿Cuáles?

Si, el último acuerdo del COMEX si fomentará el ensamblaje local.

8. ¿Cómo evalúa la formación que brindan las universidades e institutos técnicos y tecnológicos del país a sus graduados en las áreas afines a la industria automotriz?

Considero que es muy teórica y que no tiene consonancia con las necesidades de la industria automotriz, ya que nosotros necesitamos buenos soldadores en suelda mig, pero los institutos les dan solo conocimientos muy básicos de este tipo de suelda y tienen muy poca práctica.

9. ¿Los conocimientos, habilidades y destrezas con que se incorporan a trabajar los nuevos profesionales o técnicos en la industria automotriz, son de calidad y aportan al desarrollo e innovación del sector?

Como mencioné en la pregunta anterior son muy teóricos

10. ¿Es suficiente la cantidad de profesionales y técnicos que se encuentran en el mercado laboral en carreras afines a la industria automotriz?

Sí, el sector automotriz de nuestro país es muy reducido comparada con países como Colombia en donde fabrican o producen grandes volúmenes de vehículos y con mayor tecnología.

11. ¿Cómo ha aportado al crecimiento de la industria automotriz, el mejoramiento de la infraestructura vial, de telecomunicaciones y de servicios hidroeléctricos del país?

La infraestructura vial ha aportado mucho para que más personas quieran comprarse un auto.

12. ¿Ha existido algún aporte de la industria nacional metalmecánica y bienes de capital para impulsar el crecimiento de la producción ecuatoriana de automotores, partes y piezas?

No, son industrias muy básicas que no aportan al sector y creo que es por la falta de tecnología y software, pienso que con el desarrollo de estas industrias podríamos formar clúster que ayudan a la cadena productiva del sector automotriz.

13. ¿Cree que la industria automotriz podría adquirir en gran medida software, productos y servicios de tecnología de información hechos en el Ecuador para incorporarlos en sus procesos productivos y productos terminados?

Todavía no, falta mucho desarrollo en el país, por eso actualmente importamos nuestra maquinaria y la mayoría de equipos que necesitamos.

14. ¿Considera que han existido beneficios para la industria automotriz, derivados del desarrollo de industrias básicas ecuatorianas como la siderurgia y la metalurgia, logrando remplazar productos, partes o piezas importadas por productos fabricados en el país?

Sí, sobre todo de la industrial de acero, ya nuestro principal proveedor de acero, es una empresa ecuatoriana.

GRACIAS POR SU GENTIL COLABORACIÓN

Nombre de la Institución: INDELASTO S.A (Empresa de Autopartes Internas)

Nombre del Entrevistado: Soraya Carvajal

Cargo del entrevistado: Directora Administrativa

Ciudad: Quito

Cuestionario:

1. ¿Ha recibido algún tipo de incentivo en cuanto a fuentes de financiamiento para impulsar el crecimiento de la industria automotriz?

No, tal como incentivos no, nuestra empresa accedido si a créditos de instituciones financieras privadas para desarrollar nuestras actividades tales como: adquirir maquinaria, ampliación de la infraestructura, capacitación de nuestros empleados entre otros, hasta podemos decir que ha existido un poco trabas para el desarrollo de la industria ya que estamos en desventaja con otros países por ejemplo en temas tecnológicos, así mismo a la hora de adquirir maquinaria los impuestos son muy elevados que ha hecho que el sector de autopartes no se desarrolle de una manera eficiente.

2. ¿Ha escuchado sobre el “Programa Progresar” implementado por la Corporación Financiera Nacional para impulsar el cambio de la matriz productiva a través de financiamiento para el sector productivo?

Sí, es una especie de financiamiento dirigido al sector industrial que tiene como objetivo apoyar la producción diversificada fomentando las exportaciones.

3. ¿La empresa ha hecho uso de los beneficios que presenta el Programa Progresar de la CFN, cómo?

No, pero está dentro de los planes de nuestra empresa dependiendo de cómo se desarrolle la industria en los primeros meses del año que viene.

4. ¿Cómo considera que se encuentra el clima para hacer negocios en el Ecuador y en particular para la industria automotriz, existen facilidades o barreras?

La verdad es muy difícil en estos momentos invertir o hacer negocios en nuestro país específicamente en el sector automotriz, es complicado competir con los vehículos

importados que ingresan con cero aranceles o con tarifas preferenciales por los acuerdos comerciales vigentes.

5. ¿Qué tipo de incentivos a la inversión privada, particularmente para la industria automotriz, se han recibido por parte del Estado en los últimos cinco años?

Existen acuerdos como por ejemplo uno ministerial que regula en ensamblaje en nuestro país, en donde se exige que los vehículos ensamblados en Ecuador contengan el 19% de partes fabricadas localmente, pero que son “incentivos” si se les puede llamar que no portan al desarrollo de la industria.

6. ¿La industria automotriz se ha beneficiado de los incentivos determinados en el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones-COPCI (2013) y la Ley Orgánica para el Fomento Productivo, Atracción de Inversiones, Generación de Empleo, y Estabilidad y Equilibrio Fiscal (2018)?

De ninguno de los dos, pero hablando de la Ley de Fomento existen cosas buenas no solo para este sector sino para el país en sí, habrá que ver cómo se desarrolla ya que es relativamente nueva, ojalá no solo quede en papel como muchas cosas en este país.

7. ¿Se han evidenciado políticas públicas concretas emprendidas por el Estado para promocionar las exportaciones del Ecuador, particularmente los productos de la industria automotriz? ¿Cuáles?

No, ninguna de echo hace seis años que no existe una política pública integral que regula esta industria.

8. ¿Cómo evalúa la formación que brindan las universidades e institutos técnicos y tecnológicos del país a sus graduados en las áreas afines a la industria automotriz?

Yo creo que es buena, el personal que trabaja en nuestra empresa tiene las habilidades, y capacidades para desarrollar las actividades que son delegadas a cada uno de ellos.

9. ¿Es suficiente la cantidad de profesionales y técnicos que se encuentran en el mercado laboral en carreras afines a la industria automotriz?

Totalmente, yo creo que para nuestra industria los profesionales cubren totalmente el sector, hasta se podría decir lo contrario ya que se han perdido varias plazas de empleo por la situación que está pasando este sector.

10. ¿Cómo ha aportado al crecimiento de la industria automotriz, el mejoramiento de la infraestructura vial, de telecomunicaciones y de servicios hidroeléctricos del país?

Pues para nuestra empresa el tema de las carreteras aporta para la movilidad en sí de la mercadería, insumos, eso básicamente.

11. ¿Ha existido algún aporte de la industria nacional metalmecánica y bienes de capital para impulsar el crecimiento de la producción ecuatoriana de automotores, partes y piezas?

Yo creo que la industria metalmecánica no se ha desarrollado lo que esperaba, todavía falta mucho para alcanzar estándares de calidad para que esta que sea un gran aporte para el sector automotriz.

12. ¿Cree que la industria automotriz podría adquirir en gran medida software, productos y servicios de tecnología de información hechos en el Ecuador para incorporarlos en sus procesos productivos y productos terminados?

Sería muy importante para así poder elaborar autopartes de calidad y con tecnología de punta y así poder competir con los vehículos importados.

13. ¿Considera que han existido beneficios para la industria automotriz, derivados del desarrollo de industrias básicas ecuatorianas como la siderurgia y la metalurgia, logrando remplazar productos, partes o piezas importadas por productos fabricados en el país?

Desconozco como está el tema de las industrias básicas.

Nombre de la Institución: AMBACAR -CIAUTO

Nombre del Entrevistado: Sandra Moya

Cargo del entrevistado: Jefe de Ventas

Ciudad: Ambato

Cuestionario:

1. ¿Ha recibido algún tipo de incentivo en cuanto a fuentes de financiamiento para impulsar el crecimiento de la industria automotriz?

Incentivos ningunos, en cuanto a créditos nosotros los realizamos a través de entidades privadas, ya que ellos han sido clientes durante muchos años, siempre nos hemos de manejar por si solos y no depender de nadie.

2. ¿Qué opinión tiene sobre el “Programa Progresar” implementado por la Corporación Financiera Nacional para impulsar el cambio de la matriz productiva a través de financiamiento para el sector productivo?

No podría darte una opinión amplia porque tengo mucho conocimiento sobre el tema, pero básicamente son créditos que otorga el gobierno a través de esta entidad para temas productivos.

3. ¿La empresa ha hecho uso de los beneficios que presenta el Programa Progresar de la CFN, ¿cómo?

No, los trámites en nuestro país para obtener un crédito son muy burocráticos.

4. ¿Cómo considera que se encuentra el clima para hacer negocios en el Ecuador y en particular para la industria automotriz, existen facilidades o barreras?

Los clientes extranjeros ven al Ecuador como un mercado poco atractivo, porque los precios de los autos no son muy competitivos con otros países como por ejemplo con Colombia

5. ¿Qué tipo de incentivos a la inversión privada, particularmente para la industria automotriz, se han recibido por parte del Estado en los últimos cinco años?

El gobierno no ha sido un gran apoyo para la industria automotriz, ya que solo se ha dedicado apoyar a ciertas empresas, pero no a todas.

6. ¿La industria automotriz se ha beneficiado de los incentivos determinados en el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones-COPCI (2013) y la Ley Orgánica para el Fomento Productivo, Atracción de Inversiones, Generación de Empleo, y Estabilidad y Equilibrio Fiscal (2018)?

No como dije anteriormente el gobierno no contribuido para el desarrollo de este sector.

7. ¿Se han evidenciado políticas públicas concretas emprendidas por el Estado para promocionar las exportaciones del Ecuador, particularmente los productos de la industria automotriz? ¿Cuáles?

No, ninguna como lo dije anteriormente el gobierno no ha contribuido para el desarrollo de este sector, inclusive el anterior gobierno estableció varias medidas que frenaron el desarrollo de la industria por los cupos y restricciones de años atrás.

8. ¿Cómo evalúa la formación que brindan las universidades e institutos técnicos y tecnológicos del país a sus graduados en las áreas afines a la industria automotriz?

La oferta académica es buena, pero las universidades son muy teóricas creo que debería existir alianzas con las empresas ensambladoras para capacitar a los estudiantes.

9. ¿Es suficiente la cantidad de profesionales y técnicos que se encuentran en el mercado laboral en carreras afines a la industria automotriz?

En cuanto a nuestra empresa si, nosotros contamos con personas calificado en cada aérea y siempre están en constante capacitación.

10. ¿Cómo ha aportado al crecimiento de la industria automotriz, el mejoramiento de la infraestructura vial, de telecomunicaciones y de servicios hidroeléctricos del país?

Creo que en las ventas por el tema de la infraestructura vial si ha ayudado ya que más personas han adquirido sus autos, ya que al tener buenas carreteras los autos no se dañan como antes.

11. ¿Ha existido algún aporte de la industria nacional metalmecánica y bienes de capital para impulsar el crecimiento de la producción ecuatoriana de automotores, partes y piezas?

La industria metalmecánica es muy básica en nuestro país y aporta muy poco a la industria, la mayoría de las piezas son importadas sería bueno si lográramos producir la mayoría aquí, pero esto es un gran reto.

12. ¿Cree que la industria automotriz podría adquirir en gran medida software, productos y servicios de tecnología de información hechos en el Ecuador para incorporarlos en sus procesos productivos y productos terminados?

Falta mucho para eso y como dije anteriormente sería bueno tener tecnología de punta que intervenga en la cadena productiva del sector automotriz

GRACIAS POR SU GENTIL COLABORACIÓN

4.2. DISCUSIÓN

La hipótesis propuesta en esta investigación manifiesta que la Estrategia para el Cambio de la Matriz Productiva implementada por el gobierno nacional permitiría mejorar las exportaciones de la industria automotriz ecuatoriana; sin embargo luego de finalizar el estudio se niega dicha hipótesis, dado que las evidencias de los datos expuestos en la fase de resultados de este estudio dejan ver que varias de las acciones implementadas por el gobierno con fines de recaudación tributaria, barreras arancelarias, etc., han limitado el crecimiento de la industria y han generado un efecto de retroceso en la producción, venta y exportaciones de vehículos manufacturados en el Ecuador.

De acuerdo a las proyecciones realizadas de las exportaciones, producción y ventas del sector automotriz luego de la implementación de la estrategia para la transformación de la matriz productiva se pudo observar una disminución en sus volúmenes, lo cual se puede corroborar con los datos obtenidos a través del análisis documental de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador: las exportaciones de este sector disminuyeron considerablemente siendo el 2017 el año que menos participación tuvo en los mercados internacionales durante la fase de estudio con un total de 640 unidades exportadas especialmente en la marca Chevrolet y Kia a diferencia de las importaciones que tienen tendencia a crecer al pasar de 31 761 en el año 2016 a 70 203 en el año 2017 y 72 309 en el 2018 existiendo un saldo negativo en este sector, por lo que el objetivo de la transformación de la matriz productiva de “Sustituir las Importaciones” no se está cumpliendo, Además, de acuerdo al director ejecutivo de la CINAE “El problema que tiene la industria automotriz es que compite de manera desventajosa con vehículos importados de países con los cuales el Ecuador tiene acuerdos comerciales, por ejemplo, un vehículo completamente armado en Colombia entra a nuestro país con un 0% de arancel, pero hasta el día de hoy al importar un vehículo por partes (CKD) para ser ensamblado en el país paga el 15% de arancel (establecido en el arancel nacional de importaciones) encareciendo el precio final del producto teniendo como resultado precios poco competitivos frente a otros mercados. , entonces se tiene una protección efectiva negativa de la industria”, por lo tanto se puede afirmar que si no cambian las políticas económicas del país el sector automotriz no va a evolucionar, no obstante, la representante de la empresa

INDIMA S.A espera que con el cambio actual en la legislación se facilitara el hecho de que más ensambladoras quieren ampliar sus líneas de vehículos ensamblados en el país.

La producción nacional en el año 2018 según la AEADE fue de 40.395 unidades, superior en al registro del año anterior, pero se observa una disminución de aproximadamente 50 % en relación al año 2011 antes que se implementara la estrategia para la transformación de la matriz productiva, los datos reflejan que esta política pública no ha tendido efecto positivo hacia el sector, dicha información la podemos confirmar con las entrevistas realizada al director ejecutivo de la CINAE y a Sandra Moya jefe de ventas de CIANE –AMBACAR que afirman “No ha existido una política pública concreta hacia la industria automotriz, más bien han existido barreras que años atrás frenaron la producción de la industria” .

Las empresas fabricantes de automóviles en Ecuador, fueron: Ómnibus BB con sus marcas Chevrolet y Suzuki, Aymesa fabricante de la marca Kia y CIAUTO fabricante de marcas como Great Wall, y Haval. Se resalta que en el año 2017 ingresaron dos nuevas empresas ensambladoras de vehículos, como son: Fisum con la producción de las camionetas Amarok de la marca Volkswagen, y Ambacar empresa que produce SUV S3 de la marca Jac, dicha producción de vehículos en Ecuador es dirigida principalmente al mercado interno.

De igual manera las ventas de este sector tienen un decrecimiento en los años después de la implementación de la estrategia de la transformación de la matriz productiva registrando en el 2011 la comercialización de 139 393 vehículos frente a los 108.229 vehículos en el año 2018, por lo que puede deducir que las políticas implementadas por el gobierno no han influido en las del sector automotriz, así mismo podemos verificar esta información a través de en un estudio realizado por la ESPOL en el cual nos afirma que Ecuador mantiene un parque automotor pequeño respecto al tamaño de su población que se ubica entre los menores de la región y muy lejos de los mercados maduros como Europa y EE.UU, además de que el reducido nivel de ventas en Ecuador se encuentra también afectado por la carga tributaria que pesa sobre la venta de vehículos en el país, y que muestra una clara diferencia respecto a economías vecinas y similares en la región

Algunos de los resultados encontrados a través de análisis documental y corroborados con las entrevistas a expertos mostraron que los ejes de la matriz productiva presentan niveles bajos de impacto hacia la industria automotriz, en cuanto al entorno y competitividad sistémica que incluye la ampliación de fuentes de financiamiento, el mejoramiento del clima de negocios y el otorgamiento de incentivos para la inversión productiva privada, los avances han sido poco favorables para el sector automotriz local. La estrategia nacional ha implementado líneas de crédito para potenciar el sector productivo por medio de la Corporación Financiera Nacional, sin embargo, las mismas están dirigidas a empresas micro, pequeñas y medianas, y excepcionalmente a grandes empresas. De las alternativas que oferta la CFN se han beneficiado más de 175 empresas hasta el año 2018, sin embargo, el sector al que atienden no contempla a empresas intensivas en capital como lo son las empresas automotrices. Las limitaciones al crédito, según indicaron los entrevistados son una realidad, las empresas automotrices no han recibido apoyo gubernamental desde esta perspectiva, y a esto se suma la política de restricción al crédito automotriz encaminada por el gobierno del presidente Rafael Correa, la cual ha venido limitando paulatinamente el consumo nacional de vehículos a partir del año 2013.

Por otro lado, Ecuador sigue teniendo un alto índice de complejidad para hacer negocios tanto en Latinoamérica como en el mundo, según se muestra en este estudio y así mismo a través de la información que nos brinda el Banco Mundial se determinó que hacer negocios es complicado, pues existen trabas burocráticas y técnicas que limitan el emprendimiento y la inversión privada, especialmente en actividades industriales, información que fue corroborada por los entrevistados los cuales coincidieron “en que existen barreras que no permiten el desarrollo del sector compitiendo de manera desventajosa con otros países”

En general, según los agentes de este sector industrial no han existido incentivos por parte del Estado, por el contrario, en los últimos años se han encarecido las importaciones de materias primas, insumos o bienes de capital, generando una producción más costosa y menos competitiva a nivel local e internacional.

Por lo tanto, en base a los datos obtenidos en las fases previas, la industria automotriz no sería la única afectada si el problema del clima de negocios no se soluciona, sino también el entorno socioeconómico del país, ya que al verificar dichos datos con la información señalada en los

antecedentes el estado ecuatoriano dejaría de percibir grandes montos económicos que genera el sector automotriz a partir de los impuestos además de que entraría en una recesión complicando capacidad de mantener los empleos que se generan directa o indirectamente.

En relación con la conformación de un ecosistema de emprendimiento, el país ha hecho esfuerzos para articular la cooperación entre el Estado, el sector privado y las universidades a fin de mejorar la cualificación de los profesionales y la mano de obra en general que se entrega al mercado laboral. No obstante, y según los entrevistados “aún prevalece la desarticulación entre el conocimiento impartido por las universidades y escuelas politécnicas y la producción nacional, constituyendo una amenaza seria para la industria automotriz del país, pues existe una desconexión entre estos actores que no permite desarrollar procesos y experiencias de aprendizaje, investigación y desarrollo eficientes”

La producción nacional está ligada a la capacidad y calidad de servicios como sistemas viales, redes de energía, etc. En este aspecto el país ha avanzado bastante, especialmente en la infraestructura vial, la cual ha mejorado y se ha ampliado en los últimos años facilitando las operaciones comerciales. En el caso de la infraestructura de redes energéticas, existen falencias estructurales en la mayor parte de los proyectos hidroeléctricos implementados por el Estado en estos años, situación que no ha permitido reducir de manera eficaz los costos de producción relacionados a uso de energía eléctrica. Otro avance significativo corresponde a la maximización de las redes de telecomunicaciones, el acceso a internet se ha ampliado hacia muchos sectores del territorio ecuatoriano, facilitando el flujo de información.

El avance en cuanto al desarrollo de las industrias básicas en Ecuador es incipiente, de tal manera que el aporte a la sustitución de importaciones para componentes de las industrias ecuatorianas, particularmente de la industria automotriz, no se ha podido cristalizar, al contrario, los volúmenes de importación de partes y piezas han crecido en los últimos años. Además, de acuerdo al director ejecutivo de la CINAE “existe una diferenciación entre lo que es una metalmecánica y lo que es una industria automotriz, las autopartes son esencialmente metalmecánicas, pero no toda metalmecánica es parte del sector automotriz, de hecho, se puede tener fabricantes de autopartes, pero no necesariamente son autopartes que están ligadas al mercado original, ya que las que van a este mercado deben cumplir con normas de calidad

nacionales e internacionales que no exige el mercado de reposición, entonces el sector automotriz trabaja con empresas certificadas y que venden al mercado original”

Por otro lado y a pesar de no tener un gran número de fortalezas dentro de la industria automotriz, estas pueden ser un punto de partida para su desarrollo, entre ellas tenemos la presencia en el país de marcas internacionales como son: Chevrolet, Kia y Hyundai de las cuales nos podemos beneficiar por ejemplo en el tema de transferencia de tecnología y conocimiento por parte de las filiales que se encuentran en los países vecinos como Colombia que según la información recolectada a través de las entrevistas tiene un mayor desarrollo y capacidad en ensamblaje y producción de vehículos logrando así que nuestro país tenga una mayor diversificación en las líneas de producción. Así mismo se consideró que los canales de distribución en nuestro país son una fortaleza siendo estos unos de los mejores de la región es por eso que se debe aprovechar la excelente calidad de conexiones viales que tiene el Ecuador que permiten la reducción de costos y tiempos en los procesos logísticos del sector automotriz ecuatoriano, además según David Molina director ejecutivo de la CINAE “Lo de las carreras es evidente, eso significa que hay una mayor capacidad de utilización de las vías, por lo que ha incrementado un poco la demanda de vehículos ya que con carretas en buen estado los vehículos ya no necesitan de mantenimiento muy seguido.

V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1. CONCLUSIONES

- La Estrategia para el Cambio de la Matriz Productiva implementada por el gobierno nacional no tuvo un impacto positivo en la industria automotriz ecuatoriana, dado que las evidencias de los datos dejan ver que varias de las acciones implementadas por el gobierno con fines de recaudación tributaria, barreras arancelarias, etc., han limitado el crecimiento de la industria y han generado un efecto de retroceso en la producción, venta y exportaciones de vehículos manufacturados en el Ecuador.
- Las acciones tomadas por el estado han resultado poco eficaces para los sectores vinculados a la industria automotriz, esto deja notar una desarticulación entre el sector público y las empresas asociadas a esta industria ya que han transcurrido más de seis años a partir del año 2012 en que se inició con la política pública de transformar la matriz productiva del país, y hasta el año 2019, esta no ha impactado positivamente hacia el crecimiento y desarrollo de la industria automotriz ecuatoriana.
- El desarrollo de la industria automotriz ecuatoriana debe comenzar enfocándose en la fabricación de autopartes y accesorios, es allí donde pueden desarrollarse verdaderos encadenamientos productivos que provean a las empresas ensambladoras nacionales y a la industria automotriz mundial, permitiendo que el producto final pueda competir con los precios de mercados internacionales.
- La industria automotriz ecuatoriana actualmente genera 56.801 empleos directos y se espera que durante los próximos años crezca por el ingreso de nuevas ensambladoras al país, así también hasta el año 2017 aportó al fisco con 1.221 millones de dólares en impuestos. La contribución que hace este sector en la economía ecuatoriana es importante, no solamente en cuanto a la parte económica, sino también a la parte social, por eso es necesario que la política pública sea corresponsal con los aportes que generan las empresas automotoras nacionales con la población.

- Las cifras de exportaciones y ventas de vehículos ensamblados en el país disminuyeron considerablemente a partir del año 2012, mientras que las importaciones no sufrieron grandes cambios con lo que se puede determinar que esta estrategia no está cumpliendo con uno de sus objetivos que era la sustitución de importaciones
- La balanza comercial relativa señala la ausencia de una ventaja competitiva para el sector automotriz, dado que el resultado fue negativo para el periodo 2008-2018, que fue de -0.51 a -0.98, esto significa que durante este periodo el sector automotriz importó más de lo que exportó, es decir es un importador neto.
- El sector automotriz es el eje primordial de la industrialización por sustitución de importaciones. Se trata de un sector con potencial de mercado, utiliza varios tipos de tecnología y requiere de insumos intermedios y materias primas que pueden encadenarse con otros sectores de la economía en la medida que se desarrollan y adicionalmente las marcas de vehículos representan el orgullo nacional del desarrollo industrial de los países.
- El sector automotor ecuatoriano, no cuenta con factores de apoyo por parte del estado, un escenario de mayores impuestos y un ambiente económico poco favorable para los negocios, pese a ello ha logrado mantener niveles de producción y exportación, sin embargo, los dos últimos años del periodo de análisis, esas cifras se han reducido motivo de las mayores restricciones impuestas por el estado, el cual en los últimos años ha mantenido una política comercial cerrada que busca proteger a la industria nacional, imponiendo aranceles a las importaciones de CKD y demás autopartes, elevando los costos de producción de los vehículos y generando desventajas en los mercados internacionales.
- Se pudo concluir también que al no haber una mejora en el indicador del clima económico no solo se vería afectado el sector automotriz sino también el entorno socioeconómico del país ya que el estado dejaría de percibir grandes rubros a partir de los impuestos generados por ese sector, además se incrementaría la tasa de desempleo debido a relación directa e indirecta que involucra este sector con otras industrias que no podrían mantener su personal ya que se entraría a una recesión.

5.2. RECOMENDACIONES

- Se recomienda que el Estado ecuatoriano replantee la estrategia para la transformación de la matriz productiva, especialmente en lo relativo a barreras arancelarias y barreras no arancelarias al comercio exterior, la firma de convenios internacional de comercio, el acceso al crédito, las fuentes de financiamiento, etc. Es necesario vincular la planificación nacional y el desarrollo de estrategias de desarrollo económico de la mano de los actores relacionados a la industria automotriz. La política pública debe orientarse hacia los requerimientos reales de cada sector, no solamente desde la lógica del gobierno de turno.
- A los actores vinculados al sector automotriz ecuatoriano se recomienda que busquen tener mayor participación con las entidades de gobierno para que puedan coordinar de manera efectiva el diseño de los programas y proyectos que permitan el mejoramiento del sector. La participación activa e involucramiento de las empresas automotrices debe hacerse notoria ante el gobierno para que pueda ser atendida en sus demandas y así salvaguardar el crecimiento de una industria que hace contribuciones económicas y sociales importantes para el país.
- A las entidades académicas se recomienda continuar con el estudio de la problemática del sector automotriz del país para brindar fuentes de información para la toma de decisiones que pueden ser útiles para las instancias de gobierno en cuanto al desarrollo de la planificación nacional y el fomento del aparato productivo. La información oportuna posibilita que los agentes de gobierno cuenten con las herramientas necesarias para maximizar la eficacia de las acciones emprendidas por el sector público.
- Tanto la empresa privada del sector automotriz como las universidades y escuelas politécnicas a nivel nacional deben preocuparse más por mantener experiencias de cooperación, aprendizaje, investigación y transferencia tecnológica, de tal forma que se genere sinergia entre los conocimientos teóricos y prácticos impartidos por los centros de formación y el quehacer de las industrias nacionales, particularmente de la industria automotriz que se estudia en la presente investigación.

- Las empresas ensambladoras deben trabajar asociadas con las empresas autopartistas ya que éstas son un eslabón muy importante para la cadena automotriz, el estado exige a las empresas incorporar mayor componente nacional en los productos terminados por lo que esta es una oportunidad que debe ser aprovechada por la industria.
- El gobierno debe brindar estabilidad y seguridad económica para que los inversionistas extranjeros sientan confianza de invertir en nuestro país y así ayuden al desarrollo del sector automotriz.
- El gobierno debe aprovechar las pocas fortalezas que presenta este sector automotriz por ejemplo las presencias de marcas importantes que mediante la transferencia de tecnología y conocimiento por parte de sus filiales en los países vecinos ayudarían a mejorar y diversificar la producción del país.

VI. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Anónimo (2018, mayo 24). *Solo 3 de 8 proyectos hidroeléctricos operan en Ecuador. El Universo*. Recuperado de: <https://www.eluniverso.com/noticias/2018/05/24/nota/6774647/solo-3-8-proyectos-hidroelectricos-operan>
- Anónimo (2018, enero 10). Tarifa eléctrica para las industrias se reduce. El Telégrafo. Recuperado de: <https://www.eluniverso.com/noticias/2018/05/24/nota/6774647/solo-3-8-proyectos-hidroelectricos-operan>
- Agencia de Regulación y Control de las Telecomunicaciones (2018). Recuperado de: (<http://www.arcotel.gob.ec/director-ejecutivo-de-arcotel-recibio-informacion-sobre-conectividad-movil-y-el-cierre-de-la-brecha-digital/>)
- AMBACAR (2014), Historia de Ambacar. Ecuador. Recuperado de; <https://www.ambacar.ec/historia>
- Asamblea Nacional del Ecuador (2018). Ley Orgánica para el Fomento Productivo, Atracción de Inversiones, Generación de Empleo, y Estabilidad y Equilibrio Fiscal.
- Asamblea Nacional del Ecuador (2013). Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones-COPCI
- Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. AEADE (2018). Sector Automotriz en cifras. Recuperado de: <http://www.aeade.net/perfil-del-sector-automotor-del-ecuador/>

AEADE (2016). Sector Automotriz en cifras. Exportaciones mensuales de vehículos ecuatorianos (Unidades). Recuperado de: <http://www.aeade.net/perfil-del-sector-automotor-del-ecuador/>

AYMESA (2018), Historia del Sector Automotriz Ecuatoriano. Ecuador. Recuperado de; <http://www.aymesa.com.ec/>

Astudillo (2012). Fundamentos de Economía. México

Banco Central del Ecuador (2017), Estadísticas de Comercio Exterior. Ecuador. Recuperado de; <https://www.bce.fin.ec/index.php/c-externior>.

Banco Mundial (2018). Puntuación en la facilidad para hacer negocios. Recuperado de <http://espanol.doingbusiness.org/es/data/exploreconomies/ecuador#>

Banco Central de Reserva del Perú (2018) www.bcrp.gob.pe/docs/Estadisticas/Cuadros-Estadisticos/cuadro-055.xlsx

Banco Central del Ecuador (2018). Recuperado de https://contenido.bce.fin.ec/resumen_ticker.php?ticker_value=riesgo_pais

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

Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana (2018). Producción histórica de vehículos en Ecuador (Unidades/ 2011-2016).

Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana (2015), Historia del Sector Automotriz Ecuatoriano. Ecuador. Recuperado de; <http://www.cinae.org.ec/>

CEPAL (2012) Cambio estructural para la igualdad: Una visión para el desarrollo. San Salvador. Recuperado de; https://www.cepal.org/pses34/noticias/documentosdetrabajo/4/47424/2012-ses-34-cambio_estructural.pdf

Diario El Universo (2018). Proyectos hidroeléctricos para el cambio de la matriz productiva. Recuperado de: <https://www.eluniverso.com/noticias/2018/05/24/nota/6774647/solo-3-8-proyectos-hidroelectricos-operan>

Estéfano Dávila (2017, Mayo 22). La construcción de carreteras tuvo mayor empuje hasta el 2012. Diario el Comercio: Recuperado de: <https://www.elcomercio.com/actualidad/construccion-carreteras-conectividad-ingresos.html>

Estrada Patricio (2016). *Comercio Exterior Y Negocios Internacionales*, Cognitio. Ecuador

Flores, A. (2011). *Sociedad, Economía y Política del Siglo xx*, McGRAWHILL. MÉXICO

García Cándido (2009). *Elementos del Comercio Exterior*, Trillas. México

Graduate School of Management de la Escuela Superior Politécnica del Litoral/ ESPAE-ESPOL (2017) Índice de Clima Económico de los países de Latinoamérica (en puntos). Tomado de Instituto Brasileño de Economía (2017) Recuperado de: https://americalatina.dint.fgv.br/sites/americalatina.dint.fgv.br/files/u244/encuesta_economica_de_am_rica_latina_ifo-fgv_fgv_brasil_press_release_jul17_1.pdf

Guarín, A., & Franco, D. (2013). La sustitución de importaciones como medio para un desarrollo sostenible. España. Recuperado de;

file:///C:/Users/EDWIN/Downloads/130-Texto%20de%20art%C3%ADculo-383-1-10-20110324.pdf

Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, P. (2014) Metodología de la Investigación, Interamericana Editores. México.

Herrera, L., Medina, A., & Naranjo, G. (2014) Tutorías de la Investigación Científica, Maxtudio. Ecuador.

Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones (2017), Análisis Sectorial Automotriz, Ecuador.

Krugman, P., & Obstfeld, M. (2014). Economía Internacional: Teoría y política, Pearson. España.

Macías, S. (2012) *Productividad Y Competitivo en las Pymes*. Madrid Horizonte

Marshall, J., & Rodríguez, J. (2010) Análisis del Desarrollo Productivo en Chile: Tendencias y Determinantes. Chile. Recuperado de; <http://www.expansiva.cl/media/publicaciones/wpapers/20100513160745.pdf>

Martín, M. (2012) Manual Práctico del Comercio Exterior, Fc Editorial. España

Méndez, J. (2014). *Fundamentos de Economía*, McGRAWHILL. México

Ministerio de Industrias y Productividad (2018). Gobierno Nacional reduce tarifas eléctricas para el sector productivo ecuatoriano. Recuperado de: <https://www.industrias.gob.ec/gobierno-nacional-reduce-tarifas-electricas-para-el-sector-productivo-ecuatoriano/>

Ministerio de Industrias y Productividad (2018). Proyectos futuros de desarrollo de industrias básicas. Tomado de <https://www.industrias.gob.ec/wp-content/uploads/2014/06/IB-PROYECTOS-FUTUROS.png>

Moreno, A. (2011) Diversificación Productiva, Paidós. España.

Porter, M. (2010) Ventaja Competitiva, Grupo Anaya. España.

Revista Ekos (2018). Tasa de crecimiento del sector manufacturero.

Redacción Diario Expreso (2018, Marzo). La industria de software crece el 17 % anual pese a trabas para internacionalizarse. Diario Expreso: Recuperado de: (<https://www.expreso.ec/economia/la-industria-de-software-crece-el-17-anual-pese-a-trabas-para-internacionalizarse-EB1175622>)

Rojas, J. (2013) Procesos de Agregación de Valor, McGRAWHILL. México.

Schiller B. (2008) Principios de Economía, McGRAWHILL. España.

Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo (2013) Agenda Regulatoria para la Transformación Productiva, Ecuador.

Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo (2012) Transformación de la Matriz Productiva, Boletín Informativo N. 1, Ecuador.

Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo (2015). *Estrategia Nacional para el Cambio de la Matriz Productiva*. Quito-Ecuador.

Servicios de Rentas Internas (2018). Recuperado de: <http://www.sri.gob.ec/web/guest/ley-organica-fomento-productivo>

Universidad Yachay (2018). Historia de la Universidad Yachay. Recuperado de:
(<https://www.yachaytech.edu.ec/>)

Velentaga, G. (2012). Política Comercial Economía y Finanzas Internacionales

Víctor Zabala Andrade (2018, Mayo). Situación del sector metalmeccánico y su importancia en la economía ecuatoriana. Revista Ekos: Recuperado de:
(<http://www.ekosnegocios.com/negocios/verArticuloContenido.aspx?idArt=10513>)

VII. ANEXOS

Anexo 1.- Formato Entrevista Formulario (ENT-01)



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



ENTREVISTA A EMPRESAS DEL SECTOR AUTOMOTRIZ DEL ECUADOR EN RELACIÓN A LA TRANSFORMACIÓN DE LA MATRIZ PRODUCTIVA DEL PAÍS.

DATOS DE INFORMATIVOS

Nombre de la Institución:

Nombre del Entrevistado:

Cargo del entrevistado:

Dirección:

Informantes: Empleados de mando medio o alto de las empresas automotrices

Objetivo: Determinar los impactos que se han generado en las industrias automotrices del país, a partir de la implementación de la Estrategia para la Transformación de la Matriz Productiva impulsada por el Estado ecuatoriano.

Nota: La información recopilada es absolutamente confidencial y será utilizada, estrictamente, para fines académicos.

Cuestionario:

- 1. ¿Ha recibido algún tipo de incentivo en cuanto a fuentes de financiamiento para impulsar el crecimiento de la industria automotriz?**
- 2. ¿Qué opinión tiene sobre el “Programa Progresar” implementado por la Corporación Financiera Nacional para impulsar el cambio de la matriz productiva a través de financiamiento para el sector productivo?**
- 3. ¿La empresa ha hecho uso de los beneficios que presenta el Programa Progresar de la CFN, ¿cómo?**
- 4. ¿Cómo considera que se encuentra el clima para hacer negocios en el Ecuador y en particular para la industria automotriz, existen facilidades o barreras?**

5. **¿Qué tipo de incentivos a la inversión privada, particularmente para la industria automotriz, se han recibido por parte del Estado en los últimos cinco años?**
6. **¿La industria automotriz se ha beneficiado de los incentivos determinados en el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones-COPCI (2013) y la Ley Orgánica para el Fomento Productivo, Atracción de Inversiones, Generación de Empleo, y Estabilidad y Equilibrio Fiscal (2018)?**
7. **¿Se han evidenciado políticas públicas concretas emprendidas por el Estado para promocionar las exportaciones del Ecuador, particularmente los productos de la industria automotriz? ¿Cuáles?**
8. **¿Cómo evalúa la formación que brindan las universidades e institutos técnicos y tecnológicos del país a sus graduados en las áreas afines a la industria automotriz?**
9. **¿Es suficiente la cantidad de profesionales y técnicos que se encuentran en el mercado laboral en carreras afines a la industria automotriz?**
10. **¿Cómo ha aportado al crecimiento de la industria automotriz, el mejoramiento de la infraestructura vial, de telecomunicaciones y de servicios hidroeléctricos del país?**
11. **¿Ha existido algún aporte de la industria nacional metalmecánica y bienes de capital para impulsar el crecimiento de la producción ecuatoriana de automotores, partes y piezas?**
12. **¿Cree que la industria automotriz podría adquirir en gran medida software, productos y servicios de tecnología de información hechos en el Ecuador para incorporarlos en sus procesos productivos y productos terminados?**
13. **¿Considera que han existido beneficios para la industria automotriz, derivados del desarrollo de industrias básicas ecuatorianas como la siderurgia y la metalurgia, logrando remplazar productos, partes o piezas importadas por productos fabricados en el país?**

GRACIAS POR SU GENTIL COLABORACIÓN

Anexo 3.- Contacto Vía Correo Electrónico Para Entrevistas Con Empresas Del Sector Automotriz

(CAMARA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ ECUATORIANA)

De: andres polit <sandygpolit@hotmail.com>
Enviado el: viernes, 30 de noviembre de 2018 10:48
Para: Camara Automotriz <cautomotriz@cinae.org.ec>
Asunto: ENTREVISTA ACADÉMICA

Reciba un cordial saludo de mi parte. Por medio del presente solicito a ustedes se me permita realizar una entrevista académica perteneciente a mi Trabajo de Titulación para la obtención del título de Ingeniero en Comercio Exterior Y Negociación Comercial Internacional con el tema: "La Transformación de la Matriz Productiva y las Exportaciones del Sector Automotriz Ecuatoriano", que está dirigida a las empresas del sector automotriz y sectores afines.

Agradeciendo su pronta respuesta y colaboración, anticipo mis agradecimientos

Atentamente,
Sr. Andrés Polit
Estudiante Universidad Politécnica Estatal del Carchi


De: Camara Automotriz <cautomotriz@cinae.org.ec>
Enviado: viernes, 30 de noviembre de 2018 11:56
Para: andres polit
Asunto: RE: ENTREVISTA ACADÉMICA

Estimado Andres

Reciba un cordial saludo, en referencia a su solicitud, me permito indicar que la entrevista la podríamos realizar el día lunes 10 de diciembre a las 15:00, la realizariamos por Skype. A espera de tus comentarios

Saludos cordiales

Gabriela Avendaño
Asistente Ejecutiva
CÁMARA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ ECUATORIANA
Av. Amazonas y República, edificio Las Cámaras, 7mo. piso.
Telf.: (593 2) 2450-050 / 2270-675
www.cinae.org.ec
Quito – Ecuador

 Camara Automotriz <cautomotriz@cinae.org.ec>
Lun 10/12/2018, 10:44
Usted ∨

Andres, la video conferencia la realizaremos a las 17h00.
Nos encuentras como Camara Automotriz y el correo es cautomotriz@cinae.org.ec

Saludos cordiales
Gabriela



(EMPRESA INDIMA S.A)

andres polit
Jue 29/11/2018, 17:50
ventas@indelasto.com; info@tecnividrio.com.ec; info@texticom.com

Buenos días, le saluda Andrés Polit estudiante de Comercio Exterior de la Universidad Politécnica Estatal del Carchi de la ciudad de Tulcán. El motivo del presente es para solicitar su ayuda con una entrevista académica de mi Trabajo de Titulación con el tema: "La Transformación de la Matriz Productiva y las Exportaciones del Sector Automotriz Ecuatoriano", esta entrevista está dirigida a los mandos medios y altos de las empresas automotrices del país. Esperando su pronta respuesta, sobre el procedimiento que se debe seguir para este tipo de consultas anticipo mis agradecimientos.

De: INDIMA S.A. <web@indima.com.ec>
Enviado: viernes, noviembre 30, 2018 1:18 p. m.
Para: andypolit@hotmail.com
Asunto: RV: INDIMA - MENSAJE DE CONTACTO VIA PAGINA WEB

Estimado Sr. Andrés Polit buenas tardes,

Muchas gracias por contactarnos a través de la página web. Su comunicación también la recibimos a través de la dirección salaventas@indima.com.ec por lo que ya hemos coordinado la atención directa a usted.

Muchas gracias,

Eliana Espinosa | JEFE DE MERCADEO
(02) 2807709 ext. 119
Quito- Ecuador | www.indima.com.ec
Imprima este e-mail solamente si es necesario.

IS: INDIMA S.A. <web@indima.com.ec>
Vie 30/11/2018, 13:35
Usted; Amada San Lucas; Irene Vásquez

RE: ENTREVISTA ACADÉM...
44 KB

Descargar Guardar en OneDrive

Estimado Andrés,

La Sra. Amada San Lucas, nuestra Subgerente Administrativa, quien nos lee en copia es la persona que atenderá la entrevista.

Por favor envíe un correo para que se pongan de acuerdo.

Muchas gracias por su atención y excelente fin de semana.

Saludos cordiales,

Eliana Espinosa | JEFE DE MERCADEO
(02) 2807709 ext. 119
Quito- Ecuador | www.indima.com.ec
Imprima este e-mail solamente si es necesario.

andrés polit
Vie 30/11/2018, 13:49
asanlucas@indima.com.ec


ENTREVISTA_SECTOR AU...
73 KB

Descargar Guardar en OneDrive

Señores
INDIMA S.A.
Presente. -
De mi consideración,
Reciba un cordial saludo de mi parte. Por medio del presente solicito a ustedes se me permita realizar una entrevista académica perteneciente a mi Trabajo de Titulación para la obtención del título de Ingeniero en Comercio Exterior Y Negociación Comercial Internacional con el tema: "La Transformación de la Matriz Productiva y las Exportaciones del Sector Automotriz Ecuatoriano", que está dirigida a las empresas del sector automotriz y sectores afines.
Agradeciendo su pronta respuesta y colaboración, anticipo mis agradecimientos
ADJUNTO ENTREVISTA PARA SU REVISIÓN
Atentamente,
Sr. Andrés Polit

INDIMA - ECOCAUCHO.- Amada San Lucas <asanlucas@indima.com.ec>
Mar 11/12/2018, 15:28
Usted

Estimado Andrés, por favor me llama la próxima semana. Al pie de firma están mis contactos.
Gracias.

 **Amada San Lucas I SUBGERENTE ADMINISTRATIVA**
(02) 2807709 ext. 115
Quito- Ecuador | www.indima.com.ec / www.ecocaucho.com.ec
Imprima este e-mail solamente si es necesario.

INDIMA - ECOCAUCHO.- Amada San Lucas <asanlucas@indima.com.ec>
Mié 19/12/2018, 12:40
Usted

ENTREVISTA_SECTOR AU...
73 KB

Descargar Guardar en OneDrive

Andrés, le adjunto la entrevista académica con mis respuestas.
Saludos,
Amada San Lucas G.

(EMPRESA INDELASTO S.A)

andres polit
Jue 29/11/2018, 17:50
ventas@indelasto.com; info@tecnividrio.com.ec; info@texticom.com

Buenos días, le saluda Andrés Polit estudiante de Comercio Exterior de la Universidad Politécnica Estatal del Carchi de la ciudad de Tulcán.
El motivo del presente es para solicitar su ayuda con una entrevista académica de mi Trabajo de Titulación con el tema: "La Transformación de la Matriz Productiva y las Exportaciones del Sector Automotriz Ecuatoriano", esta entrevista está dirigida a los mandos medios y altos de las empresas automotrices del país.
Esperando su pronta respuesta, sobre el procedimiento que se debe seguir para este tipo de consultas anticipo mis agradecimientos.

andres polit
Lun 3/12/2018, 11:28
Soraya.Carvajal@indelasto.com

ENTREVISTA_SECTOR AU...
73 KB

OFICIO.pdf
531 KB

2 archivos adjuntos (604 KB) Descargar todo Guardar todo en OneDrive

Buenos Días, muchas gracias por su pronta respuesta.
Ajunto el cuestionario de preguntas de la entrevista estaría muy agradecido si me ayudan respondiendo.

Atentamente,
Andrés Polit

De: Soraya.Carvajal@indelasto.com <Soraya.Carvajal@indelasto.com>
Enviado: lunes, 3 de diciembre de 2018 10:25
Para: andres polit
Asunto: Re: ENTREVISTA ACADEMICA

Estimado Andres,
Por favor enviar el cuestionario de preguntas, para revisión.
Saludos Cordiales,
Soraya Carvajal

De: Soraya.Carvajal@indelasto.com <Soraya.Carvajal@indelasto.com>
Enviado: lunes, 3 de diciembre de 2018 10:25
Para: andres polit
Asunto: Re: ENTREVISTA ACADÉMICA

Estimado Andres,
La entrevista la realizaremos el día miércoles 11 de diciembre a las 15:00 horas vía telefónica, adjunto el numero de teléfono.
Cel: 0986786328
Saludos Cordiales,
Soraya Carvajal

AMBACAR-CIAUTO

andres polit
Jue 29/11/2018 13:37
smoya@ambacar.com

ENTREVISTA_SECTOR AU...
73 KB

Descargar

Buenos días, le saluda Andrés Polit estudiante de Comercio Exterior de la Universidad Politécnica Estatal del Carchi de la ciudad de Tulcán.
El motivo del presente es para solicitar su ayuda con una entrevista académica de mi Trabajo de Titulación con el tema: "La Transformación de la Matriz Productiva y las Exportaciones del Sector Automotriz Ecuatoriano", esta entrevista está dirigida a los mandos medios y altos de las empresas automotrices del país.
Esperando su pronta respuesta, sobre el procedimiento que se debe seguir para este tipo de consultas anticipo mis agradecimientos.

SM Sandra Moya <smoya@ambacar.com>
Jue 29/11/2018 13:53
Usted

Andrés

Buenas tardes; le reenviado su correo.

Saludos cordiales

Sandra Moya
Jefe de Ventas
T: 032 521 432 – 032 521 698
C: 0999 836 231
D: Av. Indoamérica Km. 1 - Entrada a las Viñas
Ambato – Ecuador

ambacar

 Tardas 5 segundos en imprimir este e-mail.
El árbol que servirá para hacer el papel, tardará 7 años en crecer. No imprimas este mensaje si no es necesario.

FUNDAMENTACIÓN LEGAL

NORMATIVA

DESCRIPCIÓN

**CONSTITUCIÓN DEL ECUADOR
2008**

CAPÍTULO CUARTO, Sección Séptima sobre la Política Comercial.

Art. 284.- La política económica tendrá los siguientes objetivos:

2. Incentivar la producción nacional, la productividad y competitividad sistémica, la acumulación del conocimiento científico y tecnológico, la inserción estratégica en la economía mundial y las actividades productivas complementarias en la integración regional.

7. Mantener la estabilidad económica, entendida como el máximo nivel de producción y empleo sostenibles en el tiempo.

8. Propiciar el intercambio justo y complementario de bienes y servicios en mercados transparentes y eficientes.

Art.304 La política comercial tendrá los siguientes objetivos:

1. Desarrollar, fortalecer y dinamizar los mercados internos a partir del objetivo estratégico establecido en el Plan Nacional de Desarrollo.

2. Regular, promover y ejecutar las acciones correspondientes para impulsar la inserción estratégica del país en la economía mundial fortaleciendo el aparato productivo y la producción nacional.

5. Impulsar el desarrollo de las economías de escala y del comercio justo

Art. 306.- El Estado promoverá las exportaciones ambientalmente responsables, con preferencia de aquellas que generen mayor empleo y valor agregado, y en particular las exportaciones de los pequeños y medianos productores y del sector artesanal. El Estado propiciará las importaciones necesarias para los objetivos del desarrollo y desincentivará aquellas que afecten negativamente a la producción nacional, a la población y a la naturaleza.

CAPÍTULO SEXTO, Trabajo y producción.

Sección primera.

Art.320 La producción, en cualquiera de sus formas, se sujetará a principios y normas de calidad, sostenibilidad, productividad sistémica, valoración del trabajo y

**CÓDIGO DE LA PRODUCCIÓN
COMERCIO E INVERSIONES
(2010)**

eficiencia económica y social.

Art. 4: Fines:

La presente legislación tiene, como principales, los siguientes fines:

a. Transformar la Matriz Productiva, para que esta sea de mayor valor agregado, potenciadora de servicios, basada en el conocimiento y la innovación; así como ambientalmente sostenible y eco-eficiente; **c.** Fomentar la producción nacional, comercio y consumo sustentable de bienes y servicios, con responsabilidad social y ambiental, así como su comercialización y uso de tecnologías ambientalmente limpias y de energías alternativas;

e. Generar un sistema integral para la innovación y el emprendimiento, para que la ciencia y tecnología potencien el cambio de la matriz productiva; y para contribuir a la construcción de una sociedad de propietarios, productores y emprendedores.

Art. 93. Fomento a la exportación. - El Estado Ecuatoriano fomenta las exportaciones y las promueve mediante mecanismos de manera directa e inmediata con capacitaciones, facilidades de información, desarrollo de mercados, conformación de uniones de exportadores, sin perjuicio de la norma legal o programas gubernamentales.

Art. 154. Exportación definitiva. - Se define como la salida de mercancías en libre circulación hacia el exterior, pero que estén en sujeción a las disposiciones establecidas en el COPCI y en las demás normas aplicables

Planificación Nacional

NORMATIVA

DESCRIPCIÓN

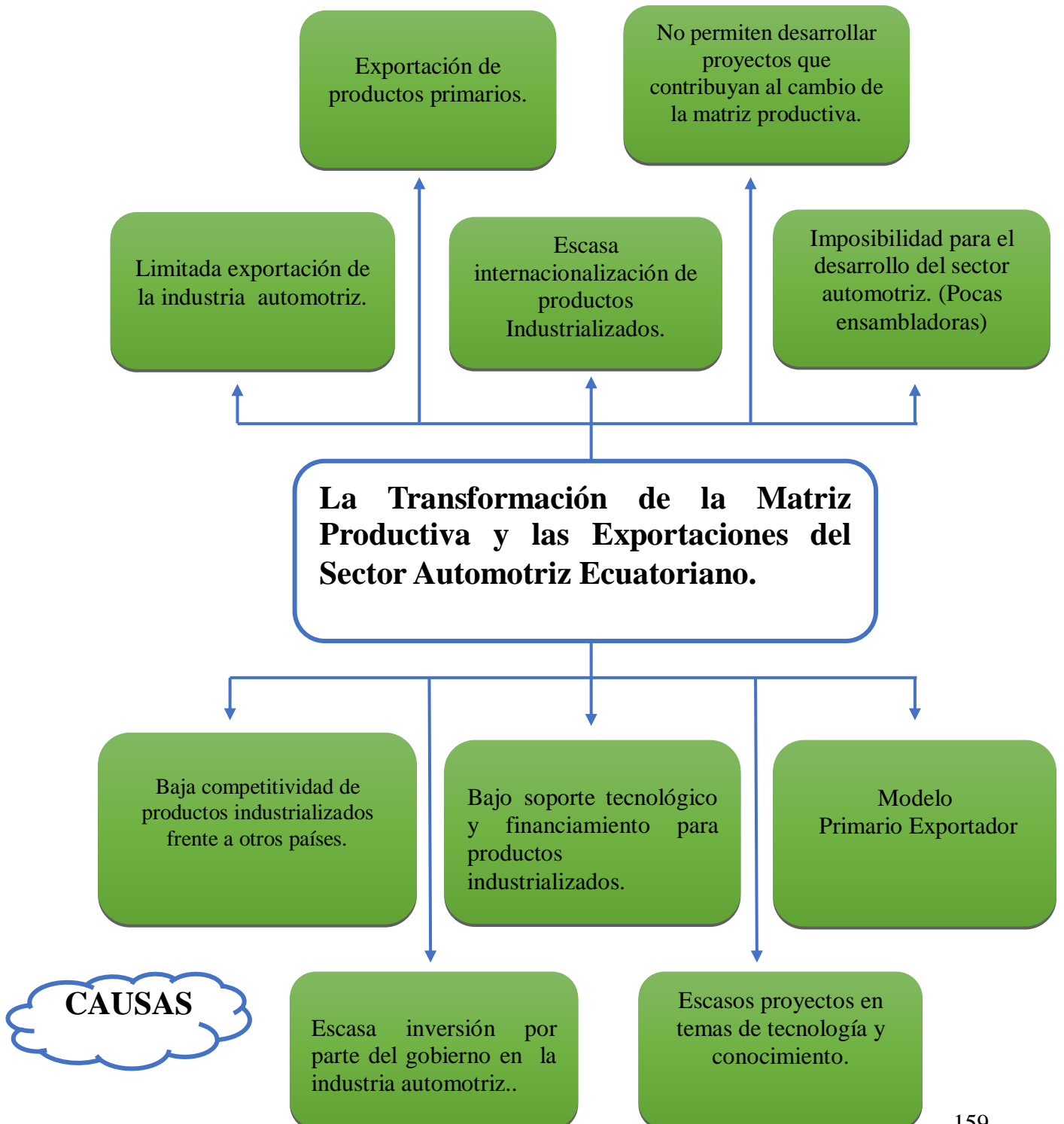
| PLAN NACIONAL DESARROLLO “TODA UNA VIDA” (2017-2021) | DEEje 2: Economía al Servicio de la Sociedad |
|--|--|
| | Otro de los aspectos fundamentales para el desarrollo económico del país es la Estrategia Nacional para el Cambio de la Matriz Productiva, que busca el fortalecimiento del sistema productivo basado en eficiencia e innovación. Para esto, se intensificaron esfuerzos encaminados a: 1) Generación de entornos y competitividad sistémica (clima de negocios, impulso de la compra pública, etc.); 2) Desarrollo y fortalecimiento de cadenas productivas (cacao, maricultura, metalmecánica, farmacéutica, turismo, software, etc.); y 3) Potenciamiento de industrias básicas (petroquímica, siderurgia, cobre, aluminio, astilleros y pulpa). Los resultados son todavía parciales y requieren de políticas que apuntalen lo avanzado para conseguir efectos más plausibles de desarrollo de nuevas industrias y la incorporación de tecnología en los procesos de producción. |

Fuente: Investigación, 2017

Elaborado por: Polit Andrés

Anexo 5. Árbol de Problema

EFFECTOS



Anexo 6.- Fichas Bibliográficas

FICHA BIBLIOGRÁFICA

I. RESEÑA BIBLIOGRÁFICA

Editorial: Cognitio Ecuador

Ciudad, País:

Quito, Ecuador

Año:2016

Fecha de consulta: 20 de abril de 2017

Temas consultados:

Teorías del Comercio Exterior

Gestión de Importaciones y Exportaciones

Balanza Comercial y Balanza de pagos

Edición o impresión: Primera Edición

Páginas consultadas:10 páginas

FICHA BIBLIOGRÁFICA

I. RESEÑA BIBLIOGRÁFICA

Autor/(a): Bradley R. Schiller

Editorial: Mc Graw Hill

TÍTULO DEL LIBRO:

Ciudad, País:

Principios de Economía

Madrid, España

Año:2008

Fecha de consulta: 05 de mayo de 2017

Temas consultados:

El principal objetivo de este libro es explicar cómo afectan los sistemas económicos a los resultados económicos. Cuando contemplamos retrospectivamente el siglo xx, vemos cómo han florecido unas economías y otras han languecido. Incluso las “vencedoras” han tenido repetidos episodios de crecimiento lento y hasta negativo. La cuestión analítica fundamental es cómo han influido los diversos sistemas económicos en esa evolución del crecimiento distinta.

El reto de la economía

Las economías mixtas

La oferta y la demanda

PIB

PIB real

PIB Per cápita

Edición o impresión: Sexta Edición

Páginas consultadas:21 páginas

FICHA BIBLIOGRÁFICA

I.RESEÑA BIBLIOGRÁFICA

Autor/(a): Cándido García Fonseca

Editorial: trillas

TITULO DEL LIBRO:

Ciudad, País:

Elementos del Comercio Exterior

México DF,México

Año:2009

Fecha de consulta: 10 de mayo de 2017

Temas consultados:

Delimitación de la teoría y de la práctica en el comercio exterior.

Cómo influye el comercio exterior en la actividad económica de un país

Cómo determinar un precio competitivo de exportación

Edición o impresión: Primera Edición

Páginas consultadas:10 páginas

FICHA BIBLIOGRÁFICA

I.RESEÑA BIBLIOGRÁFICA

Autor/(a): Miguel Martín

Editorial: FC Editorial

TITULO DEL LIBRO:

Ciudad, País:

Manual Práctico de Comercio Exterior

Madrid, España

Año:2012

Fecha de consulta: 10 de junio de 2017

Temas consultados:

Barreras al Comercio Exterior

Barreras políticas

Barreras económicas o arancelarias

Barreras jurídicas o no arancelarias

Medidas de defensa comercial

Edición o impresión: Cuarta Edición

Páginas consultadas:5 páginas

FICHA BIBLIOGRÁFICA

I.RESEÑA BIBLIOGRÁFICA

Autor/(a): Alejandro Flores

Editorial: Mc Graw Hill

TITULO DEL LIBRO:

Ciudad, País:

Sociedad, Economía y Política del Siglo xx

México DF, México

Año:2011

Fecha de consulta: 10 de junio de 2017

Temas consultados:

Economía y Sociedad

Microeconomía

Macroeconomía

Edición o impresión: Primera Edición

Páginas consultadas:15 páginas

FICHA BIBLIOGRÁFICA

I.RESEÑA BIBLIOGRÁFICA

Autor/(a): Jose Silvestre Méndez

Editorial: Mc Graw Hill

TITULO DEL LIBRO:

Ciudad, País:

Fundamentos de Economía

México DF, México

Año:2014

Fecha de consulta: 15 de junio de 2017

Temas consultados:

Teoría Económica

Producción nominal, real y potencial

Equilibrio Económico

Crecimiento Económico

Desarrollo Sustentable

Edición o impresión: Sexta Edición

Páginas consultadas:12 páginas

FICHA BIBLIOGRÁFICA

I. RESEÑA BIBLIOGRÁFICA

Autor/(a): ESPOL

Editorial: ESPAE

TÍTULO DEL LIBRO:

Ciudad, País:

Industria Automotriz

Guayaquil, Ecuador

Año:2017

Fecha de consulta: 22 de Febrero de 2018

Temas consultados:

Panorama Actual de la Industria

Factores Específicos de la Industria

Perspectivas de la Industria

Sostenibilidad de la Industria Automotriz

Edición o impresión: Primera Edición

Páginas consultadas:30 páginas

FICHA BIBLIOGRÁFICA

I. RESEÑA BIBLIOGRÁFICA

Autor/(a): Vicepresidencia de la República
del Ecuador

Editorial:

Ciudad, País:

TÍTULO DEL LIBRO:

Quito, Ecuador

Estrategia Nacional para el cambio de la
Matriz Productiva

Año:2013

Fecha de consulta: 10 de marzo de 2017

Temas consultados:

Concepto y visión estratégica

Objetivos y metas

Componentes de la Matriz productiva

Edición o impresión: Primera Edición

Páginas consultadas:21 páginas

FICHA BIBLIOGRÁFICA

I.RESEÑA BIBLIOGRÁFICA

Autor/(a): Hernando Villamizar

Editorial: Esic

TITULO DEL LIBRO:

Ciudad, País:

Integración Económica

Bogotá, Colombia

Año:2013

Fecha de consulta: 03 de marzo de 2018

Temas consultados:

La globalización

La Internacionalización

Comercio y Tecnologías

Edición o impresión: Segunda Edición

Páginas consultadas: 5páginas

FICHA BIBLIOGRÁFICA

I.RESEÑA BIBLIOGRÁFICA

Autor/(a): Martínez, Clemencia; Corredor

Editorial: Usta

TITULO DEL LIBRO:

Ciudad, País:

Negocios Internacionales: estrategias globales

Bogotá; Colombia

Año:2016

Fecha de consulta: 10 de marzo de 2018

Temas consultados:

Especialización de bienes y Servicios

Edición o impresión: Primera Edición

Páginas consultadas: 2 páginas



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: ANDRES LEANDRO POLIT BURBANO
NIVEL/PARALELO: EGRESADO

CÉDULA DE IDENTIDAD: 0401586623
PERIODO ACADÉMICO: Octubre-febrero 2019

TEMA DE INVESTIGACIÓN:

"LA TRANSFORMACION DE LA MATRIZ PRODUCTIVA Y LAS EXPORTACIONES DEL SECTOR AUTOMOTRIZ ECUATORIANO"

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

PRESIDENTE: MSC. LUIS GARCIA
LECTOR: MSC. BEATRIZ REALPE
ASESOR: MSC. JOSE LUIS VALLEJO

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:** 101
FECHA: 14 de febrero 2019
HORA: 15h00

Obteniendo las siguientes notas:

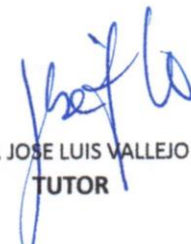
| | |
|-----------------------------------|-------------|
| 1) Sustentación de la predefensa: | 5,60 |
| 2) Trabajo escrito | 2,35 |
| Nota final de PRE DEFENSA | 7,95 |

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

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

Para constancia del presente, firman en la ciudad de Tulcán el **14 de febrero 2019**


MSC. LUIS GARCIA
PRESIDENTE


MSC. JOSE LUIS VALLEJO
TUTOR


MSC. BEATRIZ REALPE
LECTOR



Adj.: Observaciones y recomendaciones