

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR
FACULTAD DE ECONOMÍA**

Plan de Disertación previo a la obtención del título de Economista

***Análisis de los factores que influyen en la competitividad
del sector ensamblaje de vehículos del Ecuador durante
el período 2012 – 2018***

Ángel Santiago Fabara Pazmiño
Angelin_tito@hotmail.com

Econ. Verónica Cordero
vicordero@puce.edu.ec

Quito, junio de 2020

Resumen

La presente investigación analiza los factores que influyen directamente con la competitividad de una industria que ha realizado su actividad por alrededor de 50 años, en los cuales ha demostrado tener varios problemas relacionados con el efecto de las medidas de política pública adoptados por el gobierno nacional e inconvenientes propios como una falta de inversión en campos extremadamente necesarios que impidieron que la actividad tenga una sostenibilidad a lo largo del tiempo y no tenga la certeza que en un mediano y largo plazo pueda mantenerse activa.

De esta manera, se realiza una exanimación de la industria, principalmente en los ensambladores de partes y piezas de vehículos durante el período 2012 – 2018, tiempo en el cual el país fue muy restrictivo en cuanto a la libre importación de este tipo de bienes, situación que ha mostrado una vulnerabilidad a la actividad por lo que exige de un replanteamiento del negocio para el mediano y largo plazo.

A modo de conclusión se ha identificado un retroceso de la actividad en lo que respecta a ventas, exportación de vehículos, generación de nuevas fuentes de empleo, además se presenta una desmejora en la integración de partes y piezas originarias localmente, cuya respuesta se evidencia en un menor encadenamiento productivo.

Palabras clave: ensambladores, restricciones comerciales, disminución de empleo

Dedicatoria

*A Dios quien ha sabido guiar mis pasos, a mis padres que con su esfuerzo
cariño y dedicación me han apoyado siempre y a mis profesores que
me han enseñado el valor de la responsabilidad y la dedicación.*

Tabla de contenido

INTRODUCCIÓN	8
PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN	11
PREGUNTA GENERAL	11
PREGUNTAS ESPECÍFICAS	11
OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN	11
OBJETIVO GENERAL	11
OBJETIVOS ESPECÍFICOS	11
METODOLOGÍA	12
FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA	14
COMPETITIVIDAD	14
ENFOQUES DE COMPETITIVIDAD	18
VENTAJA COMPARATIVA	18
COMPETITIVIDAD ESTRUCTURAL	19
COMPETITIVIDAD SISTÉMICA	19
VENTAJA COMPETITIVA	20
POLÍTICA INDUSTRIAL	22
CAPÍTULO I: DESCRIPCIÓN DEL SECTOR AUTOMOTRIZ ECUATORIANO ..	26
1.2 SITUACIÓN ACTUAL: IMPORTACIONES	27
1.1.3 EXPORTACIONES	32
1.4 VENTAS	33
1.5 IMPUESTOS GENERADOS	37
1.1.6 EMPLEO EN EL SECTOR	40
CAPÍTULO II: FACTORES QUE AFECTARON LA COMPETITIVIDAD DEL SECTOR DEL ENSAMBLAJE DE VEHÍCULOS	43
2.1 FACTORES QUE AFECTAN LA COMPETITIVIDAD DEL SECTOR ENSAMBLADOR DE VEHÍCULOS	44
2.2 POLÍTICA PÚBLICA DE RESTRICCIÓN AL COMERCIO EXTERIOR	44
2.3 BAJA INTENSIDAD DE COMPRAS LOCALES DE MATERIA PRIMA	48
2.4 ACUERDOS COMERCIALES	52
2.5 DESARROLLO DE CAPACIDADES PRODUCTIVAS	54

2.6 PERSPECTIVAS PÚBLICAS Y PRIVADAS QUE AFECTAN LA COMPETITIVIDAD DEL SECTOR	55
2.6.1 PERSPECTIVA DESDE EL SECTOR PÚBLICO	56
2.6.2 PERSPECTIVA DESDE EL SECTOR PRIVADO	59
2.7 LEVANTAMIENTO DE INFORMACIÓN MEDIANTE LA MATRIZ DE VESTER.....	61
CAPÍTULO III: ESTRATEGIAS QUE MEJORAN LA COMPETITIVIDAD DEL SECTOR DEL ENSAMBLAJE DE VEHÍCULOS	68
3.1 SITUACIÓN ANALIZADA.....	69
3.2 ANÁLISIS DE LAS PERSPECTIVAS DE MEDIANO Y LARGO PLAZO PARA EL SECTOR ENSAMBLADOR DE VEHÍCULOS	74
CONCLUSIONES	78
RECOMENDACIONES	82
REFERENCIA BIBLIOGRÁFICA.....	83
ANEXOS.....	90
ANEXO 1: ENTREVISTA AL SUBSECRETARIO DE ESTADO PERÍODO 2013 - 2018	90
ANEXO 2: ENTREVISTA AL ING. JAVIER BUITRÓN – EMPRESARIO DEL SECTOR ENSAMBLADOR	93

Índice de Ilustraciones

ILUSTRACIÓN 1: TOTAL DE UNIDADES IMPORTADAS Y TASA DE VARIACIÓN 2012-2018	28
ILUSTRACIÓN 2: IMPORTACIÓN DE CBU'S DE VEHÍCULOS 2012-2018	29
ILUSTRACIÓN 3: PAÍS DE ORIGEN DE LAS IMPORTACIONES DE CBU'S DE VEHÍCULOS 2012-2018	30
ILUSTRACIÓN 4: IMPORTACIÓN DE CKD'S DE VEHÍCULOS 2012-2018	31
ILUSTRACIÓN 5: PAÍS DE ORIGEN DE LAS IMPORTACIONES DE CKD'S DE VEHÍCULOS 2012-2018	32
ILUSTRACIÓN 6: TOTAL DE UNIDADES EXPORTADAS Y TASA DE VARIACIÓN 2012-2018	33
ILUSTRACIÓN 7: VENTAS DE VEHÍCULOS 2012-2018	36
ILUSTRACIÓN 8: IMPUESTOS RECAUDADOS DEL SECTOR 2012-2018	37
ILUSTRACIÓN 9: IMPUESTOS RECAUDADOS DEL SECTOR 2018	38
ILUSTRACIÓN 10: RECAUDACIÓN TRIBUTOS (COMERCIO AL POR MAYOR EXCEPTO VEHÍCULOS) 2018	39
ILUSTRACIÓN 11: COMPOSICIÓN DE EMPLEADOS POR RAMA DE ACTIVIDAD	41
ILUSTRACIÓN 12: IMPORTACIONES CIF DE CKD DE VEHÍCULOS 2012 – 2018	46
ILUSTRACIÓN 13: TOTAL DE INGRESOS 2012 – 2017	48
ILUSTRACIÓN 14: COMPRAS LOCALES DE MATERIA PRIMA 2012 – 2017	49
ILUSTRACIÓN 15: PARTICIPACIÓN DE LAS IMPORTACIONES COLOMBIANAS 2012 – 2017	53
ILUSTRACIÓN 16: PARTICIPACIÓN DE VEHÍCULOS ENSAMBLADOS 2012 – 2018.....	54
ILUSTRACIÓN 17: REPRESENTACIÓN GRÁFICA DE LA MATRIZ DE VESTER.....	65

Índice de Tablas

TABLA 1: VENTAS DE CKD'S DE VEHÍCULOS	37
TABLA 2: GENERACIÓN DE EMPLEO 2018	41
TABLA 3: RESOLUCIONES COMEX – ARANCEL MÍNIMO.....	47
TABLA 4: RESOLUCIONES COMEX.....	47
TABLA 5: PARTES Y PIEZAS QUE INCORPORAN POR SEGMENTO DE VEHÍCULOS.....	49
TABLA 6: CLASIFICACIÓN DE LOS PROBLEMAS SEGÚN EL GRADO DE CAUSALIDAD O CONSECUENCIA.....	62
TABLA 7: PUNTAJE DE VALORACIÓN	63
TABLA 8: INFLUENCIA DE LOS PROBLEMAS	64
TABLA 9: RESUMEN DE PROBLEMAS IDENTIFICADOS DEL SECTOR ENSAMBLADOR DE VEHÍCULOS.....	73

Introducción

El sector automotriz en el Ecuador tiene una historia que se remonta al principio de la década de los 50's, período en el cual comenzaron a abrirse campo, industrias como la metalmecánica, la misma que empezó a desarrollar: carrocerías, asientos para buses y ciertas partes y piezas que requería el sector para su funcionamiento. Bajo este contexto, la primera producción de vehículos en el país se realizó en el año de 1973, fecha en la cual AYMESA ensambló el modelo Andino, alcanzando las 5.000 unidades hasta 1980. Sin embargo, en el año de 1992, bajo el marco de una Zona Libre de Comercio entre Ecuador, Colombia y Venezuela se abren las fronteras y se da paso para la importación de autos (CINAE, 2013).

Durante la década de los 70, la economía nacional mediante la especialización y tecnificación de sus procesos logró una producción en la cual generaba valor agregado, empleo de calidad, diversificación de su matriz productiva y mejora en balanza comercial debido a los términos de intercambio. (CINAE, 2013). De esta manera, en América Latina y el Caribe se afianzó la nueva corriente económica: la estructura cepalina, misma que consideraba la fabricación de bienes con el afán de reducir importaciones y generar excedentes a través de las exportaciones. (Katz y Stumpo, 2001)

De esta manera, durante casi 50 años, el sector automotriz ecuatoriano se ha desarrollado bajo las políticas públicas adoptadas por el gobierno durante ese período de tiempo, las mismas que han permitido que se mantenga activa en el país. Actualmente, según AEADE (2019), el sector automotor en el Ecuador está conformado por cinco grandes segmentos: ensambladoras (4); autopartistas (92); comercializadores e importadoras (1.271); empresas de carrocerías (81); y, empresas dedicadas a otras actividades del sector como mantenimiento, venta de partes y reparaciones (3.126). Entre este grupo de empresas (autopartistas) generan alrededor de 29.923 plazas de trabajo y presentan un volumen anual de ventas de cerca de USD 11.000 millones.

Según cifras de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE) la importación de vehículos armados (*Complete BuiltUnit CBU*), por sus siglas en inglés, tuvo una participación promedio en el mercado ecuatoriano de 73,1%, mientras que, la participación de las ensambladoras (*Complete Knock-down Kit CKD*) por sus siglas en inglés, fue de 26,9% en el 2018. En ese año se importaron 101.416 vehículos y hasta junio de 2018 se ensamblaron 18.576.

No obstante, el sector automotriz en los últimos años ha tenido una serie de complejidades, debido principalmente a restricciones en cuanto a la importación de vehículos, partes y piezas; y al establecimiento de aranceles para CBU y CKD de autos. Estos procesos son consecuencia del ajuste realizado en el sector externo a fin de que se pueda equilibrar la balanza comercial y detener la salida excesiva de divisas.

Es por esta razón que se torna importante realizar una investigación en el cual se pueda analizar los factores más importantes que influyen en la competitividad de la industria ensambladora de vehículos en el país, puesto que este sector genera encadenamientos productivos hacia atrás y hacia adelante. Es decir, la competitividad juega un papel fundamental para este tipo de industria, puesto que tienen que competir con vehículos importados con un menor costo que el ensamblado en el Ecuador y con mejores prestaciones.

De esta manera, el análisis de los factores que influyen en la competitividad se focaliza únicamente en los autopartistas del país, puesto que las externalidades para esta industria son muchas y las opciones con las que cuentan son limitadas.

Los Acuerdos Internacionales juegan un rol fundamental para la industria de ensamblaje puesto que no solamente tienen que enfrentar las leyes del mercado sino también competir con economías a escala, donde sus costos de producción son menores en relación a Ecuador.

Por lo tanto, poder generar estrategias de manejo y aumento de la competitividad y la producción sería una de las principales conclusiones de este trabajo investigativo. Así como, identificar las estrategias a mediano y largo plazo que tendría esta industria para poder subsistir ante posibles acuerdos comerciales con otros países; y determinar los posibles factores que puedan afectar el normal desenvolvimiento de la comercialización de vehículos armados.

La disertación, en su primer capítulo, busca analizar la competitividad del sector, mediante el análisis de los factores que influyen directamente sobre ella, tales como: generación de empleo, agregación de valor, demanda de vehículos ensamblados, entre otros que sede terminaren la investigación. De este modo se puede evidenciar que para el período 2012 – 2018, los vehículos importados incrementaron sus ventas en un 55%, en tanto que los ensamblados disminuyen su participación de ventas en un 34.7%; el sector para el año 2018 pagó impuestos por alrededor de USD 1.633 millones; cuenta con aproximadamente 5.000 empleos y una tasa de variación de importaciones del 47.3%.

En el segundo capítulo se analizan los factores que afectaron la competitividad del sector del ensamblaje, entre ellos resaltan los relacionados a: restricciones al comercio exterior para los vehículos ensamblados, una baja intensidad de compras locales de materia prima, firma de acuerdos comerciales entre Ecuador y la Unión Europea, entre otros. A través de la identificación de estos factores se procederá a analizar mediante la Matriz de Vester los problemas más representativos que pueden estar generando trabas en el normal desenvolvimiento de la industria, a fin de contar con un plan adecuado de sostenibilidad de la actividad para el mediano y largo plazo.

Finalmente, en el tercer capítulo se plantean estrategias que podrían implementarse para el sector del ensamblaje de vehículos, para lo cual se hace

mucho énfasis a la información estadística revisada y analizada durante toda la disertación.

Preguntas de investigación

Pregunta general

¿Cuáles son los principales factores de la competitividad del sector ensamblador de vehículos en el Ecuador?

Preguntas específicas

- ¿Cuál ha sido el comportamiento y la evolución del sector automotriz en el período 2012 – 2018?
- ¿Cuáles son los posibles factores que afectaron la competitividad del sector del ensamblaje de vehículos?
- ¿Cuáles son las posibles estrategias de competitividad que debería adoptar el sector del ensamblaje de vehículos para el mediano y largo plazo?

Objetivos de la investigación

Objetivo general

Analizar los factores de la competitividad del sector ensamblaje de vehículos en el Ecuador durante el período 2012 – 2018.

Objetivos específicos

- Analizar el comportamiento y la evolución del sector automotriz en el período 2012 – 2018.
- Analizar los posibles factores que afectaron la competitividad del sector del ensamblaje de vehículos durante el período 2012 – 2018.

- Identificar las posibles estrategias de competitividad que debería adoptar el sector ensamblador de vehículos para el mediano y largo plazo.

Metodología

La presente investigación será descriptiva y analítica, la misma que revisará la situación del sector automotriz en el país con la finalidad de poder conocer los factores que influyen en la competitividad de la industria, así como: la participación de mercado de las marcas más importantes, sus importaciones y el entorno en el cual se realiza la actividad. El enfoque principal es el análisis del sector ensamblador del Ecuador, en el cual se pueda identificar las principales deficiencias de la industria, tomando en cuenta los encadenamientos productivos que pueda tener, la generación de empleo y el valor agregado que puede generarse para otros sectores económicos del país.

En este sentido, se pretende trabajar con fuentes primarias de información para lo cual se realizará entrevistas a los representantes más relevantes del sector ensamblador de vehículos. Adicionalmente, mediante fuentes secundarias se prevé obtener datos relacionados al empleo generado, valor agregado utilizado en su cadena productiva, demanda de vehículos ensamblados, contenido mínimo nacional, entre otros.

Con toda esta información se precisa, construir un esquema el cual mida los factores más importantes que mide la competitividad con la finalidad de identificar aquellos elementos que puedan ser objeto de mejora para el sector ensamblador ecuatoriano.

Este tipo de investigación intenta realizar una descripción de las variables más relevantes de la industria a fin de que se pueda mostrar fortalezas y debilidades que pueden ser consideradas como un foco de mejora a fin de que la actividad relacionada al ensamblaje de partes y piezas pueda alcanzar niveles óptimos de

competitividad. En este sentido, se pretende generar una Matriz de Vester en la cual se pueda identificar las causas y efectos de las problemáticas que se desprendan del análisis de competitividad a fin de proporcionar soluciones que puedan coadyuvar a la mejora del sector en el Ecuador.

El método a emplearse para la realización del presente trabajo será el lógico deductivo, mismo que analizará las premisas de manera general hasta converger hacia la especificidad del tema, el cual hará mención a la situación del sector.

La técnica de investigación a usarse en el desarrollo del presente estudio es la investigación documental puesto que se recopilará la información necesaria para el posterior análisis estadístico, a fin de que se puedan sustentar las hipótesis del presente trabajo.

Fundamentación Teórica

Dentro de los aspectos fundamentales de la teoría se resaltan las conceptualizaciones de competitividad y los factores que influyen en la misma. La Comisión Económica para América Latina (CEPAL 2001) define a la competitividad como el proceso de integración dinámica de países y productos a mercados internacionales ex post, dependiendo tanto de las condiciones de oferta como de las de demanda.

En ese sentido, el sustento teórico se lo realiza de forma muy específica con la finalidad de que se pueda mostrar de mejor forma los enfoques en relación a la competitividad y sobre todo las herramientas teóricas que serán de utilidad para el desarrollo del documento.

Competitividad

La definición de competitividad está relacionada con el análisis que se realiza a nivel de país, sector económico, una parte específica de la industria o de empresa. De esta manera, el paradigma de la competitividad está ligado a una visión particular de desarrollo económico y de las fuentes que originan el mismo. (Suñol, 2006).

Bajo esta discusión, (Rosenstein-Rodan, 1943) proponen una creación de complementos y externalidades que incidan en la demanda y en la producción mediante la inversión. En ese sentido, (Nurske, 1953) propone una estrategia de crecimiento equilibrado, combinando ese esfuerzo masivo de inversiones con el excedente generalizado de mano de obra propio de los países en desarrollo con el fin último de incrementar la competitividad.

Según (Smith, 1777) la ventaja comparativa de una nación se encuentra definida por los costos de producción, las industrias que producen a menor costo cuentan con una ventaja comparativa absoluta. En esta visión no se considera la idea de

que las capacidades productivas y competitivas de los países se puedan elevar mediante la creación de nuevos factores.

De manera genérica, la competitividad es la capacidad de los agentes económicos para obtener rentabilidad en el mercado en relación a sus competidores, depende de la productividad que es la relación entre la cantidad producida y los insumos utilizados para conseguirla (Metcalfe, Robert y Yoguel, 2010).

Para el Institute for Management and Development (IMD) la competitividad corresponde a un conocimiento económico que analiza diversos puntos de vista que conforman un conjunto de políticas que hacen crear o mantener un clima de generación de valor para las empresas y mayor prosperidad para su gente. (Trávez, 2013)

Conforme lo que señala(CEPAL, 2001) la teoría de Prebisch y en general la estructuralista hace referencia a características estructurales diferentes entre los países periféricos latinoamericanos y los países centrales, las cuales causan que los latinoamericanos perpetúen bajos niveles de ahorro y productividad. De este modo, la solución a esta situación sería la creación de las estructuras productivas adecuadas mediante políticas públicas. Con ello se crearían también los factores de producción ausentes en las economías latinoamericanas.

Como se ha podido revisar, las teorías mencionadas coinciden en la importancia de enfocar los esfuerzos en los elementos que resultan condicionantes internos del subdesarrollo y en los factores necesarios para superarlo, pues identifica los aspectos fundamentales para avanzar en materia de competitividad y desarrollo económico.

Michael Porter es el primero en estructurar y sistematizar el concepto de competitividad. Esta consiste en:

“La capacidad para sostener e incrementar la participación en mercados internacionales con una elevación paralela el nivel de vida de la población. El único camino sólido para lograrlo se basa en el aumento de la productividad”. (Porter, 1990).

Así se resalta la importancia de elevar el nivel de vida de la población señalando que la productividad es, a la larga, “el determinante primordial del nivel de vida de un país, y del ingreso nacional por habitante. La productividad de los recursos humanos determina los salarios y la productividad proveniente del capital determina los beneficios que obtiene para sus propietarios”.

De esta modo, en lo que tiene que ver con la industria, la competitividad se deriva de la ventaja competitiva que una empresa puede llegar a alcanzar mediante la organización, producción, instalaciones, entre otros que reflejen la calidad y el precio del producto final. Entonces, de acuerdo a una productividad superior mediante optimización de costos u ofrecimiento de productos de mayor valor agregado, se percibe un alto valor por el precio que paga el cliente y la industria dentro de su mercado se torna competitiva. (Castillo P., Pico B., Cruz M.;sn). Para (Suñol, 2006), sobre la productividad inciden tanto los salarios y las ganancias como la distribución del ingreso, la calidad ambiental, los niveles de gobernabilidad política y las libertades y derechos de las personas.

Según Porter (1987) señala que la estrategia de una ventaja competitiva nace bajo de dos aspectos básicos. El primero tiene que ver con la rentabilidad de las empresas y el segundo corresponde a los factores de posición competitiva en el cual se desarrolla una industria, dentro del mismo sector pueden existir empresas que generen una mayor rentabilidad.

Krugman (1994), por su parte, sostiene que los principales países no compiten entre ellos, por lo que la competitividad es un tema interno que se define por la productividad de los productores de un mismo país.

En términos generales, el concepto de competitividad se ha definido ampliamente, especialmente siendo una estrategia para los países en vías de desarrollo, en búsqueda del desarrollo, Chiriboga (2009) amplía la definición desde la visión de mejora continua, que tiene como finalidad de mantenerse en el mercado, desde esta perspectiva menciona:

“... La competitividad es un concepto comparativo fundamentado en la capacidad dinámica que tiene una cadena agroalimentaria, un clúster industrial, o actividades artesanales, turísticas, de servicios, o económico productiva en general, localizada espacialmente, para mantener, ampliar y mejorar de manera continua y sostenida su participación en el mercado, tanto doméstico como internacional, a través de la producción, distribución y venta de bienes y servicios en el tiempo, lugar y forma solicitados, buscando como fin último el beneficio de la sociedad...”

Bajo esta perspectiva, los dos factores antes descritos tienen que ser complementarios a fin de que las industrias puedan conseguir una estrategia competitiva en el sector, pero siempre alcanzando una rentabilidad adecuada a sus objetivos como empresa.

Porter (1987) menciona que la ventaja competitiva *“nace del valor que una empresa logra crear para sus clientes, la cual supera los costos de ello”*. De esta manera, se puede generar un vínculo muy estrecho entre cliente y empresa por lo que el valor estaría dado en la disposición a pagar por un determinado bien y servicio.

Krugman (1994), por su parte, sostiene que los principales países no compiten entre ellos, por lo que la competitividad es un tema interno que se define por la productividad de los productores de un mismo país.

Las ventajas competitivas se alcanzan a través de mejoras en la tecnología de la producción e investigación y desarrollo. En este sentido algunos organismos internacionales como el Banco Mundial, Banco Interamericano de Desarrollo, Foro Económico Mundial, entre otros, han propuesto distintos índices para medir la competitividad de los países.

En síntesis, los factores que influyen en la competitividad se pueden clasificar como externos e internos. El primer grupo está relacionado con el medio ambiente en el que se desenvuelven las empresas; en tanto que el segundo se refiere a las decisiones que enfrentan las administraciones de las compañías tales como: innovación, clúster, tecnología, calidad del producto, entre otros. Morales, M., y Pech, J. L. (2000)

Enfoques de competitividad

Ventaja comparativa

El modelo de David Ricardo hace referencia a que los países podrán exportar bienes que se generen de una forma eficiente en su trabajo e importar productos que se producen de manera ineficiente. (Pat, Caamal y Ávila, 2009). En la misma investigación (Tsakok, 1990) define a la ventaja comparativa como: “el conjunto de diferencias que tienen dos países en la eficiencia en la producción, donde el país que presente el costo de oportunidad más bajo es relativamente más eficiente y, por lo tanto, tiene ventaja comparativa.”

Otra forma en el que se define a la ventaja comparativa lo sustenta (Salcedo, 2007) en (Pat, Caamal y Ávila, 2009) en la cual menciona que: “La competitividad es medida en términos de rentabilidad privada a precios de mercado y la ventaja comparativa es medida en término de eficiencia en el uso de los recursos domésticos de producción a precios sociales (costos de oportunidad) de diferentes sistemas productivos.”

Por otro lado, (Anchorena, 2009) en su investigación toma como base al modelo desarrollado por Heckscher y Ohlín el cual hacen relación a una economía de dos factores y la abundancia de uno de ellos como el factor que determina la ventaja comparativa; y señala que esta corresponde a la abundancia relativa de un factor sobre otro, para lo cual la diferencia de estos corresponde a las ganancias en el intercambio de comercio.

Competitividad estructural

Para la Organización para la cooperación y Desarrollo Económico (OCDE), citado en (Suñol, 2006) la competitividad estructural está conformado por tres elementos fundamentales: a) innovación, b) capacidad de innovación empresarial y c) redes colaborativas enfocadas a la innovación.

Según (Pérez, 2011) este tipo de competitividad está relacionada con la especialización de la economía, es decir está focalizada al mejoramiento del desarrollo regional, para lo cual las empresas generan un valor agregado para el sector y se insertan en un progreso en común, en tanto que, aquellas que no logran este tipo de estándares serán marginadas del proceso mercantil.

En ese sentido, la voluntad de competir y del dinamismo de las firmas están relacionadas con la capacidad de inversión e innovación, así como el aprovisionamiento de tecnologías exitosas. No obstante, la capacidad de competir se determinará por ciertas características estructurales como: la relación entre los distintos sectores productivos, el tamaño del mercado doméstico, nivel de concentración de las industrias, infraestructura científica y tecnológica, ahorro e inversión, nivel educativo y la calificación de la mano de obra, entre otras. (Pérez, 2011)

Competitividad sistémica

Para (Messner, Meyer-Stamer, 1994) la competitividad sistémica se refiere al rol fundamental que juega el Estado para el éxito o el fracaso con la finalidad de proporcionar un entorno que busque la competitividad entre empresas. Debido a que una compañía no puede alcanzar estándares de competitividad sin tener la colaboración de proveedores y servicios conexos de la producción. En este sentido, el Estado juega un papel fundamental en el planteamiento de políticas públicas que generen desarrollo y reestructuración industrial. De esta manera, existe una fuerte interrelación entre diversos niveles: meta, macro, meso y micro nivel.

Para (Hernández, 2001), la competitividad sistémica, está relacionada con la cointegración de la función de producción en condiciones macroeconómicas estables y del establecimiento de medidas específicas del sector público (gobierno) y privado que están encaminadas a fortalecer la competitividad de las empresas.

De esta manera, los elementos relacionados con la competitividad sistémica son: a) diferenciación de cuatro niveles analíticos (meta, macro, meso y micro), y b) la vinculación de los elementos de cuatro diferentes escuelas de pensamiento: la economía de la innovación y las teorías evolutivas, dentro de las líneas de pensamiento de Schumpeter; (Hernández, 2001).

Ventaja competitiva

La ventaja competitiva está relacionada con el valor que una empresa logra crear para sus clientes, superando sus costos, es decir el monto que las personas están dispuestas a pagar, siempre que se ofrezca precios más bajos que la competencia con igual o superior beneficio de sus productos. (Porter, 2002)

Asimismo, (Rojas y Sepúlveda, 1999) en (Pat, Caamal y Ávila, 2009) mencionan que la ventaja competitiva se crea a partir de la especialización del producto a una baja de costos, estos factores diferenciados provienen de un sistema educativo, tecnológico, investigación y capacitación.

Según (Coyne, 1986) en la investigación de (Fong, 2017) menciona que una empresa cuenta con ventaja competitiva cuando puede entregar un valor agregado a su producto, lo cual conllevará a una decisión de compra por parte del cliente final y por ende esté dispuesto a pagar un “sobreprecio” por el bien o servicio. Este enfoque se conoce como estructuralista puesto que se basa en el modelo de Estructura – Conducta – Resultados; en el cual existe una relación entre el poder de mercado y la rentabilidad.

Otro enfoque relacionado a la ventaja competitiva está orientado a los recursos y las capacidades, en donde el eje de la discusión se centra en las empresas. Este modelo señala que la rentabilidad de las compañías se basa en la búsqueda constante de beneficios; es decir que se busca la integración de varios conceptos económicos de mercado como el monopolio.

Medidores de la competitividad

Generar una medición de la competitividad implica la determinación e identificación de los factores que la generan y el impacto que tiene dentro de una empresa, Estado o industria. En ese sentido, es importante tomar en cuenta para la medición de la competitividad factores relacionados con la empresa, a nivel sectorial, sistémicos y de desarrollo microeconómico. (Rojas P., Romero S., Sepúlveda S., 2000)

Indicadores de la competitividad

Para (Aparicio M., 2001) menciona que el índice de crecimiento de la competitividad mide la capacidad que tiene una economía para alcanzar el crecimiento económico en el mediano plazo. Este índice se lo elabora mediante información cuantitativa y cualitativa; la primera se la obtiene mediante una

encuesta de opinión que se realiza a los empresarios cuyo objetivo es la de obtener información difícil de medir.

Para construir el índice de crecimiento de la competitividad (Aparicio M., 2001) señala que se requiere contar con: a) índice financiero, b) índice de apertura y c) índice de creatividad económica; misma que alimenten a este y puedan otorgar un panorama completo de la economía.

- **Índice Financiero:** mide la eficiencia del sistema financiero para incentivar el ahorro y generando aportes de inversión productiva.
- **Índice de Apertura:** mide el grado de integración económica de una nación con respecto del mundo, referente a libre comercio, flujos de capital y orientación exportadora del país.
- **Índice de Creatividad Económica:** evalúa la tecnología como un determinante fundamental del crecimiento sostenido. En este sentido, evidencia empírica relaciona al crecimiento del PIB con la construcción de centros de innovación o experimentación de transferencia tecnológica alta.

Para la presente investigación se utilizará la Matriz de Vester, a fin de identificar los factores más importantes que afectan a la competitividad de la industria de ensamblaje de vehículos. Esta herramienta permitirá, mediante información cualitativa, generar ponderaciones de los problemas más relevantes dentro del sector.

Política industrial

La política industrial es el conjunto de medidas tomadas por las administraciones públicas para buscar el desarrollo del sector productivo, mejorando la productividad y competitividad. Autores como Chang citado por Romero (2016) define la política industrial como las acciones del Estado para alcanzar resultados

en el sector empresarial que son percibidos como eficientes para la economía en su conjunto, pretendiendo siempre alcanzar niveles de desarrollo apropiados para la competencia en mercados más avanzados.

Lall (1994: 65) considera dos elementos principales que se pueden suponer en la política industrial: i) intervenciones funcionales e, ii) intervenciones selectivas. Por intervenciones funcionales se reconoce aquellas acciones que remedian la situación del mercado realizadas de forma general, sin favorecer a ninguna actividad sobre otra. Contrario a ello, las intervenciones selectivas son diseñadas para corregir problemas en el mercado y, favorecer ciertas actividades ya sean individuales o grupales dentro de su composición productiva (Smith, 1995)

Existen una serie de instrumentos de política industrial que pueden incluirse como mecanismo de intervención efectiva para la superación de una nación. Entre los más recurrentes en la literatura económica se encuentran: relación entre la propia política industrial y la política comercial (noción de proteccionismo o apertura), política monetaria (bajo un enfoque crediticio y de tasas de interés), beneficios fiscales (exoneraciones), normativa en el mercado de trabajo, etc. (Smith, 1995)

Un ejemplo del nexo entre política industrial y comercial desde la visión proteccionista de Ortega (2011) afirma que las acciones del Estado deben dirigirse a proteger la industria doméstica e impulsarla hacia un entorno internacional, para lo cual debe fijar condiciones estables a largo plazo para incrementar las capacidades de innovación y desarrollo que permitan mejorar la competitividad del sector empresarial y por ende el progreso de un país.

El buen desenvolvimiento y, aplicación de la política industrial entonces se debe manejar bajo la conexión-nexo de un conjunto de variables que fomente el desarrollo de la competitividad y el progreso de una nación. La visión debe ir de la mano con el entorno sistémico de las firmas y entendiendo el proceso de cambio

desde una perspectiva endógena que redefina los papeles tanto desde el ámbito industrial y la conexión con el sector público (Kosacoff y Ramos, 1999).

Por otro lado, la política industrial presenta una postura encaminada hacia el mejoramiento de los procesos productivos, creación de agendas competitivas que permitan fijar una ruta clara de los sectores, con la finalidad de que las metas y objetivos de la industria alcance medidas que permitan aumentar sus ventas, mejorar su desarrollo tecnológico, promover mayor exportación, generar nuevas fuentes de empleo y crear sólidos encadenamientos productivos con otras actividades conexas al giro de negocio principal.

De este modo, la fundamentación teórica permitirá realizar un análisis robusto en lo que competitividad y productividad se refiere, dos conceptos que desde su esencia reflejan la capacidad que tiene un sector para desarrollar capacidades con la finalidad de generar empleos, bienes de calidad y convertirse en un motor dinamizador de la economía, siempre intentando alcanzar eficiencia organizacional para poder hacer más con menos recursos.

Otro punto a resaltar en esta sección corresponde a incluir un marco teórico en el cual se expongan las facultades que tiene un gobierno para poder instrumentar sus políticas productivas y comerciales a fin de alcanzar objetivos medibles y palpables en el mediano y largo plazo. Es así que se hace énfasis en lo que se refiere a la política comercial cuyas herramientas más utilizadas son las barreras arancelarias y no arancelarias. Y la política industrial cuya finalidad está relacionada con las acciones que realiza el Estado para incrementar las capacidades productivas de un sector con la finalidad de dinamizar la economía y generar empleo de calidad.

Finalmente, se menciona la aplicación de la Matriz de Vester como una metodología que permite identificar de mejor manera los factores más relevantes

que generan problemas para el sector automotriz; con este levantamiento de información se podrá realizar un análisis para proponer estrategias de mejora.

Capítulo I: Descripción del sector automotriz ecuatoriano

Según Calero (2004:36), la industria automotriz ecuatoriana tiene sus primeros episodios en los años 50, principalmente, con la producción de carrocerías y asientos para buses. No obstante, uno de los hitos más importantes para este sector toma lugar en 1971 con la emisión de la Ley de Fomento Industrial para el Sector Automotriz, lo cual permitió que en 1973 inicie el ensamblaje del primer auto ecuatoriano, el Andino, mismo que tuvo una producción continua hasta 1980.

En 1993, la Comunidad Andina de Naciones (CAN), instauró el primer convenio de complementación en el sector automotor para sus países miembros. Esta reunión determinaba las normas de origen y condiciones para fortalecer el mercado regional de vehículos. Asimismo, establecía una política arancelaria de protección a los procesos productivos de las industrias subregionales. Este convenio ha sufrido algunas modificaciones a lo largo de los años, manteniendo siempre la esencia regulatoria para el mercado regional. Este instrumento comercial, desde su inicio, marca el entorno comercial en el que se desenvolverá la industria ensambladora del Ecuador.

De esta manera, en el presente capítulo se presenta el estado de situación de la industria automotriz para el período 2012 – 2018, para lo cual se hará un análisis integral de las ventas, empleo generado, importaciones y exportaciones tanto de vehículos terminados como de aquellos que son ensamblados en el país.

El mercado de vehículos presenta dos tipos de negocios. En primera instancia están las personas naturales o jurídicas que realizan importación de automotores listos para ser vendidos a sus clientes finales. Por otro lado, están los ensambladores, mismos que ingresan sus partes y piezas de vehículos pero el acople de los mismos lo realizan en el país. Para el primer caso, a los vehículos completos se denomina CBU y para el ensamblaje se los cataloga como CKD. Bajo esta premisa, la presente investigación realizará un énfasis en los que al

sector del ensamblaje se refiere puesto que este genera plazas de trabajo, encadenamientos productivos y podría considerarse un motor de dinamización de la economía local.

Con estos antecedentes, actualmente en el país existen cuatro empresas ensambladoras de vehículos: AYMESA, MARESA, OMNIBUS BB y CIAUTO; en tanto que hay 1.271 empresas que se dedican a la importación y comercialización de CBU de autos (AEADE, 2019). A continuación se realizará un análisis referente a las ventas, impuestos causados, empleo generado y se examinará las importaciones y exportaciones de esta actividad, con la finalidad de contar con un panorama completo de la situación en la que se encuentra la industria automotriz ecuatoriana.

1.2 Situación actual: Importaciones

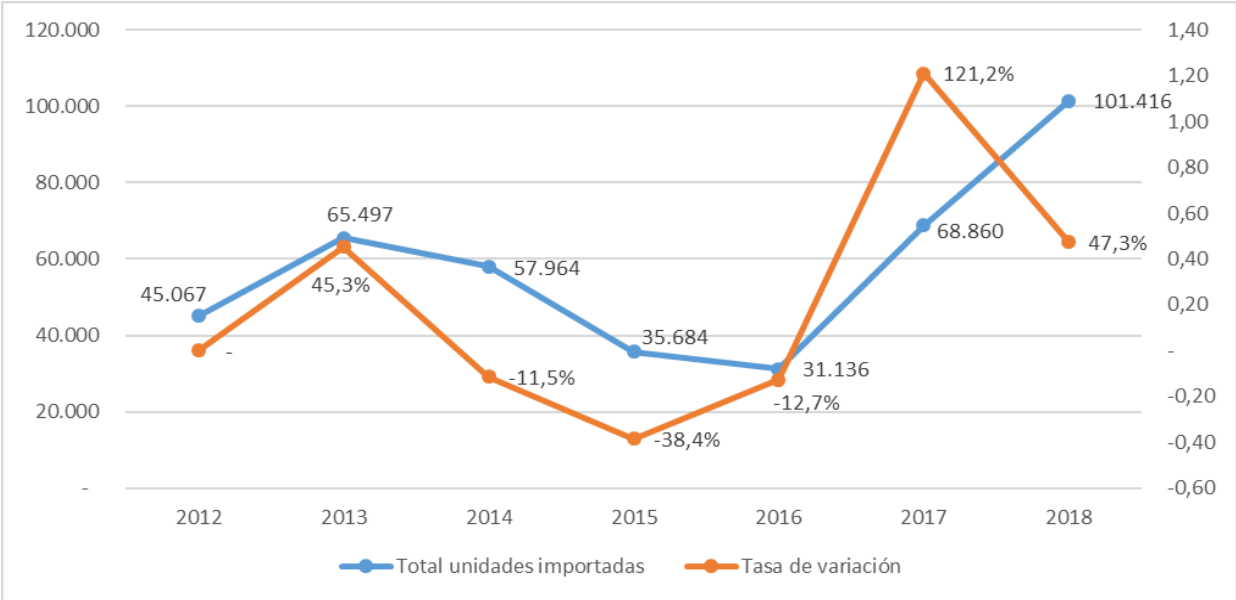
En lo que respecta al sector externo, el comportamiento de la industria automotriz ha sido intensa en la importación de sus vehículos, constituyéndose en uno de los sectores que más salida de divisas registra por este rubro, y es entendible puesto que el Ecuador no cuenta con una línea de fabricación establecida que pueda fabricar partes y piezas para la elaboración de un automotor. En el mercado automotriz nacional se compone de vehículos que ingresan al país en sus partes y piezas (denominados CKD) y otros que se importan de forma completa los cuales llamaremos CBU.

El comportamiento del sector (incluye CKD y CBU) como se puede evidenciar en la Ilustración Nro. 1, pasó de 45.064 a 101.416 unidades importadas, es decir una variación de 125% durante el período 2012 – 2018. Esta situación es contraproducente en una economía dolarizada, debido a que una importación desmedida genera una salida de divisas, y esto es dañino para el sistema. En ese sentido, se requiere un flujo continuo de dinero que circule en el mercado interno y por el contrario, lo que hace las importaciones es provocar una reducción de

liquidez en el mercado local, por lo que el gobierno nacional impuso una cuota de importación a este sector y de este modo controló de cierto modo este fenómeno.

En un contexto general, se podría decir que la evolución ha sido sostenida y rápida ya que tiene un aumento tan grande. Sin embargo, es importante ver que para el período 2014 – 2016 existió una reducción de importación de vehículos del 46.3% y esto se debe principalmente a las medidas de política exterior aplicadas por el Estado al imponer cupos a la importación de vehículos. Para el año 2017, fecha en la cual entra en vigencia el Acuerdo Comercial Multipartes con la Unión Europea, las importaciones comienzan a incrementarse en 121.2% para los años 2016-2017. En suma, la tasa de variación promedio para el período en análisis alcanza el 21.6% correspondiente a 57.946 vehículos ingresados al país.

Ilustración 1: Total de unidades importadas y tasa de variación 2012-2018 (Unidades y Porcentaje)



Nota: El año 2018 corresponde a información de AEADE

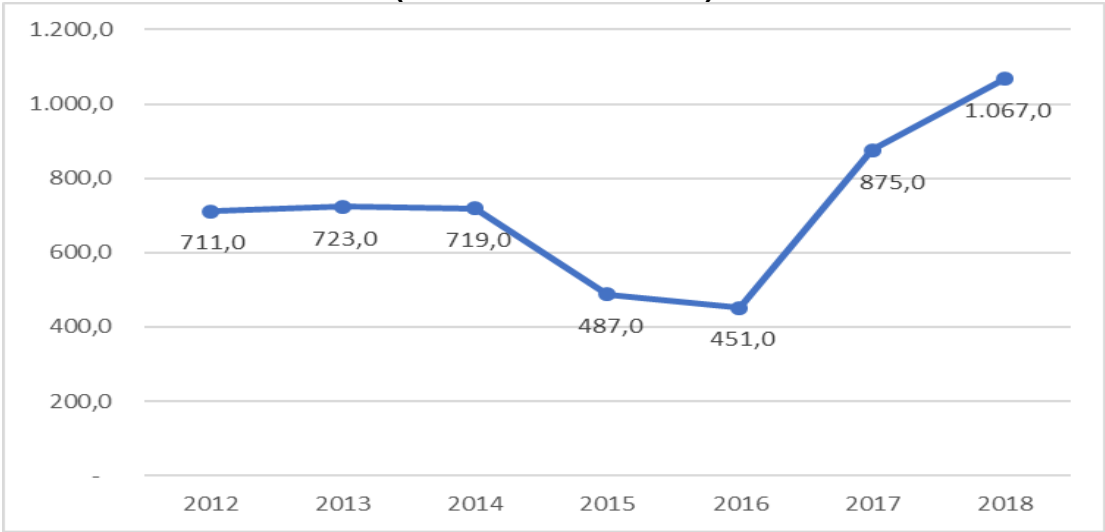
Fuente: CINAIE

Elaboración: Autor

Por otro lado, como se puede evidenciar en la Ilustración Nro. 2 las importaciones de vehículos terminados desde el año 2012 al 2014 se mantienen estables con un promedio de USD 717.3 millones. Para los siguientes dos años existe una

reducción de 37.3% (2016) con respecto al año 2014. Esto responde, principalmente, a una política pública establecida por el Comité de Comercio Exterior (COMEX), organismo que resolvió otorgar un cupo para la importación de vehículos en CKD y CBU. No obstante, una vez que se liberalizó esta medida, la importación se incrementó en un 136.6% al pasar de USD 451 millones en el año 2016 USD 1.067 millones en el año 2018. Como se señaló anteriormente, esta situación no ayuda al dinamismo de la economía local puesto que el país está sacando divisas, lo que podría generar una desestabilización en el funcionamiento de la dolarización.

**Ilustración 2: Importación de CBU's de vehículos 2012-2018
(En Millones de USD)**

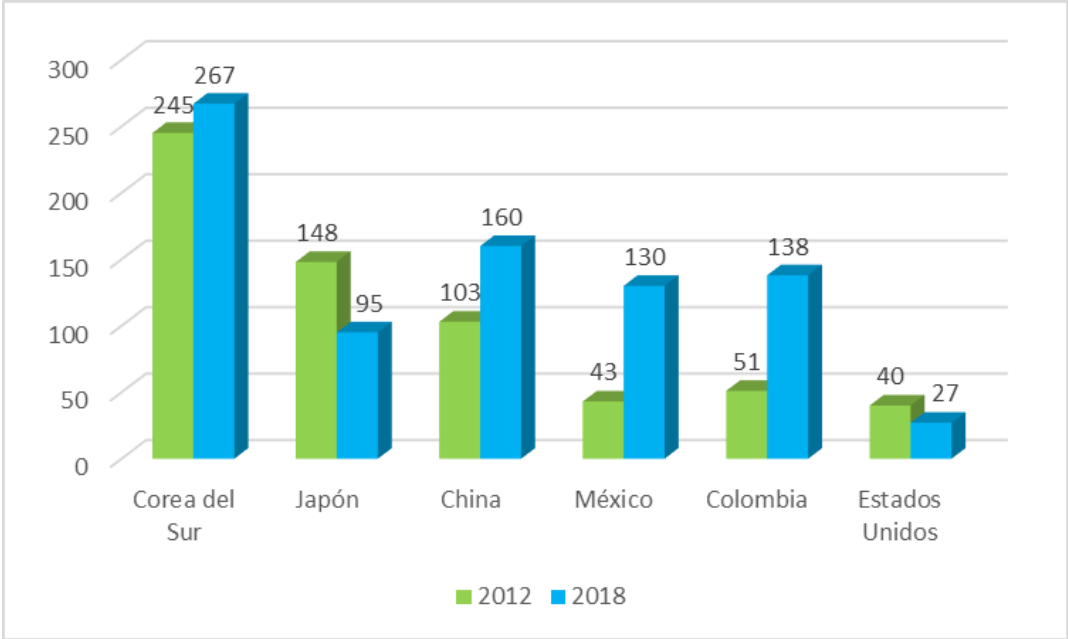


Fuente: SISCOM-BCE
Elaboración: Autor

De la misma manera, es importante conocer el origen de las importaciones de vehículos para los años 2012 vs. 2018. De esta manera, en el siguiente gráfico se evidencia una comparación entre la temporalidad antes mencionada, por lo que para el año 2012 se importaba de Corea del Sur un monto aproximado de USD 245 millones en vehículos terminados, en tanto que para el 2018 esta cifra aumentó en 9% (USD 267 millones). De Japón se importó USD 148 millones, 35.8% más que en el año 2018 (USD 95 millones), tal y como se muestra en la Ilustración Nro.3.

La información antes mencionada nos permite mostrar que las directrices emitidas por parte del gobierno nacional influyen directamente en el comportamiento del sector automotriz puesto que las políticas permiten generar un crecimiento o decrecimiento en el nivel generalizado de ventas. A partir del año 2017 se firma un acuerdo comercial con la Unión Europea en la cual se incluye una desgravación arancelaria para vehículos europeos a 7 años, situación que puede generar cambios en la importación de este tipo de productos, debido a que llegarían al país a un menor costo.

Ilustración 3: País de origen de las importaciones de CBU's de vehículos 2012-2018 (En millones de USD)

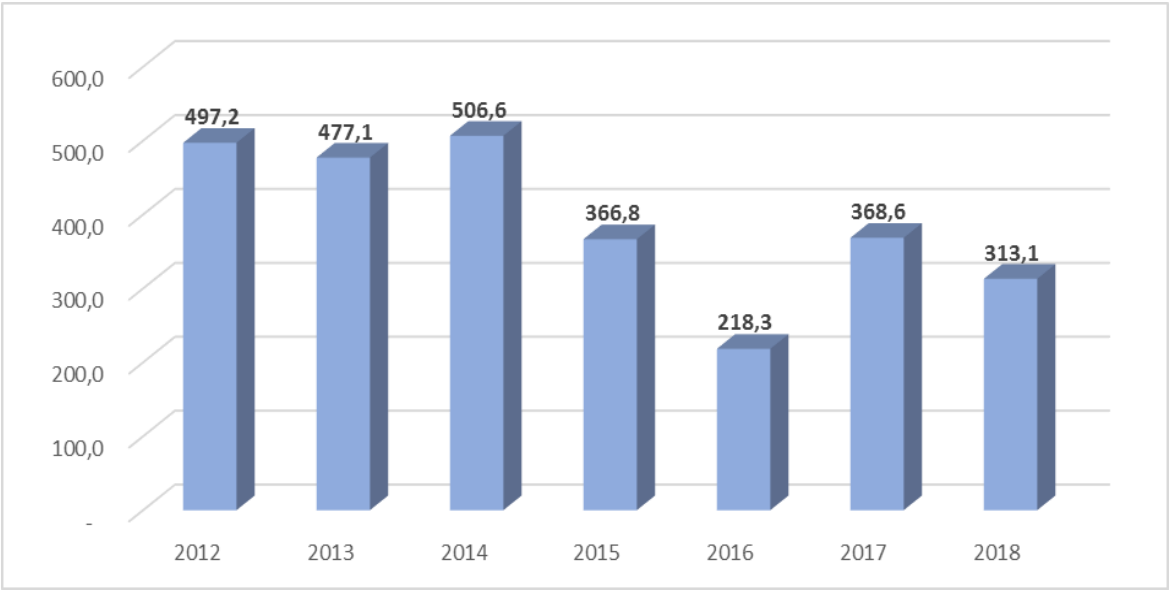


Fuente: SISCOM-BCE
Elaboración: Autor

Por otro lado, al analizar las partes y piezas de vehículos (CKD) se puede evidenciar que existe un comportamiento similar al efectuado a la importación de vehículos terminados. En el año 2012 se importó USD 497,2 millones en tanto que para el año 2018 existió una disminución del 37% (USD 184.1 millones), situación que puede explicarse debido a que no se definía la política pública en cuanto al diferimiento de aranceles para las partes y piezas de vehículos, tal y como se muestra en la Ilustración Nro. 4.

En este sentido, se puede evidenciar, que la crisis económica que afectaba al Ecuador durante los años 2015 – 2016, también se vio reflejado en el consumo de este tipo de bienes, razón por la cual en el 2016 se observa el menor registro del período (USD 218.3 millones), más adelante se profundizarán las causas de este tipo de comportamiento.

Ilustración 4: Importación de CKD's de vehículos 2012-2018
(En Millones de USD)

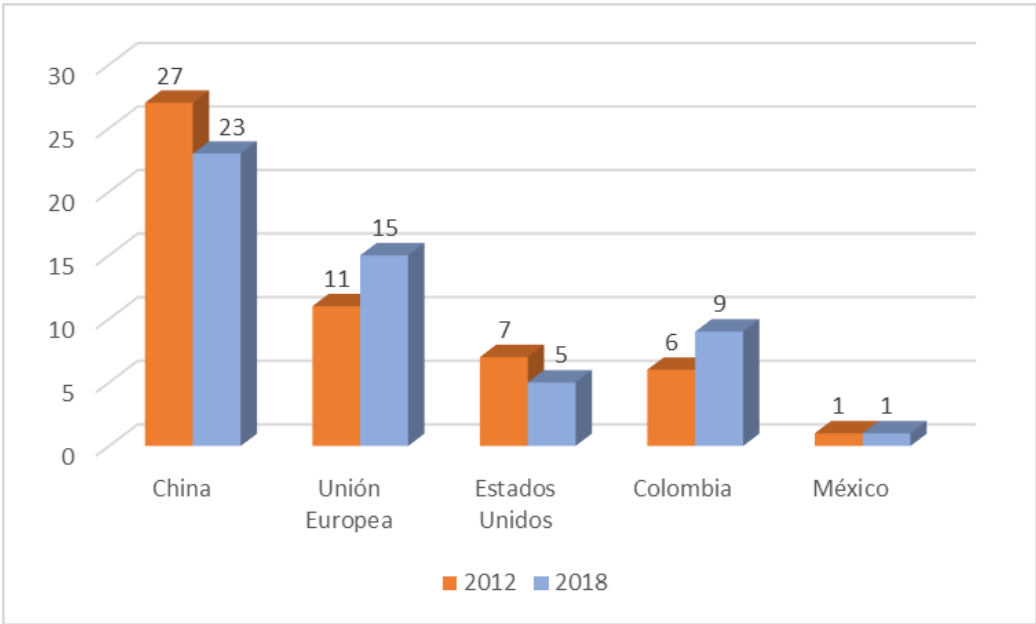


Fuente: BCE
Elaboración: Autor

En lo que respecta a las importaciones de CKD's por país de origen, en la Ilustración Nro. 5 se puede evidenciar que en el año 2012 se importó alrededor de USD 27 millones, en tanto que para el 2018 alcanzó una cifra de USD 23 millones, 14.8% menos. Se observa que desde la Unión Europea se importó un total de USD 11 millones por concepto de partes y piezas de vehículos en el 2012, mientras que para el año 2018 la cifra alcanzó los USD 15 millones, situación que puede explicarse al Acuerdo Multipartes que Ecuador firmó con la Unión Europea donde existe una desgravación de aranceles para vehículos terminados y sus partes.

El Acuerdo Comercial ente Ecuador y la Unión Europea puede convertirse en una vitrina nueva en la cual el país puede ofrecer sus productos y de la misma manera puede recibir otro tipo de bienes europeos. El ganador será el consumidor final; no obstante en un análisis país, este acuerdo puede generar problemas relacionados a un déficit mayor en la balanza comercial puesto que Ecuador es un país exportador de productos primarios en tanto que Europa genera bienes y productos industrializados con un alto contenido tecnológico y de valor agregado.

**Ilustración 5: País de origen de las importaciones de CKD's de vehículos
2012-2018
(En millones de USD)**



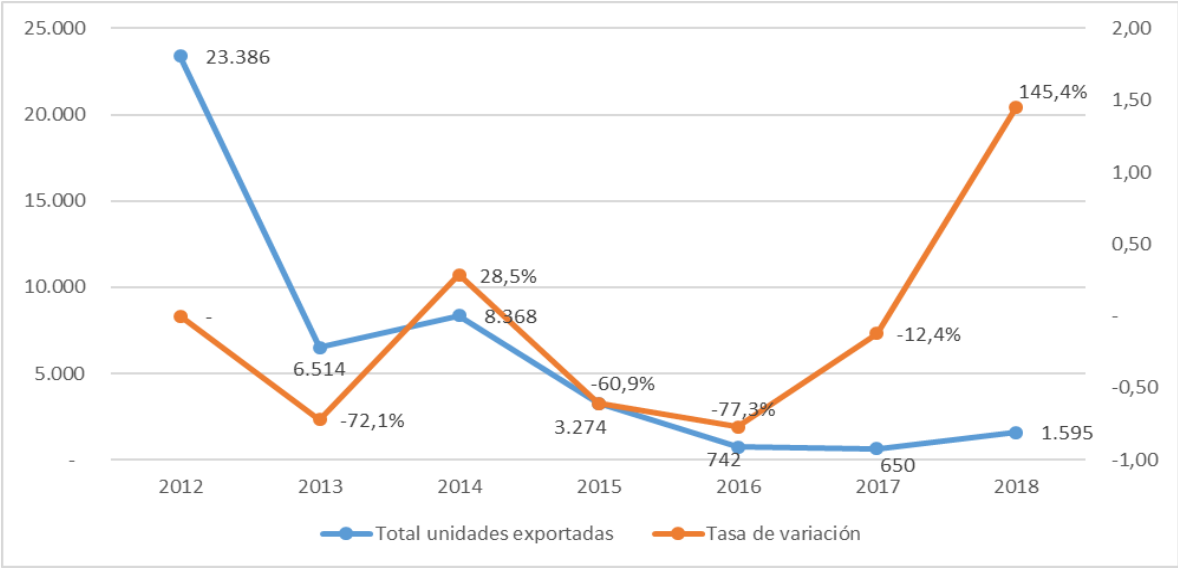
Fuente: SISCOM-BCE
Elaboración: Autor

1.1.3Exportaciones

De acuerdo a la Ilustración Nro. 6, en lo que respecta a las exportaciones del sector automotriz, se puede observar que en el año 2012 se exportó un total de 23.386 autos, en tanto que para el 2018 únicamente se registró 1.595 vehículos es decir una reducción del 93.2%. Esto se puede explicar, principalmente, por dos puntos: a) un proceso de ensamblaje que se enfoca únicamente a acoplar partes y piezas importadas y no genera un mecanismo que apunte a una generación de

valor agregado e incorporación tecnológica para la exportación de vehículos y b) el mercado responde a medidas de política pública adoptados por el país, puesto que al existir restricción de cupos para la importación de partes y piezas provocó que la producción local disminuya. Estos puntos serán tratados con mayor más adelante.

Ilustración 6: Total de unidades exportadas y tasa de variación 2012-2018 (Unidades y Porcentaje)



Nota: El año 2018 corresponde a información de AEADE

Fuente: CINAIE

Elaboración: Autor

1.4 Ventas

El comportamiento del sector automotriz en el Ecuador ha sido restringido durante el período 2012 – 2016 debido a choques externos como: la caída del precio del petróleo y la apreciación del dólar, situación que agravaron las arcas fiscales y por tanto se tomaron decisiones que servían para equilibrar el sector externo. De este modo, conforme la teoría lo avala se impusieron barreras arancelarias y no arancelarias (cupos) para la importación de vehículos, lo que generó una disminución en las ventas y una distorsión en el mercado de este tipo de bienes.

Durante el período 2012 - 2018, el sector automotriz ha tenido un comportamiento bastante inestable ocasionado. Esto debido principalmente, por medidas

implementadas por el gobierno, entre las que se puede mencionar las restricciones cuantitativas a la importación de CBU y CKD (cupos); salvaguardias por balanza de pagos. Estas medidas se explicarán con mayor detalle en el siguiente capítulo de la investigación, sin embargo, es necesario mencionarlas en el contexto de explicación del comportamiento de las principales variables del mercado.

Según se puede observar en la Ilustración Nro. 7, en 2012, año en el que inicia el período del análisis, se vendieron en total 121.446 vehículos, de los cuales el 46.44% (56.395) fueron ensamblados en el país, mientras que el saldo restante de 53.56% (65.051) fueron importados. En los años siguientes, si bien el monto de total de las unidades vendidas se comportó de manera fluctuante, la participación de los vehículos importados y ensamblados mantuvo la misma relación.

Para el año 2015, la participación de los vehículos ensamblados fue mayor, llegando al 54.37% (44.210); y, las ventas de las unidades importadas descendieron al 45.63% (37.099). Un factor importante a considerar en este caso es que durante 2015 y 2016 estuvieron vigentes las restricciones cuantitativas a la importación tanto de CBU, como de CKD, situación que pudo verse reflejado en el comportamiento de los agentes económicos. Por otra parte, a partir de la vigencia del acuerdo comercial multipartes con la Unión Europea en el año 2017, las ventas totales tienen un repunte hasta llegar a 105.077 unidades, de las cuales el 61.80% (64.939) fueron importados y 38.20% (40.138) ensamblados.

Este resultado fue provocado por el inicio de la desgravación arancelaria a los vehículos importados desde cualquier país miembro de la Unión Europea, puesto que abarató el costo de importación de los CBU ocasionando a su vez que el precio de venta al público se reduzca. Esto le restó competitividad a los vehículos ensamblados en el país que manejan una estructura de precios bastante rígida. Para citar un ejemplo: un vehículo Citroën C-Elyse de origen francés se comercializaba por USD 19.990, mientras que un Chevrolet Sail ensamblado en

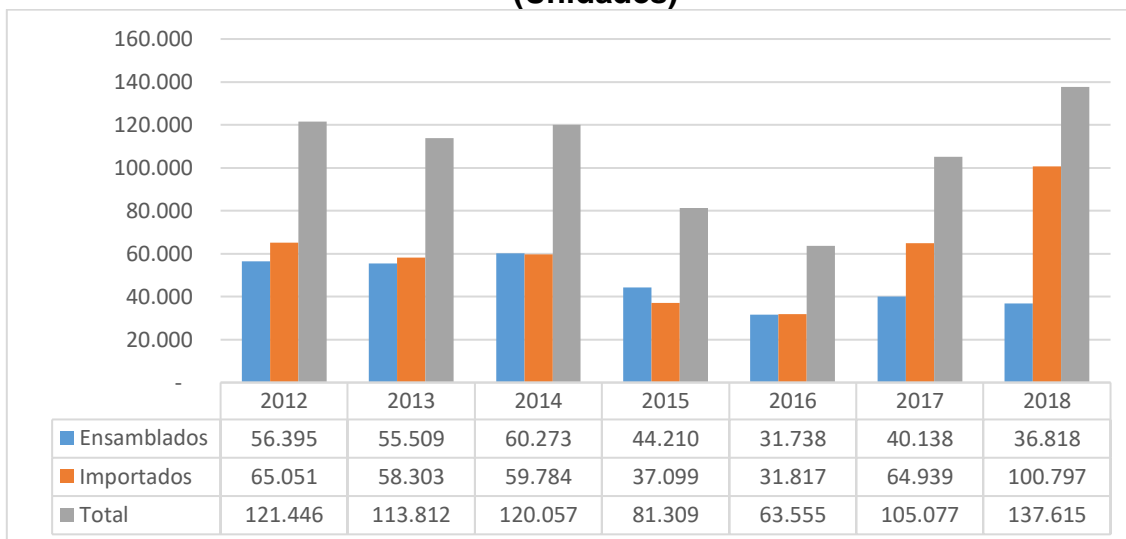
Ecuador tenía un precio de venta al público cercano a los USD 18.000. La mínima diferencia en los precios se compensa en las prestaciones de seguridad, confort y desempeño del vehículo europeo.

Esta situación se hace más notable cada año, puesto que la desgravación arancelaria es progresiva durante los próximos 10 años, según la categoría del vehículo. Citando el mismo ejemplo anterior, actualmente el Citroën C-Elyse tiene un precio de venta al público de USD 17.900.

En 2018, la participación de los vehículos importados en las ventas totales fue de 73.25% (100.797) y la de ensamblados fue de 26.75% (36.818). Por este motivo, la industria ensambladora ha solicitado permanentemente la intervención estatal con el propósito de mejorar las condiciones en que desarrolla sus actividades. A criterio de sus representantes, para mejorar la competitividad frente al mercado europeo es necesaria la reducción en sus aranceles.

Es importante resaltar la tendencia a la baja de las ventas de vehículos ensamblados para el período 2012 – 2016, esto se debe, principalmente, a que para esos años existía una contracción de la economía mundial y en particular Ecuador tenía choques externos relacionados con la baja del precio del barril del petróleo, apreciación del dólar y en abril del 2016 se produjo el terremoto en Manabí y Esmeraldas. Esto desencadenó que la economía nacional se vea mermada y que la capacidad adquisitiva disminuya por ende las ventas de todo el sector automotriz baje.

**Ilustración 7: Ventas de vehículos 2012-2018
(Unidades)**



Fuente: AEADE

Elaboración: Autor

Por otro lado, para el período 2012-2017, según registros del SRI, se puede evidenciar que el monto de ventas locales de partes y piezas de vehículos alcanza un promedio de USD 797 millones y una variación promedio de -6%. Los años más complicados, no solo para este sector si no para la economía en general fueron el 2015 y 2016, en 2015 se registró una variación negativa de 24% y el 2016 disminuyó este indicador en un 33%, tal y como se muestra en la Tabla Nro. 1. Este evento se explica por los shocks externos que sufría el país, principalmente por la caída del precio del petróleo, apreciación del dólar,

devaluación de las monedas de nuestros socios comerciales y el terremoto en Manabí y Esmeraldas.

**Tabla 1: Ventas de CKD's de vehículos
(En millones de USD)**

Año	Ventas locales	% Variación
2012	916,55	-
2013	956,31	4%
2014	1.016,06	6%
2015	773,24	-24%
2016	515,51	-33%
2017	608,15	18%

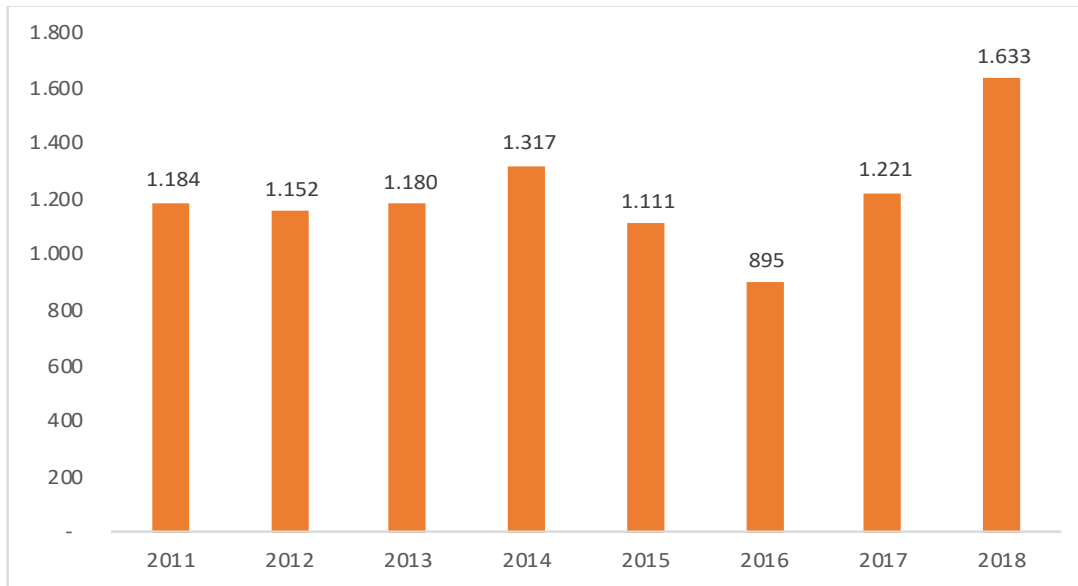
Fuente: SRI

Elaboración: El autor

1.5 Impuestos Generados

Las empresas ensambladoras e importadoras durante el período 2012 – 2018 registran alrededor de USD 1.216 millones en tributos pagados al Estado con una tasa de crecimiento promedio de aproximadamente 8.2%, tal y como se muestra en la Ilustración Nro. 8. Bajo este mismo análisis, se puede evidenciar que el año 2016 registró el nivel más bajo en pago de tributos (USD 895 millones), situación que puede explicarse debido a la reducción de vehículos importados debido a la aplicación de cupos aplicados por el Gobierno Nacional. Además, para aquella época el Ecuador sufría una crisis muy fuerte debido a la contracción de los mercados emergentes, la caída del precio del barril de petróleo y la apreciación del dólar, que son condicionantes para que la demanda de vehículos disminuya y por ende la recaudación de impuestos.

**Ilustración 8: Impuestos Recaudados del Sector 2012-2018
(USD Millones)**



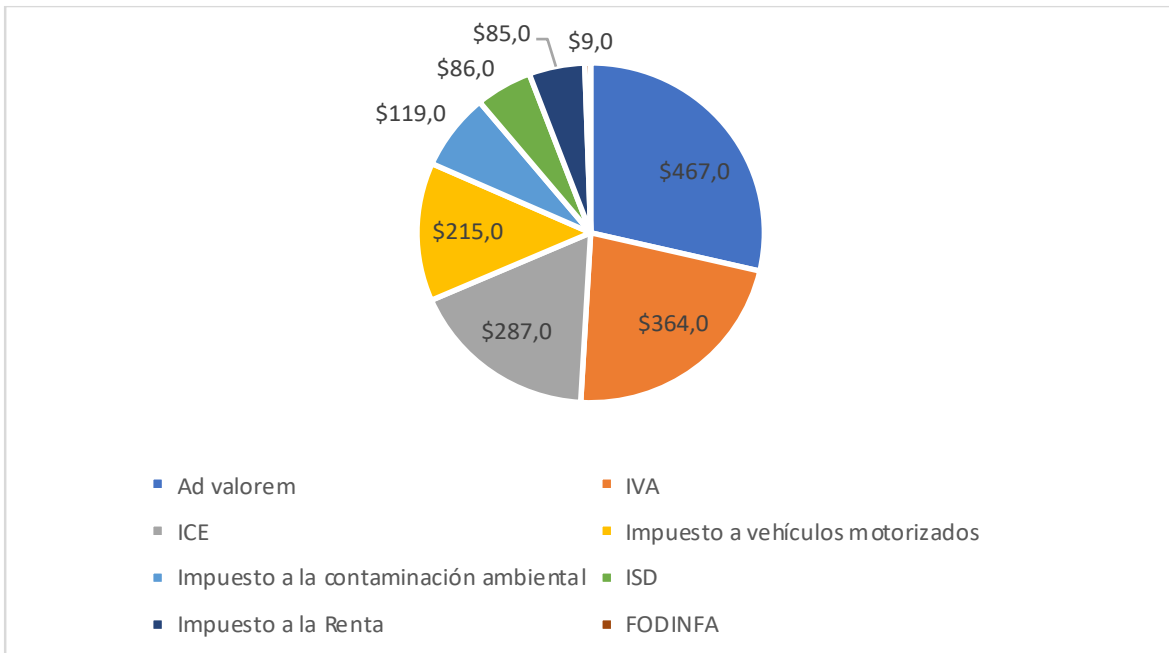
Fuente: AEADE

Elaboración: El autor

Es importante mencionar que para la importación de vehículos o de cualquier bien, el fisco recauda aranceles relacionados con: a) ad valorem (el impuesto al bien o servicio), FODINFA (valor que sirve para la contribución del desarrollo para la infancia), el ICE si es que el producto lo tiene y el IVA.

En ese sentido, al analizar la desagregación de los impuestos pagados en el año 2018 se puede evidenciar que el ad valorem recaudó alrededor de USD 467 millones, reflejando la intensidad del sector en la importación de vehículos terminados y sus partes; USD 364 millones corresponden a IVA y USD 287 millones registran el pago por ICE Ad valorem. Por otro lado, el impuesto a la renta refleja una recaudación de apenas USD 85 millones, tal y como se observa en la Ilustración Nro. 9.

Ilustración 9: Impuestos Recaudados del Sector 2018 (USD Millones)



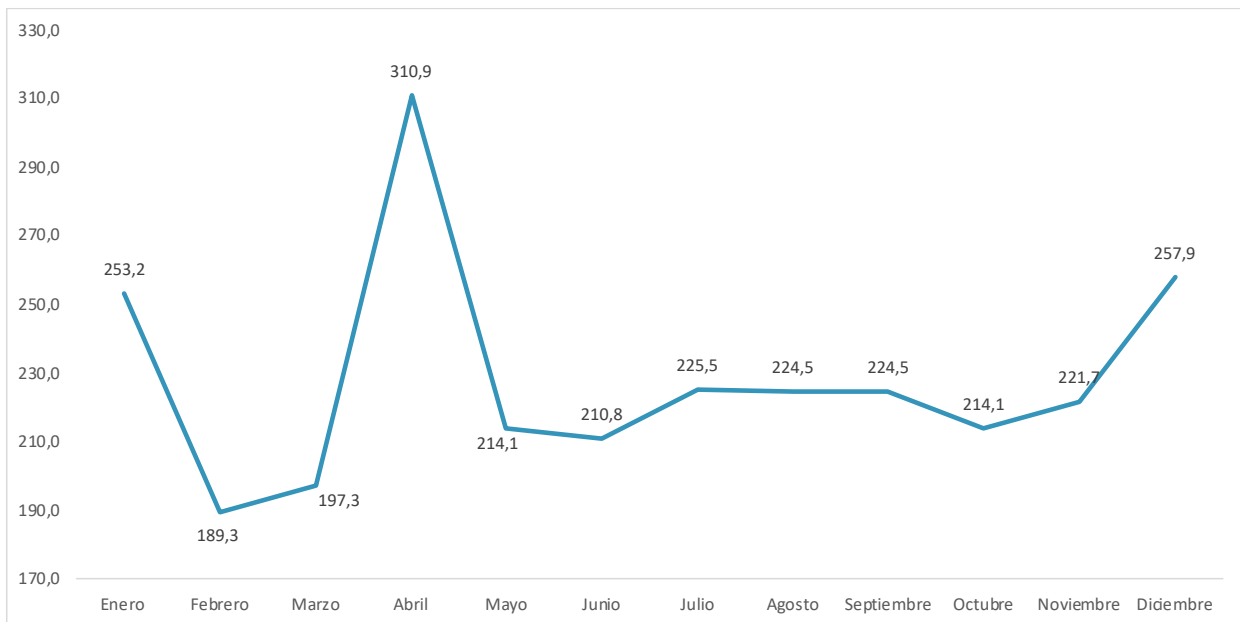
Fuente: AEADE

Elaboración: El autor

En la Ilustración Nro. 10 se presenta la recaudación de la actividad comercio sin incluir la venta de vehículos. De este modo, para el año 2018 se puede evidenciar que la recaudación de tributos alcanzó los USD 2.743.8 millones, es decir USD 1.110.8 millones por encima de lo que registra el sector automotriz durante el mismo año.

No obstante, hay que tomar en cuenta que en esta actividad corresponde a la suma de varios negocios, en tanto que en la Ilustración Nro. 8 se registra los valores pagados, únicamente, por el sector automotriz, situación que podría analizarse como que esta actividad cumple un rol importante en la economía nacional.

Ilustración 10: Recaudación tributos (Comercio al por mayor excepto vehículos) 2018 (USD Millones)



Fuente: SRI

Elaboración: El autor

1.1.6 Empleo en el sector

Al realizar un análisis correspondiente a la composición de empleados por rama de actividad, tal y cómo se evidencia en la Ilustración Nro. 11, la agricultura y ganadería registra el mayor número de empleados con el 28.3% en el 2018, en tanto que el comercio alcanza el 18.1%. Si bien es cierto que no existe una rama específica al sector automotriz para poder hacer el respectivo análisis, sin embargo, a esta industria se la puede incluir en el comercio, por lo que conforme lo que se muestra corresponde a la segunda actividad con mayor número de trabajadores.

Ilustración 11: Composición de empleados por rama de actividad

Rama de actividad	dic-14	dic-15	dic-16	dic-17	dic-18	dic-19
Agricultura, ganadería, caza y silvicultura y pesca	24,4%	25,0%	25,6%	26,1%	28,3%	29,4%
Comercio	18,9%	18,8%	19,0%	19,1%	18,1%	17,9%
Manufactura (incluida refinación de petróleo)	11,3%	10,6%	11,2%	11,3%	10,7%	10,3%
Enseñanza y Servicios sociales y de salud	6,8%	7,1%	6,9%	6,8%	6,7%	6,7%
Alojamiento y servicios de comida	5,5%	6,1%	6,5%	6,4%	6,0%	6,1%
Construcción	7,4%	7,3%	7,1%	6,7%	6,8%	6,1%
Transporte	5,9%	6,2%	5,7%	5,9%	5,8%	5,8%
Actividades profesionales, técnicas y administrativas	4,3%	4,5%	4,2%	4,5%	4,8%	4,9%
Otros Servicios	3,8%	3,9%	3,9%	3,6%	3,7%	3,7%
Administración pública, defensa; planes de seguridad social obligatoria	4,4%	4,4%	4,2%	4,3%	3,4%	3,4%
Servicio doméstico	3,3%	2,7%	2,8%	2,5%	2,9%	3,0%
Correo y Comunicaciones	1,2%	1,2%	1,0%	1,0%	1,0%	0,9%
Actividades de servicios financieros	1,0%	0,8%	0,6%	0,7%	0,8%	0,7%
Suministro de electricidad y agua	1,0%	0,7%	0,6%	0,7%	0,6%	0,6%
Petróleo y minas	0,8%	0,7%	0,6%	0,4%	0,6%	0,5%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fuente y elaboración: INEC

En cuanto al empleo que genera el sector en el año 2018, se puede evidenciar que las actividades relacionadas a la fabricación de vehículos alcanzan los 4.941 trabajadores correspondiente al 7.2% del total del sector, en tanto que las actividades relacionadas al comercio y reparación de vehículos generan la mayor fuerza laboral, aproximadamente el 63.214, tal y como se muestra en la Tabla Nro. 2.

Tabla 2: Generación de empleo 2018

Actividad	Trabajadores
Fabricación de vehículos, remolques y semirremolques	1.401
Fabricación de carrocerías	2.231
Fabricación de autopartes	1.309
TOTAL	4.941

Fuente: AEADE

Elaboración: El autor

El presente capítulo se realizó un análisis de la evolución de los principales indicadores del sector automotriz durante el período 2012 – 2018. Es así que para

el año 2018 se importó un total de 101.416 unidades, principalmente de Corea del Sur, Japón y China con una tasa de crecimiento de 47.3%.

Por otro lado, las exportaciones de vehículos tienen una trayectoria decreciente para el período de análisis puesto que en el año 2012 se exportaba alrededor de 23.386 unidades, en tanto que para el 2018 este indicador alcanza los 1.595 vehículos exportados.

Con estos antecedentes, las ventas del sector en promedio alcanza los USD 106.124 unidades durante el período 2012 – 2018 sin embargo, es importante resaltar que los vehículos ensamblados presentan una disminución de 34.7% en tanto que los automotores importados a partir del año 2017 empiezan un repunte de 104.1% debido al Acuerdo Comercial entre Ecuador y la Unión Europea. De esta manera, el sector genera alrededor de USD 1.633 millones para el año 2018 con una tasa de crecimiento del 8.2% aproximadamente durante el período analizado.

A modo de conclusión del capítulo se puede señalar que se hizo una revisión en cuanto a las ventas, generación de empleo, impuestos causados y pagados por el sector. Se analizó, además, el comportamiento del sector externo a fin de que se puede evidenciar de manera general las importaciones y exportaciones que genera la industria automotriz nacional. Con lo que se puede evidenciar el cumplimiento del Objetivo Nro. 1 que corresponde al análisis del comportamiento y la evolución del sector automotriz en el período 2012 – 2018.

CAPÍTULO II: FACTORES QUE AFECTARON LA COMPETITIVIDAD DEL SECTOR DEL ENSAMBLAJE DE VEHÍCULOS

El Gobierno Nacional, durante el período 2012 – 2018 tenía como prioridad el equilibrio de la balanza comercial y para ello estableció algunas políticas relacionadas con el sector externo, precautelando el control de salida de divisas del país y los productos que se importaban del mundo. Bajo este esquema, la economía nacional es muy vulnerable ante shocks que se generan a nivel internacional, entre los ejemplos más relevantes se encuentran: apreciación del dólar, caída del precio del petróleo, depreciación del peso colombiano y del nuevo sol peruano, entre otras.

Dadas estas peculiaridades de la economía ecuatoriana, uno de los sectores que más importa es el automotriz. Con los datos analizados en el capítulo anterior, se evidencia que aporta con ingresos, adicionalmente la demanda de autos ha ido creciendo teniendo cada vez más peso en la economía.

Por lo tanto, el comportamiento del sector automotriz, principalmente, en lo que corresponde al ensamblaje de partes y piezas para vehículos ha tenido fluctuaciones fuertes durante el período 2012 – 2018, puesto que la injerencia del gobierno nacional fue fuerte en cuanto a restricciones en cupo de importaciones para en ensamblaje; esto provocó, una limitación en el mercado nacional.

Según el MPCEIP, la competitividad, la visión desde el sector automotriz, estaba encaminada hacia marcar una pauta en el mercado local, otorgando valores agregados y generando empleo no solo para su sector sino también para la cadena productiva que es afín al ensamblaje de partes y piezas de vehículos.

En lo que respecta a la innovación estaba atado a un planteamiento del crecimiento de la oferta y demanda de productos con alto valor tecnológico, y a las exigencias de seguridad establecidas por el sector automotriz. Conforme las entrevistas realizadas, actualmente el sector no cuenta con una capacidad de

innovación desarrollada debido a que su trabajo está focalizado en la importación de partes y piezas y en el país solamente lo ensamblan.

2.1 Factores que afectan la competitividad del sector ensamblador de vehículos

A partir del año 2012 existía restricciones al comercio exterior, principalmente, para el sector automotriz, puesto que la no restricción a la libre movilidad de vehículos, sus partes y piezas pudo generar inconvenientes en balanza de pagos y por ende provocar algún tipo de contagio en el sistema financiero, peligrando el esquema monetario de dolarización. (Rivera, 2015)

Los enfoques de competitividad están encaminados hacia una ventaja competitiva, comparativa y una competitividad estructural y sistémica, todo esto bajo la premisa de que el mercado se encuentra en una competencia perfecta, en la cual no existe intromisión del Estado para que puedan fluir sus condicionalidades.

2.2 Política pública de restricción al comercio exterior

Tal y como explica la teoría, existen barreras al comercio internacional alrededor del mundo, las mismas que se pueden clasificar como: arancelarias y no arancelarias. Ecuador propuso una política para el sector externo que consistía en una restricción de cupo de vehículos y sus partes y piezas (barrera no arancelaria). Esta medida se la adoptó debido a que en un esquema de dolarización se requiere cuidar de la liquidez interna del país. No obstante, la importación de autos y sus partes presentan una intensa salida de divisas por lo que el gobierno nacional la limitó estableciendo cupos para este segmento.

Los aranceles que tenían los vehículos terminados ya se encontraban en el máximo posible del 40% (barrera arancelaria), mientras que sus partes y piezas tenían un arancel que variaba entre 0% - 15%, estos impuestos al comercio

exterior estaban en función de la incorporación de material originario localmente que se utilizaba para el ensamblaje de los vehículos nacionales.

Es así que para el año 2012 el Comité de Comercio Exterior (COMEX) mediante resolución No. 65-2012, del 11 de junio de 2012, estableció una restricción cuantitativa para la importación de CKD (Completely Knock Down – partes y piezas) de vehículos, la misma que fue renovada hasta el año 2016. En el artículo 10, de dicha resolución, se estableció un plazo de 15 días para aprobar una metodología de cálculo de porcentaje de producto ecuatoriano incorporado (PEI) el cual debía implementar un mecanismo de monitoreo que implicaría el aumento de la tarifa arancelaria, siempre que el ensamblador no incrementa el porcentaje de PEI.

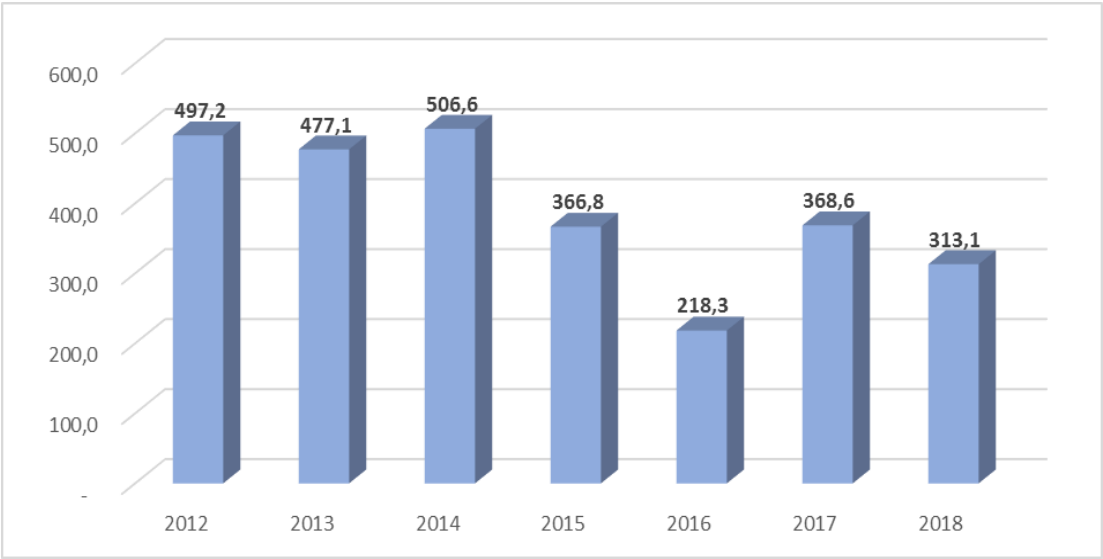
Esto está relacionado con la obligatoriedad que debían cumplir los ensambladores nacionales, a fin de que pudieran incorporar, en su proceso productivo, materiales que sean fabricados en el país y que puedan acoplarse en el proceso productivo del vehículo final. Por lo tanto, la metodología PEI generaba una cuantificación en porcentaje de la incorporación de materiales locales que sirvan para el ensamblaje del vehículo y de acuerdo a ese valor, los ensambladores podían acceder a partes y piezas extranjeras importadas con cierto diferimiento arancelario.

Así mismo, se estableció una disposición transitoria que mencionaba que hasta que se apruebe la metodología se cobraría un arancel mínimo por las importaciones (entre 4.38% a 5%).

Posteriormente, con Resolución No. 051-2014, del 29 de diciembre de 2014, el COMEX incrementó el arancel mínimo de los CKD de vehículos a 14.38% y 15%, hasta que a finales del año 2018 se aprobó una tabla arancelaria inversa a la incorporación de contenido nacional para la importación de CKD de vehículos (para automóviles y SUV, para camionetas y para chasis).

En el caso del sector automotriz, los factores que afectan la competitividad de la industria están estrechamente relacionados con la política emitida por el Gobierno Nacional puesto que estas decisiones influyen de forma directa al sector de vehículos nacional. De este modo, a continuación, se presentan los efectos de la política pública adoptada por el gobierno nacional durante el período 2012 – 2018. Las importaciones CIF (incluye flete y seguro) alcanzaron un promedio de USD 413.2 millones durante para la etapa 2012 – 2016. Posteriormente, como se evidencia en la Ilustración Nro. 13, una vez que se retiró la restricción de importar CKD vehículos, para el año 2017 se registra un valor de USD 368.6 millones, es decir un incremento del 68.8% (USD 150.3 millones).

**Ilustración 12: Importaciones CIF de CKD de vehículos 2012 – 2018
(En millones de USD)**



Fuente: BCE
Elaboración: Autor

En ese sentido, los instrumentos normativos de política pública presentaban aranceles mínimos que debían pagar la importación de CKD de vehículos, sin atender la instrucción legal de incorporar un cierto porcentaje de material originario ecuatoriano (MOE), es decir que se podía importar la cantidad permitida de partes y piezas sin que eso requiera que exista un vínculo con la generación de valor

agregado nacional. Los aranceles mínimos, según los años de las resoluciones se presentan en la Tabla Nro. 3:

Tabla 3: Resoluciones COMEX – Arancel Mínimo

	Resolución COMEX Nro. 65 – 2012	Resolución COMEX Nro. 51 - 2014	Resolución COMEX Nro. 25 - 2018
Arancel mínimo	4.38% - 5%	14.38% - 15%	13%*

Fuente: MCPEIP

Elaboración: Autor

*Corresponde al año 2019

Es importante mencionar que la Resolución COMEX Nro. 25-2018, vigente a la fecha actual otorga ciertos valores mínimos de pago de arancel conforme una tabla inversa de incorporación de material originario ecuatoriano, tal y como se evidencia en la Tabla Nro. 4:

Tabla 4: Resoluciones COMEX

% MOE	Arancel
<16	Arancel nominal vigente
16 – 19.99	13%
20 – 24.99	10%
25 – 29.99	5%
>=30	Arancel mínimo

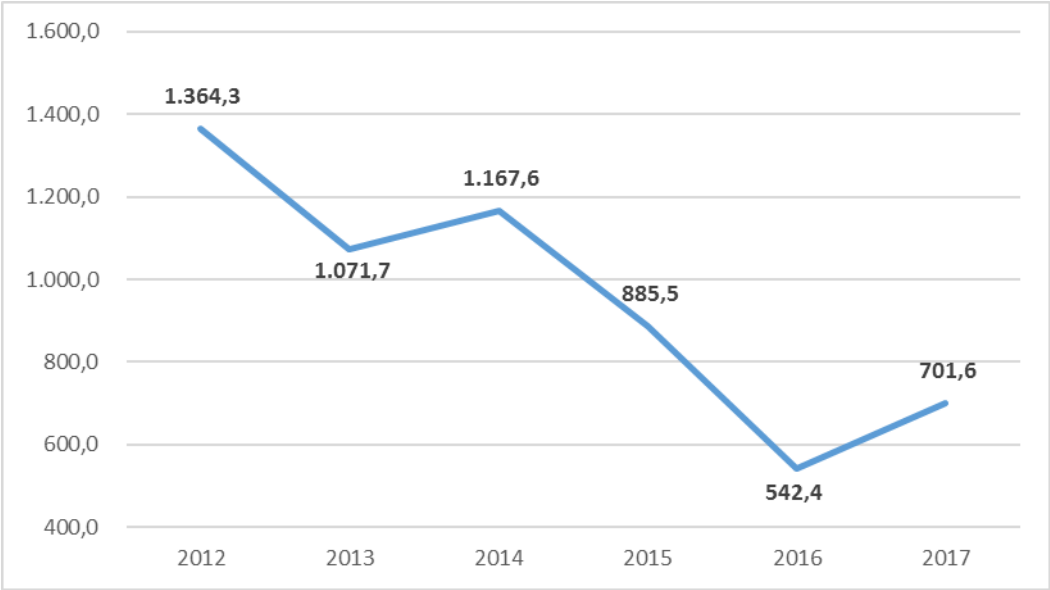
Fuente: MCPEIP

Elaboración: Autor

Lo antes mencionado, se traduce en una merma de la competitividad para la industria, debido a que las restricciones de los hacedores de política pública influyeron en la penetración del mercado y por ende esto se tradujo en disminución de los ingresos generados durante el período 2012 – 2017. Como se puede evidenciar en la Ilustración Nro. 14 para el período 2012 – 2016, el sector ensamblaje del país registró ingresos promedio por USD 1.006,3 millones, mostrando una disminución del 60.2% (USD 821.9 millones) agravando sus indicadores de liquidez y permanencia en el mercado. No obstante, una vez que

se levantó la restricción de cupo, para el año 2017 los ingresos alcanzaron los USD 701.6 millones.

**Ilustración 13: Total de ingresos 2012 – 2017
(En millones de USD)**



Fuente: SRI
Elaboración: Autor

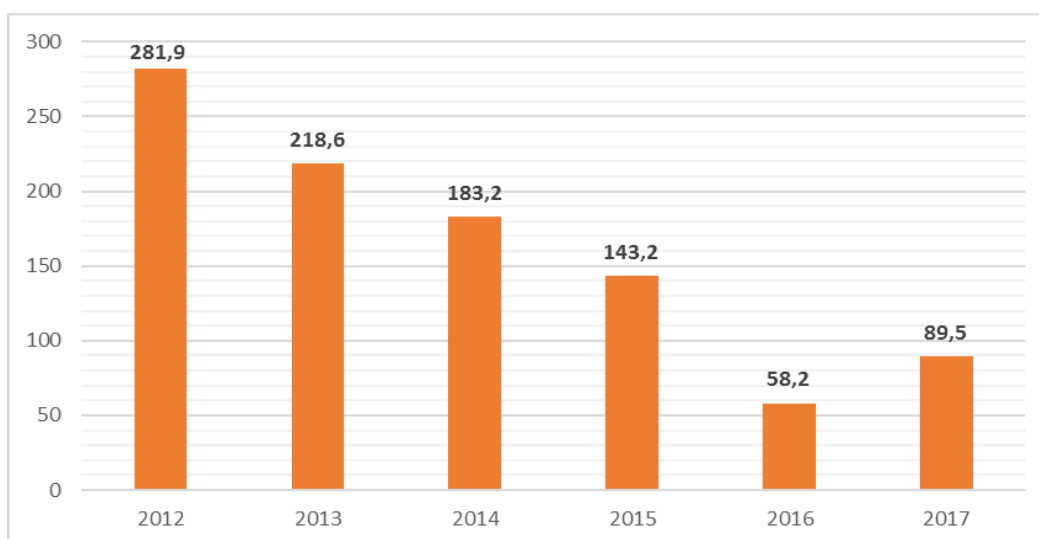
A modo de conclusión de esta primera premisa se puede mencionar que la restricción a las importaciones tanto de CKD' como de CBU's de vehículos pueden generar un problema en el mediano y largo plazo, debido a que la industria no está en la capacidad de adaptarse a cambios drásticos y por ende requiere de un plan sostenible para efectuar inversiones, fomentar el desarrollo de nuevas capacidades productivas y generar procesos que agreguen de valor para su industria.

2.3 Baja intensidad de compras locales de materia prima

Los encadenamientos productivos, dentro del sector del ensamblaje de vehículos es una fortaleza significativa para la industria. No obstante, la clave dentro de este segmento corresponde a las compras locales de materia prima ya genera dinamismo y agrega valor a la fabricación de bienes terminados con componente nacional.

De acuerdo a lo que se muestra en la Ilustración Nro. 15 se puede evidenciar que las compras locales tienen un comportamiento decreciente; para el año 2016 se registra un monto de USD 58.2 millones, 79.4% menos que en el año 2012 (USD 281.9 millones). Para el año 2017, una vez que se retiró las restricciones cuantitativas, este indicador se incrementa en un 53.8% (USD 89.5 millones).

**Ilustración 14: Compras locales de materia prima 2012 – 2017
(En millones dólares)**



Fuente: SRI

Elaboración: El autor

Entre las partes y piezas más destacadas que desarrolla la empresa local destaca los asientos, alfombras, llantas, tapizado de techo, cinturones de seguridad entre otros que se identifican en Tabla Nro. 5:

**Tabla 5: Partes y piezas que incorporan por segmento de vehículos
(En dólares)**

Partes y piezas referenciales	Automóviles	Camionetas	SUV
Alarma	32,2	21,7	30,3
Alfombra para piso	52,3	52,2	52,0
Asientos sin mecanismo de reclinación	524,1	197,8	669,3

Batería / juego de baterías	45,0	59,3	47,2
Emblemas	12,5	17,5	18,3
Hojas de estanqueidad	5,7	7,1	10,2
Insonorizantes	57,8	27,7	16,0
Kit de seguridad	29,0	25,3	27,1
Kit sistema de escape	245,0	179,5	271,3
Kit de tuberías y mangueras aire acond.*	55,0	50,0	55,0
Llantas (sin aro)	249,5	414,1	361,0
Moquetas	33,4	27,7	26,5
Placas asfálticas	18,0	6,0	10,5
Protector de carter	26,1	29,1	29,1
Protector tubo de escape *	8,7	8,7	8,7
Radio	176,9	119,9	210,0
Sellantes	34,1	21,9	41,4
Soporte batería y varilla de ajuste	4,0	1,7	3,7
Tapizado techo	108,3	35,9	108,3
Vidrios laterales	54,7	43,9	63,1
Varrilla de capot	2,4	2,4	5,9
Deflector de calor	1,9	1,9	1,9
Parabrisas *	45,1	45,1	45,1
Luneta posterior	19,2	19,1	19,2
Amortiguadores	95,0	90,0	95,0
Ejes homocinéticos delanteros *	123,8	0	0
Tanque metálico de combustible *	40,0	40,0	40,0
Soporte panel central	72,8	83,1	83,1
Tapa de combustible	9,6	9,6	9,6
Radiador *	46,0	45,6	43,8
Filtro de aire	6,0	6,0	6,0
Guardachoques del. externo *	60,0	60,0	60,0
Guardachoques post. externo *	60,0	60,0	60,0
Refuerzo guardachoque del.	17,7	17,7	17,7
Refuerzo guardachoque tras.	0	22,4	22,4
Gata mecánica *	10,8	10,8	10,8
Cubo de rueda	28,0		

Cinturones de seguridad	105,0	105,0	105,0
Ballestas	0	160,0	0
Largueros de chasis y ensamblaje chasis	0	659,7	0
Piso balde ensamblado	0	165,0	0
Eje diferencial	0	800,4	800,4
Cardanes	0	147,3	147,3
Aros	0	400,0	0
TOTAL	2.515,5	4.298,0	3.632,1

Fuente: MPCEIP

Elaboración: Autor

*Partes y piezas que no se integran estrictamente en las categorías. Precios referenciales

De esta manera, la incorporación de material ecuatoriano en la cadena productiva del ensamblaje de vehículos para los automóviles alcanzaría un valor aproximado de USD 2.515, en tanto que para las camionetas se registra un monto de USD 4.298 y para SUV la incorporación alcanza USD 3.632, valores ínfimos para poder señalar que la industria local es intensa en tecnología. No obstante, es sumamente importante hacer mención que varias de las piezas descritas en la tabla anterior corresponde a un proceso de importación y ensamblaje nacional, más no de una generación y fabricación local.

Por lo tanto, la industria de ensamblaje de vehículos, desde su concepción como industria, está encaminada al acoplamiento y fabricación de partes y piezas con el fin de elaborar un vehículo. Si bien es cierto que el país no tiene la tecnología para fabricar aparatos electrónicos, es muy claro evidenciar que una baja en las compras locales se traduce en una menos integración con cadenas productivas locales o poca fabricación de piezas para un vehículo.

Es decir, según la teoría antes mencionada, la competitividad corresponde a la capacidad que tienen las empresas para mantener, ampliar y mejorar de manera continua y sostenida su participación en el mercado (Chiriboga, 2009), situación que no se refleja con los ensambladores de vehículos puesto que su participación en el mercado ha disminuido lo que puede inferir que este sector no es fabricante

de partes y piezas sino más bien se estaría convirtiendo en comerciante sin generación de valor agregado para la industria.

2.4 Acuerdos comerciales

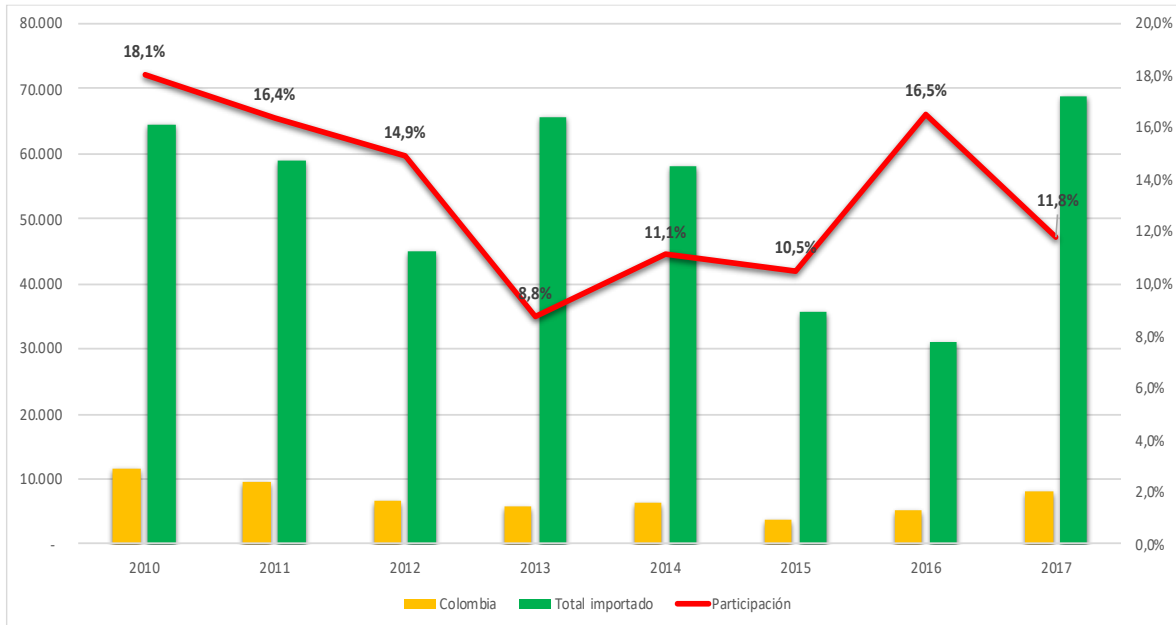
Los instrumentos de política exterior, manejados adecuadamente, puede brindar muchos beneficios para las partes como: la diversificación de productos, aumentos de niveles de calidad, competencia por el mercado mediante precios más bajos, desarrollo de nuevas industrias, convenios entre privados para aumentar su exportación entre otros.

Sin embargo, un acuerdo comercial también puede generar efectos negativos para los segmentos industriales del país, si es que este instrumento no tiene un adecuado tratamiento. Debido a que realizar un comercio entre dos o más países en desigualdad de condiciones podría generar un problema de balanza de pagos, puesto que si los mercados no son medianamente homogéneos, una nación puede importar más que otra.

Según la entrevista realizada, se menciona que la competencia con vehículos terminados que son importados desde países con los que Ecuador cuenta con acuerdos comerciales, es muy alto y por ende la participación del mercado y sus ingresos se ven disminuidos (Anexo 2).

Tal es el caso del acuerdo comercial que existe entre Ecuador y Colombia, donde los vehículos pueden ingresar al país con 0% de arancel. En la Ilustración Nro. 16 se puede evidenciar que las importaciones de vehículos provenientes de Colombia presentan un comportamiento mínimo, cuya participación durante el período 2012 – 2017 alcanza en promedio un 13.5%, es decir que este segmento de mercado no afectaría en su totalidad el normal desenvolvimiento de la industria autopartista.

Ilustración 15: Participación de las importaciones colombianas 2012 – 2017 (En porcentaje)



Fuente: CINAE
Elaboración: Autor

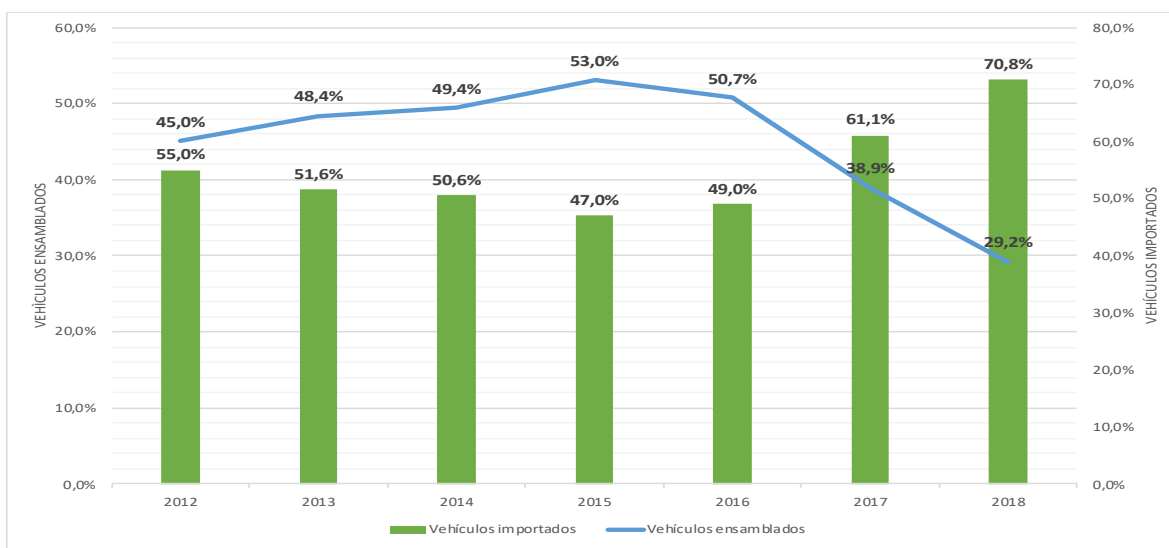
Por otro lado, en la Ilustración Nro. 17 que se muestra a continuación se puede evidenciar que la participación de la industria de ensamblaje de vehículos del país va disminuyendo a partir del año 2016, en tanto que la importación de vehículos ensamblados presenta un crecimiento desde el mismo año.

La importación de vehículos terminados durante el período 2016 – 2018 alcanza una tasa de crecimiento promedio de 14.9%, mientras que la caída promedio de la producción de automóviles ensamblados localmente asciende a 17.5%.

La explicación para este fenómeno podría darse debido a que en el año 2017 se liberaron las restricciones cuantitativas de cupo que presentaban los importadores, tanto de vehículos terminados como sus partes y piezas. Además, en el mismo año, nuestro país ingresa a formar parte del Acuerdo Comercial Multipartes Ecuador - Unión Europea, en la cual se negoció una desgravación (disminución)

de aranceles a siete años para la importación de automóviles; entonces, esta situación podría ser una de las razones para que la industria local vaya perdiendo espacio en el mercado nacional.

**Ilustración 16: Participación de vehículos ensamblados 2012 – 2018
(En porcentaje)**



Fuente: CINAIE
Elaboración: El autor

2.5 Desarrollo de capacidades productivas

La falta de planificación en cuanto a la diversidad de partes y piezas a los que podría adecuarse la industria se refleja en esfuerzos separados de cada uno de los actores, puesto que en algunos casos existen ensambladoras que fabrican los mismos productos y entre ellos no tienen la fortaleza de poder ser complementarios, debido principalmente al tamaño de mercado con el que cuenta Ecuador.

Según una entrevista por la Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana (CINAIE), el Presidente mencionaba que:

“... la baja dinámica del sector se explica por la desigualdad de las condiciones con las que ha venido compitiendo este gremio, al tener que pagar un 15% de

arancel en las partes y piezas que se requiere para ensamblar. Un pago que no se le exige al importado...” (Molina, 2016).

Entonces, mediante estas declaraciones se puede deducir que entre los problemas que aquejan a este sector está la incapacidad para desarrollar nuevas habilidades que les permita posesionarse en el mercado de una buena manera, debido principalmente a que en su esquema de costos, el pago por aranceles mínimo para partes y piezas representa una barrera casi imposible de romper, sin mencionar la estructura salarial alta y la sobrevaloración del dólar, efectos que generan que la producción y la competitividad de esta industria arranque con un valor mayor al de otros países.

Para (Hidalgo, 2018) después de haber pasado más de 40 años del primer carro ensamblado en el Ecuador, esta industria no logra despegar y mejorar sus niveles de calidad, competitividad y generación de valor puesto que según datos de CINAE el contenido local de incorporación, por parte del ensamblador, alcanzaría el 16%; cifra mínima que no alcanza los niveles de desarrollo tecnológico de las economías dedicadas a esta industria.

Por lo tanto, la capacidad de generar nuevas capacidades y habilidades para que los ensambladores puedan crear nichos de mercados nuevos y poco explorados a fin de que exista una segmentación adecuada del mercado podría ser una estrategia a un mediano y largo plazo, siempre enfocándose en la oportunidad de diversificar sus productos más allá de las fronteras nacionales.

2.6 Perspectivas públicas y privadas que afectan la competitividad del sector

Para la realización del presente acápite se realizaron dos tipos de entrevistas, el primer modelo (Anexo 1) corresponde a las preguntas realizadas a un actor relevante de la ejecución de la política pública durante el período 2012 – 2017, al

cual se le formula una serie de inquietudes acerca del manejo de la política externa durante el período 2012 – 2016.

En tanto que en el Anexo 2 de la presente investigación se presenta el cuestionario realizado a un empresario que se dedica al ensamblaje de partes y piezas de vehículos, con la finalidad de conocer, desde la perspectiva privada, cuáles han sido los retos más relevantes que ha tenido la industria y cuáles son las estrategias a seguir en el corto y mediano plazo. Estas entrevistas estarán enfocadas en la identificación realizada en el segundo capítulo de la investigación.

2.6.1 Perspectiva desde el sector público

Desde el ámbito de política pública se recoge la opinión de la entrevista realizada a un funcionario público que tuvo un rol activo en las decisiones tomadas en materia de restricción de cupos para la industria de vehículos, así como participó en las mesas técnicas del equipo ecuatoriano para las negociaciones con la Unión Europea.

De este modo, nos indica que el hecho de haber realizado una restricción a los cupos de importación corresponde básicamente a la fuerte intensidad de demanda que posee la industria automotriz, así como de sus partes y piezas. Se tenía calculado que existía una importación de alrededor de USD 400 millones en vehículos anualmente; en tanto que se estimaba un promedio de CKD importados por un monto cercano a los USD 280 millones de dólares.

El diagnóstico de la economía en el año 2012 hacía prever una fuerte salida de divisas al exterior por lo que a un futuro inmediato se podría considerar un problema grave si no se lo atendía con anticipación, y esa fue la razón más importante para poder mitigar las importaciones de bienes de consumo y poder generar un equilibrio en el sector externo.

Aproximadamente, la medida de restricción de las importaciones de vehículos y de CKD tuvo una duración de 4 años, en lo que se obtuvieron resultados muy significativos para el gobierno nacional, entre los principales logros se destacan el control que el país tuvo para que en un esquema de dolarización las divisas no salgan en cantidades alarmantes, así como se generó una externalidad positiva para los ensambladores nacionales, debido a que éstos registran un incremento en sus ventas durante el período 2012 – 2016, situación que permitió generar un encadenamiento productivo hacia otras pequeñas industrias que no tenían un desarrollo significativo.

Actualmente la industria del ensamblaje presenta problemas más allá de su visión empresarial, y desde el ámbito público se prevé una disminución progresiva en sus ventas debido a los acuerdos comerciales con los que cuenta el Ecuador (Acuerdo Multipartes con la Unión Europea) y aquellos otros a los que quiere pertenecer, el más importante la Alianza del Pacífico.

Los acuerdos comerciales no pueden ser considerados desde cualquier perspectiva como nocivos para los intereses de la industria ensambladora del país, debido a que éstos permiten que no existan distorsiones fuertes, generando una regulación automática en precios y competitividad. De este modo, Ecuador puede acceder a automóviles europeos a precios más bajos, por lo que la oferta nacional tendría que ajustar los mismos si quiere competir. De la misma manera, los costos de fabricación de partes y piezas deben ser optimizados a fin de que se pueda generar un escenario de eficiencia y competitividad entre los vehículos ensamblados en el país y aquellos que se importan desde Europa.

En el caso de la Unión Europea existe un calendario de desgravación arancelaria para los vehículos de esa zona, por lo que están ingresando al país autos de alta gama con precios adecuados. Además, actualmente, la competencia no viene desde la Unión Europea si no en el incremento de vehículos chinos en el mercado local cuya participación es mayor al europeo generando competitividad en precio,

calidad y mejores ofertas en sus vehículos, cuyos principales beneficiarios son los clientes.

No obstante, el problema está relacionado directamente con las insistentes solicitudes del sector automotriz, que engloba a los ensambladores de partes y piezas de vehículos, en reducir los aranceles a un 0% y la eliminación del 5% del impuesto a la salida de divisas a varias materias primas, generando una presión fiscal importante al Estado; sin que el beneficio se vea redistribuido en una mejora de las condiciones de mercado para el público objetivo y las condiciones mínimas de seguridad que deberían instaurarse en el país. Actualmente, los vehículos, tanto ensamblados localmente como importados, que se comercializan en el Ecuador son de mayor precio que los que se ofertan en países vecinos y en muchos de los casos no presentan estrellas de seguridad, el problema fundamental no son los aranceles ni los acuerdos comerciales, la industria sufre de una baja tecnología, poca competitividad y un restringido acceso al mercado en la región.

En ese sentido, desde la preocupación del desarrollo productivo público se observan situaciones en las cuales no existe una mejora significativa de los vehículos ensamblados en el país y por tanto las marcas internacionales reemplazan esta actividad por productos importados desde sus matrices, maximizando sus utilidades, pero no generando ningún valor agregado para el país, tal y como se muestra en la entrevista realizada a un funcionario público (Anexo 1).

El mismo entrevistado, menciona que los principales factores que determinan la competitividad dentro del sector están orientados al nivel de inversión para producir nuevos y mejores modelos que contemplen alternativas de calidad para el consumidor final. En cuanto a los precios se convierten, para ciertas marcas, en un pretexto para su bajo nivel de ensamblaje, por ejemplo, se observa que, cumpliendo con altos estándares de seguridad en Europa, dicho autos (5 estrellas)

tienen precios menores a los que se registran en el mercado ecuatoriano, que además presentan 0 estrellas.

Después de 50 años de proteccionismo estatal, el sector debería presentar un índice alto de producción, encadenamiento y distribución de sus modelos, sin embargo, de acuerdo a fuentes oficiales el valor agregado estaría alrededor del 5%, con un nivel de protección del 35% o 40% de arancel nominal, que varía de acuerdo al tipo de vehículo; situación que debería ser analizada por las autoridades a fin de realizar una evaluación de impacto en cuanto a la política pública adoptada para este sector y los rendimientos que se esperaría contar en cuanto a empleo, precio, calidad de productos, entre otros. Se podría pensar que sectores con menos beneficios estatales cuentan con mejores indicadores de crecimiento, inversión y tecnología (Anexo 1).

2.6.2 Perspectiva desde el sector privado

Dentro de la perspectiva del sector privado se puede evidenciar que existe una diferencia conceptual en cuanto a la visión que tiene el sector público. En ese sentido, es importante analizar las diferencias y la postura que tiene un empresario dedicado al ensamblaje de vehículos en el Ecuador de un hacedor de política pública.

La principal preocupación que tiene el sector, radica principalmente en los aranceles que se gesta a través de la política pública. En este sentido, se menciona que un impuesto resta competitividad y productividad a nivel local y eso se ve reflejado en la participación que tiene la industria actualmente.

En el periodo mencionado el sector generaba varios encadenamientos productivos con pequeñas industrias tales como: cuero, metalmecánicos, artesanos y personas que se dedicaban a la manufactura de productos que servían para el

ensamblaje de partes y piezas de vehículos, es decir durante este periodo de tiempo existió un mayor dinamismo para todas las industrias anexas al sector.

Los acuerdos comerciales con otros países generan preocupación en la industria debido a la alta competitividad y productividad que se genera en otros países, debido principalmente a las condiciones diferenciadas en cuanto a mano de obra, materias primas y productos intermedios que son esenciales para la cadena de valor en este tipo de industria. Actualmente, existen varios vehículos que ingresan al país con acuerdos comerciales, es decir con tributos menores a los CKD, situación que resta competitividad a la industria de ensamblaje de vehículos y genera decrecimiento en sus ventas, menor empleo y baja oferta de vehículos.

Además, es importante mencionar que las diferencias de condiciones son significativas en la región. De este modo, al hacer un símil con México se puede evidenciar que Ecuador paga USD 240 más a sus trabajadores, costo que es directo en la cadena productiva, adicionalmente, en otros países existen incentivos en cuanto a la importación de materias primas e insumos, en tanto que en nuestro país se pagan aranceles altos por estos rubros. El impuesto a la salida de divisas es un rubro fuerte que tiene que afrontar el empresario ecuatoriano.

En resumen, los impuestos y aranceles que se pagan en el país conllevan un problema significativo para la competitividad y productividad del sector puesto que son rubros que se ven reflejados en el precio final del producto.

Las perspectivas de crecimiento para el sector son bien complicadas de definir debido a que se requiere que el Gobierno Nacional realice un programa de incentivos general para el sector, con la finalidad de que se puedan otorgar preferencias arancelarias para la importación de materias primas e insumos, así como generar un ambiente adecuado para que se pueda realizar una libre competencia con otros países de la región.

2.7 Levantamiento de información mediante la Matriz de Vester

La Matriz de Vester es una herramienta en la que se muestra de manera más directa las causas y efectos de alguna problemática que se quiere analizar; esto se elabora mediante una lluvia de ideas para identificar los factores asociados al tema en análisis para lo cual se realiza el siguiente procedimiento:

- Definición del tema
- Identificación del problema
- Construcción de la Matriz
- Análisis relacional
- Suma de influencias y dependencias
- Clasificación de problemas

La Matriz de Vester es una herramienta que permite identificar las causa y los efectos de una problemática en específico, esta metodología fue creada por el alemán Frederic Vester. El procedimiento inicia con la definición del problema a analizar, posteriormente se elabora una ficha técnica y se comienza la construcción de la Matriz. Después, se realiza un análisis relacional y se suma las influencias y dependencias de la problemática, se construye el plano cartesiano y se clasifica los problemas más críticos. (BearToolZ, sn)

La clasificación de los problemas está definida por su actividad o pasividad, para los cual se categoriza en cuatro zonas, mismas que se muestran en la Tabla Nro. 6:

Tabla 6: Clasificación de los problemas según el grado de causalidad o consecuencia

Problemas activos

- Son aquellos problemas que influyen sobre los demás, pero no son causados por otros.
- Son causas primarias del problema central.

Problemas pasivos

- Son problemas que no influyen de manera importante sobre otros.

Problemas críticos

- Son problemas que tienen causas apreciables de otros y es causado por los demás.

Problemas indiferentes

- Son problemas que no tienen ningún efecto de causalidad sobre el conjunto analizado y que no son causados por ninguno de estos problemas.

Fuente: Oscar Chaparro, Análisis y Priorización de Problemas

Elaboración: Autor

De este modo, la Matriz de Vester permitirá observar de manera más didáctica los problemas identificados durante la investigación. En ese sentido se establecerán los efectos, así como los puntos más críticos que presenta la industria para su desarrollo y crecimiento.

Los factores que muestran una correlación directa con los problemas que aqueja la industria del ensamblaje de vehículos se presenta a continuación:

- Existe una baja inversión en el sector ensamblaje de vehículos.
- Los encadenamientos productivos para la fabricación de vehículos son mínimos.
- Los aranceles y los impuestos generan una disminución de competitividad.
- Los acuerdos comerciales generan disminución en las ventas del sector por la poca competencia.
- La industria de ensamblaje de vehículos no desarrolla capacidades productivas nuevas.
- El Gobierno Nacional establece restricciones fuertes al comercio exterior.

- Las condiciones de empleo, salario e inversión de otros países no generan una competencia leal con Ecuador.

Posteriormente, los valores asignados están relacionados con la causalidad que se tiene entre estos y por ende se asigna un puntaje de valoración. Para lo cual se establece una escala de 0 a 3, tal y como se observa en la siguiente tabla:

Tabla 7: Puntaje de valoración

Especificación	Valoración	Causalidad
El problema A no causa a B	0	Nula
El problema A causa indirectamente a B	1	Leve
El problema A causa moderadamente a B	2	Mediana
El problema A causa directamente a B	3	Alta

Elaboración: Autor

De este modo, conforme a la recopilación de datos empíricos y sobre todo a la información cualitativa identificada mediante las entrevistas se pudo completar la Matriz de Vester, para lo cual a los problemas que tienen una causalidad directa se les asignó la ponderación antes explicada en la Tabla Nro. 7.

La asignación de la ponderación parte de la causalidad nula, leve, mediana o alta que puede tener un problema con respecto de otros. Por lo tanto la ponderación e influencia de problemas se lo consolidará en una matriz para posteriormente se grafique en cuadrantes y se obtenga los puntos más críticos relacionados al tema del ensamblaje de vehículos. En la Tabla Nro. 8 se presenta las ponderaciones:

Tabla 8: Influencia de los problemas

Código	Variable	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	INFLUENCIA / ACTIVAS
P1	Existe una baja inversión en el sector ensamblaje de vehículos	0	0	1	0	2	0	1	4
P2	Los encadenamientos productivos para la fabricación de vehículos es mínima	0	0	0	0	3	0	0	3
P3	Los aranceles y los impuestos generan una disminución de competitividad	1	1	0	0	2	1	1	6
P4	Los acuerdos comerciales generan disminución en las ventas del sector por la poca competencia.	3	2	1	0	0	2	2	10
P5	La industria de ensamblaje de vehículos no desarrolla capacidades productivas nuevas	3	3	2	0	0	0	1	9
P6	El Gobierno Nacional establece restricciones fuertes al comercio exterior	3	1	2	1	2	0	0	9
P7	Las condiciones de empleo, salario e inversión de otros países no genera una competencia leal con Ecuador	0	2	2	2	3	2	0	11
DEPENDENCIA / PASIVAS		10	9	8	3	12	5	5	

Elaboración: Autor

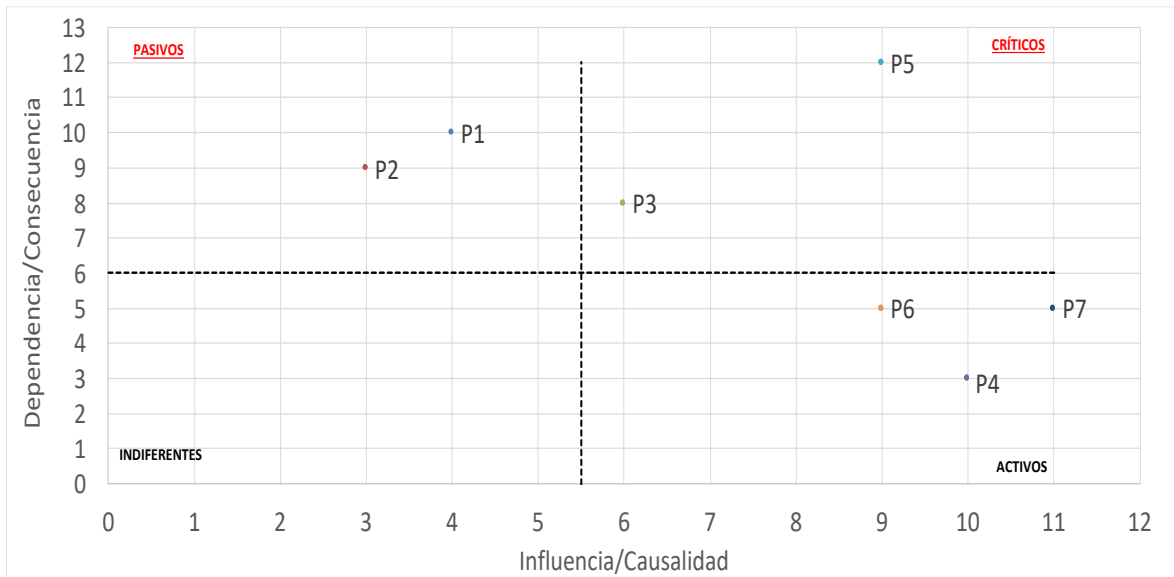
Una vez ponderada la matriz de influencia de problemas, se construye un gráfico en el cual se puede visualizar de mejor manera los problemas identificados, a fin de que se les pueda dar un tratamiento de acuerdo a la gravedad de los mismos.

De este modo, el gráfico se va a dividir en cuatro cuadrantes:

- **Crítico:** es el cuadrante más relevante en el cual se ubican los problemas más importantes a resolver.
- **Pasivo:** corresponden a los efectos de mi problema central.
- **Activo:** son los problemas raíces o las causas del problema central.
- **Indiferente:** son problemas que no influyen en nada.

Entonces con los datos antes levantados, en la Ilustración Nro. 18 se puede resumir que el problema central de los ensambladores de vehículos corresponde a que esta industria no desarrolla capacidades productivas nuevas (P5), debido a que los acuerdos comerciales generan una disminución en las ventas por no ser competitivos (P4), las condiciones de salario y empleo generan distorsiones en los costos de producción; lo cual desencadena en una baja inversión en el sector (P1) y un débil encadenamiento productivo de la industria para el ensamblaje de partes y piezas de un vehículo.

Ilustración 17: Representación Gráfica de la Matriz de Vester



Fuente: Entrevistas realizadas
Elaboración: Autor

Tal y como se mostraba en el fundamento teórico, (De Naime, 2012) resaltaba que la productividad es “hacer más con menos” enfatizando la eficiencia, eficacia o efectividad organizacional. Sin embargo, en el siguiente gráfico se puede observar que el punto más crítico para la industria, o explicado desde otra perspectiva, el problema más importante identificado es el relacionado con que: “*la industria de ensamblaje de vehículos no desarrolla capacidades productivas nuevas*”, y esto tiene que ver principalmente con una política comercial restringida para el sector, en el sentido de que los aranceles no permiten que las materias primas y los insumos necesarios para la empresa puedan ingresar al país sin pagar tributos.

Adicionalmente, de acuerdo a lo establecido por (Fuders, 2014) la base de una integración económica no solo se centra en la libre movilidad de los bienes y productos de una región sino que se tiene que orientar hacia la eliminación de cualquier otra restricción comercial. Por lo tanto, los acuerdos comerciales se avizoran como un problema en el corto y mediano plazo puesto que el sector de ensamblaje de vehículos podría competir contra países que ya cuentan con economías a escala desarrolladas y presentan condiciones favorables para la

producción de partes y piezas de autos, lo que generaría un decrecimiento de la productividad local y disminución de sus ventas.

De este modo, el sector ensamblador de vehículos cuenta con varios inconvenientes para generar nuevas capacidades productivas. En el presente capítulo se han destacado algunos problemas que no han permitido a la industria desarrollarse de un modo sostenible y sustentable. No obstante, existen factores como: salarios, costo de materia prima, tecnología que han sido explicado de forma tangencial puesto que la información no es pública y los rubros que manejan las empresas son de carácter reservada debido a razones de competencia entre cada una de las empresas; así lo corrobora (Ortega, 2005) en su estudio del sector automotor, en el cual menciona que:

“Los costos unitarios de los automotores ensamblados en el Ecuador constituyen parte de la información reservada que mantienen las empresas nacionales por lo que el acceso a dicha información está restringido por obvias razones de competencia entre compañías ensambladoras...”

Sin embargo, en lo que respecta a los salarios que ganan los trabajadores del sector ensamblador, (Molina, 2020) señala que el Ecuador no cuenta con condiciones estructurales de competitividad y hace énfasis en que el salario básico en el país alcanza los USD 400 en tanto que en México los sueldos están alrededor de USD 200. Además menciona que el dólar es una moneda sobrevalorada en un 30%, situación por la cual debe existir un mecanismo de compensación de para la industria y sugiere que la disminución de aranceles podría ser una vía adecuada.

A modo de conclusión del capítulo se puede señalar que se realizó una identificación de los factores más relevantes que afectan la competencia en el sector ensamblador de vehículos. Entre los que más destacan se encuentra: restricciones al comercio exterior, baja intensidad de compras locales, poco

desarrollo de capacidades productivas. Con lo que se puede evidenciar el cumplimiento del Objetivo Nro. 2 que corresponde al análisis de los posibles factores que afectaron la competitividad del sector del ensamblaje de vehículos durante el período 2012 – 2018.

CAPÍTULO III: ESTRATEGIAS QUE MEJORAN LA COMPETITIVIDAD DEL SECTOR DEL ENSAMBLAJE DE VEHÍCULOS

La conceptualización dentro de una perspectiva práctica es muy relevante, por lo que, posterior a una identificación de los posibles problemas que afectan al sector del ensamblaje de vehículos, se podrían considerar algunas estrategias de mejora que estén encaminadas a un desarrollo tecnológico, incremento en la innovación, crecimiento de la productividad, entre otros.

En ese sentido, es importante que exista un contraste entre los actores que están inmersos en el giro del negocio del ensamblaje de vehículos, sociedad civil y gobierno. Estas tres aristas son sumamente relevantes para conocer sus puntos de vista conforme a lo que presenta la información empírica.

La revisión teórica y los datos empíricos presentados a lo largo de esta investigación quedaría, de cierto modo, incompleto si no se pudo conocer la realidad del diario vivir de las empresas dedicadas al ensamblaje de vehículos en el país, así como, de los hacedores de política pública cuyas decisiones marcan un sendero definido en lo que respecta al manejo macroeconómico del Ecuador y provocan externalidades bien marcadas en el giro del negocio, por lo que en el presente capítulo se pretende mostrar, desde un análisis cualitativo, a través de entrevistas, la realidad de la situación de la industria nacional, sus perspectivas en el corto y mediano plazo, sus nuevos nichos de mercado y la propuesta que se tiene para que este procesos de “industrialización” no termine en el país.

Por otro lado, los actores del quehacer de la política pública juegan un papel fundamental en las decisiones de los agentes económicos, por ende, la programación de una adecuada política pública reside directamente en la toma de acción de los industriales, en cuanto a la inversión, generación de competitividad y productividad y creación de empleos.

Con estos antecedentes, en el presente capítulo se hace un contraste en relación a la identificación de los principales problemas establecidos en la sección dos de la investigación con la información cualitativa que se pueda obtener de las entrevistas a realizarse.

De este modo, se vio la necesidad de realizar entrevistas a personas que tuvieron un rol preponderante en la toma de decisiones de política pública, durante el año 2012-2018, siempre haciendo un énfasis en conocer las razones que predominaban y el objetivo de política pública que se buscaba para la industria automotriz y en especial el sector ensamblador de vehículos.

3.1 Situación Analizada

De acuerdo a la información levantada en el capítulo anterior se pudo observar y evidenciar que existen problemas muy importantes en la industria automotriz nacional, mismos que han logrado penetrar en las empresas que se dedican a esta actividad y no han permitido que exista una mayor productividad y una mejor competitividad tanto local como regionalmente.

Existen dos actores fundamentales que juegan un rol fundamental en la actividad del ensamblaje del país. En primera instancia tenemos al gobierno nacional cuya función fundamental radica en establecer un marco jurídico que permite a las empresas desenvolverse normalmente y poder generar rendimientos a través de la comercialización de sus productos, en este caso los vehículos.

Por otro lado, se encuentra el ensamblaje de vehículos, una actividad que por muchos años se ha visto beneficiada por el gobierno nacional a través de beneficios arancelarios, medidas de apoyo a la competitividad del sector, normativas técnicas que ayudaron a la industria a posicionarse dentro del mercado nacional. Adicionalmente, el ensamblaje de vehículos en el Ecuador, conforme se analiza más adelante, no cuenta con metas sostenibles en el mediano y largo

plazo sin la ayuda del Estado por lo que lo convierte en una industria vulnerable ante cambios o decisiones políticas, riesgo que es muy latente y persistente para esta actividad. Tal es así que ante crisis económicas internas, el gremio pronosticaba una reducción en el precio de sus vehículos de hasta un 8% para el año 2018 y una caída del 9% en sus ventas, según (Baldeón, 2018).

Desde el ámbito público, el gobierno nacional, desde su política industrial, planteaba encadenamientos productivos a fin de que se pueda crear valor mediante la generación de nuevas industrias que sirvan como proveedoras de bienes y servicios para el ensamblaje de partes y piezas de vehículos.

Adicionalmente, el Comité de Comercio Exterior (COMEX) mediante Resolución No. 65-2012, del 11 de junio de 2012, estableció una restricción cuantitativa para la importación de partes y piezas de vehículos, la misma que fue renovada hasta el año 2016.

Los instrumentos de política exterior, como es el caso de los acuerdos comerciales, brindaban muchos beneficios para las partes como: la diversificación de productos, aumentos de niveles de calidad, competencia por el mercado mediante precios más bajos, desarrollo de nuevas industrias, convenios entre privados para aumentar su exportación entre otros.

No obstante, para la industria ensambladora del país, el Acuerdo Multipartes firmado entre Ecuador y la Unión Europea resultó un perjuicio muy significativo debido a que no estaban preparados para poder competir a gran escala. Esta situación ha denotado varias críticas por parte de empresarios que se dedican a esta actividad, tal es el caso de la entrevista realizada al Ing. Javier Buitrón quien señala que este tipo de decisiones gubernamentales fomentan la competencia desleal entre países que no tienen la misma capacidad productiva, ni la tecnología para hacer frente a la demanda de vehículos. Insiste que esta política pública podría dañar los puestos de trabajo que se han creado debido a una disminución

de las ventas y la poca participación que pueden tener las ensambladoras en el mercado europeo. (Anexo 2).

En un estudio realizado por (ESPAE, 2017) recomienda una optimización en la organización productiva partir de una generación de clúster automotriz a fin de que se pueda contar con ventajas logísticas y a escala para poder exportar vehículos y sus partes. En este mismo sentido, en la investigación realizada se evidencia una falta de planificación en cuanto a la diversidad de partes y piezas a los que podría adecuarse la industria se refleja en esfuerzos separados de cada uno de los actores, puesto que en algunos casos existen ensambladoras que fabrican los mismos productos y entre ellos no tienen la fortaleza de poder ser complementarios, debido principalmente al tamaño de mercado con el que cuenta Ecuador.

Por lo tanto, la competitividad en la elaboración de partes y piezas para el sector automotriz genera un alto nivel de intensidad tecnológica situación que se ve reflejada en la inversión, la calidad de los empleos y la evolución de los mismos, hecho que no se puede evidenciar en el país por lo que actualmente, no se podría generar una competitiva en el entorno mundial. De la misma manera, (ESPAE, 2017) hace referencia a los problemas identificados en Colombia, para el mismo sector, entre los principales hechos resaltan: a) bajo valor agregado, b) altos costos logísticos, c) baja inversión en investigación y desarrollo, entre otros.

La generación de nuevas capacidades y habilidades para que los ensambladores puedan crear nichos de mercados nuevos y poco explorados a fin de que exista una segmentación adecuada del mercado podría ser una estrategia a un mediano y largo plazo, siempre enfocándose en la oportunidad de diversificar sus productos más allá de las fronteras nacionales.

En resumen, la problemática que se identificó en el trabajo de investigación está relacionada con las medidas restrictivas que fueron impuestas por el gobierno

nacional, como la restricción cuantitativa de partes y piezas para el ensamblaje de vehículos. Además, a partir del año 2017 el país entró a un Acuerdo Comercial Multipartes Ecuador – Unión Europea, mismo que contempla una desgravación arancelaria (disminución de aranceles) de vehículos terminados, situación que puede palparse actualmente, puesto que existen CBU de vehículos europeos con un precio por debajo de otros que se importan desde Estados Unidos o México. (económica, 2019)

Otro de los problemas identificados corresponde al bajo componente local en las partes y piezas que sirven para el ensamblaje de vehículos, muchos de los insumos que se cuentan en la fase de producción también son importados, por lo que el encadenamiento productivo genera muy poca conexión entre cada uno de los sectores que está dedicado a esta actividad. Además, es importante mencionar, así como lo hace la teoría, que la industria automotriz demanda de un nivel intensivo en tecnología, tal es así que países como Alemania, Estados Unidos, Corea, Japón y Francia han invertido miles de millones de dólares en el campo automotriz y son estos países los que están a la vanguardia de este sector.

No obstante, el mayor problema detectado es la falta de planificación y la nula independencia que tiene el sector ensamblaje con las políticas que enmarca el gobierno de turno. Es así que han pasado alrededor de 50 años, y este sector no puede ver sus frutos sin que de por medio esté alguna normativa estatal que le otorgue beneficios o diferimientos arancelarios para sus partes y piezas. Hoy en día, la industria ya cuenta con una rebaja de aranceles según la incorporación de partes y piezas nacionales sin que esto logre fortalecer al sector ensamblador; sus perspectivas en el mediano y largo plazo se denotan poco alentadoras.

Tabla 9: Resumen de problemas identificados del sector ensamblador de vehículos

PROBLEMÁTICA IDENTIFICADA	POSIBLE SOLUCIÓN
Firma del Acuerdo Multipartes Ecuador – Unión Europea	No existe una salida al corto plazo del acuerdo.
Política pública activa sobre la industria automotriz	Actualmente, no existe restricción cuantitativa a la importación de partes y piezas. Sin embargo, el panorama puede ser distinto debido a un cambio de gobierno en el 2021.
Vehículos europeos serán más baratos en los próximos 7 años	No existe una salida al corto plazo del acuerdo.
Poco encadenamiento productivo con otras industrias nacionales	Generar una coalición con las demás industrias que proveen insumos para el ensamblaje de vehículos.
Poca intensidad tecnológica	Se requiere de una inversión importante para generar capacidades tecnológicas propias.
Falta de planificación en el mediano y largo plazo de la industria de ensamblaje	Revisar la planificación estratégica, generando indicadores que puedan medir el avance de su actividad.
Restricción de importaciones de partes y piezas de vehículos	Actualmente existe una libre movilidad de mercancías para vehículos.
Insostenibilidad en la actividad del ensamblaje de vehículos	Replanteamiento de la industria sobre la actividad que está desarrollando, se requiere pensar a profundidad si una especialización de partes y piezas de vehículos es una solución, a fin de que esos productos sirvan de exportación y que se pueda ganar mercado internacionalmente. Esto significaría que la industria para el mercado local ya no existiría.

Elaboración: Autor

3.2 Análisis de las perspectivas de mediano y largo plazo para el sector ensamblador de vehículos

Bajo los antecedentes evidenciados en la presente investigación se pueden generar algunos mecanismos o estrategias para el sector ensamblador de vehículos, de acuerdo a las problemáticas que se ha identificado durante el levantamiento de la información.

No obstante, es imprescindible que se analice la problemática desde una perspectiva más objetiva en el cual, desde hace 50 años, la industria automotriz ha contado con varios beneficios y un proteccionismo estatal que no se ha visto retribuido hacia el consumidor final, evidenciándose una disminución en el crecimiento en ventas, poca innovación, baja intensidad tecnológica, un encadenamiento productivo disminuido y un aporte no tan significativo en la creación de empleo.

Actualmente el Ecuador firmó un Acuerdo Multipartes con la Unión Europea y está encaminado en realizar una alianza estratégica con los países que conforman la Alianza del Pacífico, es decir busca una apertura de mercado con otros países de la región que favorezcan productos emblemáticos para el país como: banano, cacao, camarón, flores, entre otros; y dejar a un lado industrias que no aportan al mejoramiento de la balanza comercial y que por el contrario son intensivas en importaciones, como es el caso del sector ensamblador de vehículos. La política pública del país tiene un enfoque hacia los sectores primarios, lo que genera que industrias poco desarrolladas enfrenten problemas muy serios en el mediano y largo plazo. De la misma manera, (Ochoa, 2018) menciona que el acuerdo comercial con la Unión Europea, contempla una desgravación a 7 años para los vehículos, por lo que se podría generar una incertidumbre en el sector automotriz y repercutir en las inversiones futuras de la industria, esto estaría condicionado a la vigencia del acuerdo y las oportunidades de negocios.

Conforme a los datos revisados en el capítulo anterior es claro que el ensamblaje, desde la adopción de la política pública contaba con importaciones promedio de USD 413.2 millones y que para el año 2017 estas empezaron a disminuir, principalmente por el Acuerdo Multipartes entre la Unión Europea y Ecuador cuya negociación genera un calendario de desgravación durante 7 años, por lo tanto a partir del primero de enero de 2017 los vehículos terminados que provengan de la Unión Europea tendrán un menor arancel, situación que genera competencia a los ensambladores nacionales.

Conforme (Diálogo con la industria, 2018) señala que México contempla aproximadamente 20 complejos productivos de vehículos ligeros y motores de marcas como: Toyota, Ford, General Motors, Nissan, Honda, KIA, entre otros. Adicionalmente, existe 11 plantas armadoras de vehículos pesados y motores a diesel, es decir la ventaja competitiva que tienen industrias como la mexicana se hace replantear los objetivos del sector ensamblador, puesto que con todo el apoyo que ha recibido del gobierno nacional no se observan indicadores que conlleven hacia un desarrollo sostenible y sustentable sin dependencia del Estado. Es decir, su competencia y productividad dependen de variables que no pueden controlar tales como los salarios, tipo de cambio real, programas de incentivos en otros países, entre otros.

En ese sentido, la mejor estrategia para la industria estaría encaminada a especializarse en productos específicos que sirvan como insumos a aquellos países que ya cuentan con una capacidad instalada robusta y que son distribuidores de las grandes marcas de vehículos en la región. Sin embargo, esto no garantizaría la permanencia del sector, puesto que los problemas de fondo no han sido resueltos (inversión, tecnología, competitividad) lo que genera una brecha muy grande con países pares como Colombia y Perú.

Sin embargo, la calidad de sus vehículos ensamblados con relación aquellos automóviles terminados es muy notoria, por lo que alcanzar niveles de excelencia

a nivel internacional y lograr un acuerdo con países que llevan años de ventaja a la industria automotriz es poco probable. Por lo tanto las oportunidades cada vez son menos y las dificultades abundan, la previsión del gobierno nacional para poder firmar nuevos acuerdos comerciales con países de importancia permite analizar un futuro poco alentador para la industria que se dedica a esta actividad.

Pero esto no es un problema generado en los últimos años por parte del gobierno, se analizó aspectos como la baja inversión, el poco encadenamiento productivo y la casi nula incorporación de material originario ecuatorianos que fueron factores determinantes para que la industria actualmente tenga problemas irreparables de cara a una perspectiva de mediano y largo plazo.

Según (Mendoza, Navarrete, Rivadeneira; sn) concluyen en su investigación que un aumento en la tarifa del ICE a la comercialización de vehículos genera una disminución en la venta de los mismos. No obstante, el tratar de que el gobierno brinde beneficios fiscales se convierte en una estrategia poco responsable de la industria, lo que genera incertidumbre y poca capacidad de reacción en el mediano y largo plazo. Por el contrario, desde el punto de vista del Estado, la exención de aranceles e impuestos a estos sectores no tan beneficiosos para el país generan un costo de oportunidad entre aquellas industrias que presentan una mayor intensidad tecnológica y que alivian la balanza comercial mediante la exportación de sus productos, creando divisas y dinamizando la economía nacional.

Para el gobierno nacional esta industria le resulta sumamente costosa mantenerla, debido a que posee una intensiva salida de divisas debido a la importación anual de alrededor de USD 278 millones además de beneficios arancelarios (menos ingresos para el Estado) que bordean los USD 10 millones anuales desde el año 2019.

Con todos estos antecedentes, al Ecuador le resulta más barato importar vehículos de mejor calidad y a un menor costo para sus habitantes que entregar beneficios fiscales sin ningún rédito estatal. Existen en el país prioridades como el banano cuya exportación le genera al país alrededor de USD 3.200 millones para el año 2018 o el camarón cuyas divisas de ingreso registran aproximadamente USD 3.100 millones.

Por lo tanto, la definición de una estrategia que promueva el desarrollo de la industria se presenta como infructuosa debido a la ventaja competitiva que tienen otros países frente al Ecuador, según los mismos empresarios, producir en Ecuador es más costoso que en otros países. De este modo, es importante que se sincere la información entre sector privado y público a fin de que se pueda contar con un panorama claro de las acciones a seguir.

Finalmente, si de acuerdo a los datos empíricos resumidos en esta investigación se muestra que la industria durante aproximadamente 50 años no ha conseguido cumplir sus metas de consolidación y expansión de su mercado, aún cuando durante el mismo período se ha visto beneficiada por exenciones y diferimientos arancelarios, es muy poco probable que en los actuales momentos tenga un giro de timón y se oriente hacia economías de escala más perfeccionadas de la región. De acuerdo a la postura que tiene el gobierno en cuanto a la adhesión del Ecuador en la Alianza del Pacífico, se podría pronosticar un panorama muy complejo para la actividad de ensamblaje, por lo que se recomienda trabajar en estrategias de cooperación mutua entre los países que poseen tecnología avanzada y generan valor agregado en la fabricación de sus vehículos, al parecer, un enfoque hacia la especialización de partes y piezas de automóviles podría ser el camino para que el sector no desaparezca.

CONCLUSIONES

La presente investigación se enfocó en analizar los factores más relevantes que afectaron al sector ensamblaje de vehículos durante el período 2012 – 2018, para lo cual se evidenciaron puntos críticos para la industria como: el poco desarrollo de la industria en la creación de nuevas capacidades productivas y la afectación directa del gobierno nacional respecto al establecimiento de cupos para la importación, tanto de vehículos terminados como en partes y piezas.

Otro tipo de problemáticas para la industria están relacionados con una inversión baja, encadenamientos productivos mínimos para las actividades manufactureras del país, poco desarrollo en innovación y tecnología, así como factores relacionados con decisiones de política pública que han generado estancamientos en el sector como: el establecimiento de aranceles conforme la incorporación de material originario ecuatoriano y acuerdos comerciales con países que cuentan con una economía a escala más desarrollada que Ecuador por lo que la competitividad local se ve mermada debido a que sus costos son muy altos.

El bajo componente local en las partes y piezas que sirven para el ensamblaje de vehículos es otro de los factores identificados como uno de los problemas de la industria. Muchos de los insumos que se utilizan en la fase de producción también son importados, por lo que el encadenamiento productivo genera muy poca conexión entre cada uno de los sectores que está dedicado a esta actividad. Además, la industria automotriz demanda de un nivel intensivo en tecnología, tal es así que países como Alemania, Estados Unidos, Corea, Japón y Francia han invertido miles de millones de dólares en el campo automotriz y son estos países los que están a la vanguardia de este sector.

La falta de planificación y la nula independencia que tiene el sector ensamblaje con las políticas que enmarca el gobierno de turno ha provocado que alrededor de 50 años, este sector no pueda ver sus frutos sin que de por medio esté alguna

normativa estatal que le otorgue beneficios o diferimientos arancelarios para sus partes y piezas.

Las restricciones establecidas por los hacedores de política pública provocaron una influencia directa en la penetración del mercado y una disminución de los ingresos generados durante el período 2012 – 2017 para los ensambladores. Tal es así que, este sector registró ingresos promedio por USD 1.006,3 millones, mostrando una disminución del 60.2% (USD 821.9 millones) entre el 2012 - 2016 agravando sus indicadores de liquidez y permanencia en el mercado. No obstante, una vez que se levantó la restricción de cupo, para el año 2017 los ingresos alcanzaron los USD 701.6 millones.

Las importaciones CIF (incluye flete y seguro) alcanzaron un promedio de USD 413.2 millones durante para la etapa 2012 – 2016. Una vez que se retiró la restricción de importar CKD vehículos, para el año 2017 se registra un valor de USD 368.6 millones, es decir un incremento del 68.8% (USD 150.3 millones).

La importación de vehículos terminados durante el período 2016 – 2018 alcanza una tasa de crecimiento promedio de 14.9%, mientras que la caída promedio de la producción de automóviles ensamblados localmente asciende a 17.5%.

Las exportaciones durante el período 2013/2017 ha existido una tasa de variación negativa promedio de 90.0%. Sin embargo, para el siguiente año (2018) cuando las medidas de restricción fueron eliminadas se puede observar un repunte en la exportación de vehículos de 145.5% correspondiente a 1.595 unidades.

Las compras locales tienen un comportamiento decreciente; para el año 2016 se registra un monto de USD 58.2 millones, 79.4% menos que en el año 2012 (USD 281.9 millones). Es decir, que conforme el mercado respondía a la oferta de vehículos ensamblados en el país, este tenía un comportamiento dinamizador

localmente. Para el año 2017, una vez que se retiró las restricciones cuantitativas, este indicador se incrementa en un 53.8% (USD 89.5 millones).

Durante 2015 y 2016 estuvieron vigentes las restricciones cuantitativas a la importación tanto de CBU, como de CKD, situación que pudo verse reflejado en el comportamiento de los agentes económicos. Para el año 2015, la participación de los vehículos ensamblados fue mayor, llegando al 54.37%; y, las ventas de las unidades importadas descendieron al 45.63%.

El Acuerdo Comercial del Ecuador con la Unión Europea podría generar un problema significativo en el mediano y largo plazo, debido a que están ingresando en el país vehículos de alta gama a un menor precio y de mayor calidad, situación dada debido al calendario de desgravación que se tiene con ese bloque económico. Adicionalmente, el país ha dado claras muestras de ser partes de la Alianza del Pacífico por lo que la industria lo ve con mucho recelo este tipo de acercamientos puesto que no se siente preparada para competir con México y China.

Desde un punto de vista estadista, a Ecuador le resulta más barato importar vehículos de mejor calidad y a un menor costo que entregar beneficios fiscales sin ningún rédito estatal. En ese sentido, para el país existen prioridades como el banano cuya exportación le genera al país alrededor de USD 3.200 millones para el año 2018 o el camarón cuyas divisas de ingreso registran aproximadamente USD 3.100 millones.

Entonces, la generación de nuevas capacidades y habilidades para que los ensambladores puedan crear nichos de mercados nuevos y poco explorados a fin de que exista una segmentación adecuada del mercado podría ser una estrategia a un mediano y largo plazo, siempre enfocándose en la oportunidad de diversificar sus productos más allá de las fronteras nacionales.

Por lo tanto, la definición de una estrategia que promueva el desarrollo de la industria se presenta como infructuosa debido a la ventaja competitiva que tienen otros países frente al Ecuador. De este modo, es importante que se sincere la información entre sector privado y público a fin de que se pueda contar con un panorama claro de las acciones a seguir para la industria.

RECOMENDACIONES

La generación de nuevas capacidades y habilidades para que los ensambladores puedan crear nichos de mercados nuevos y poco explorados a fin de que exista una segmentación adecuada del mercado podría ser una estrategia a un mediano y largo plazo, siempre enfocándose en la oportunidad de diversificar sus productos más allá de las fronteras nacionales.

La mejor estrategia para la industria estaría encaminada a especializarse en productos específicos que sirvan como insumos a aquellos países que ya cuentan con una capacidad instalada robusta y que son distribuidores de las grandes marcas de vehículos en la región. Sin embargo, esto no garantizaría la permanencia del sector, puesto que los problemas de fondo no han sido resueltos (inversión, tecnología, competitividad) lo que genera una brecha muy grande con países pares como Colombia.

Se recomienda trabajar en estrategias de cooperación mutua entre los países que poseen tecnología avanzada y generan valor agregado en la fabricación de sus vehículos, al parecer, un enfoque hacia la especialización de partes y piezas de automóviles podría ser el camino para que el sector no desaparezca.

Es importante que se busque un consenso entre los ensambladores y el Gobierno con la finalidad de que puedan tener una agenda productiva de mediano y largo plazo en el que se incluyan metas y obligaciones de la industria y los beneficios a los cuales podría acceder bajo ciertos parámetros.

Se recomienda complementar la presente investigación con diversos análisis que permitan la generación de información más especializada y detallada en relación a la cohesión que pueda tener la industria de ensamblaje de vehículos con otras actividades manufacturaras y sobre todo justificando la participación de este sector en la generación de valor agregado para la economía del país.

REFERENCIA BIBLIOGRÁFICA

- AEADE - Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (2019). **Sector automotor en cifras**. Revista No. 29. Ecuador: AEADE
- Álvarez, Beatriz (2009). **El concepto de innovación**. Lupa Empresarial, (21).
- Anchorena O. (2009), **Comercio Internacional: Ventajas comparativas, desventajas distributivas**. Entrelíneas de la Política Económica Nro. 23
- Aparicio M. (2001), **Indicadores de Competitividad**, Instituto de Investigaciones Socioeconómicas. Universidad Católica Boliviana.
- Arias, Johanna (2017). **Análisis del sector automotriz ecuatoriano. Periodo 2011-2015**. Tesis de grado. PUCE
- Balassa, Bela (1965). **Trade liberalisation and “revealed” comparative advantage**. The Manchester school, 33(2), 99-123...
- Baran, Paúl (1957). **La economía política del crecimiento**. Fondo de Cultura Económica.
- Basantés, Galo (2013). **Incidencia de las políticas comerciales en el mercado de vehículos nuevos en Ecuador periodo 2007-2010**. Tesis de grado. PUCE
- Blanco, A. C., & Naya, J. M. (2004). **Integración económica, barreras no arancelarias y bienestar social**. Información Comercial Española, ICE: Revista de economía, (814), 91-96.
- Carbajal-Suárez, Yolanda (2016). **El sector automotriz en México y Brasil: Un análisis desde la perspectiva comercial**. Revista Electrónica de Negocios Internacionales.
- Castillo P., Pico B., Cruz M. (sn). **La Competitividad, y su relación con la productividad y la innovación de los trabajadores**.
- Chaparro, Oscar (sn). **Análisis y Priorización de Problemas**. Manual para la gestión de proyectos de desarrollo tecnológico.

- CINAE – Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana (2013). **Historia de la industria automotriz ecuatoriana**. Ecuador: CINAE
- CINAE – Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana (2018). **Anuario de la industria automotriz ecuatoriana**. Ecuador: CINAE
- CEPAL – Comisión Económica para América Latina y el Caribe (2001). **La competitividad empresarial en América Latina y el Caribe**. Revista de la CEPAL Nro. 74.
- Cohen, Stephen (1994). **Speaking freely**. Foreign Affairs, 73(4), 194-197.
- Corden, Warner (1984). *The normative theory of international trade. Handbook of international economics, 1, 63-130.*
- De Naime, Y. V., Monroy, C. R., & Guaita, W. (2012). **Modelo de los factores que afectan la productividad**. XVI Congreso de Ingeniería de Organización: Vigo, 18 a 20 de julio de 2012 (pp. 847-854).
- Diálogo con la industria Automotriz (2018).
<http://www.amia.com.mx/boletin/dlg20182024.pdf>
- EFE Noticias (2019). **El gremio automotor de Ecuador prevé que las ventas bajen 9% por situación económica**:<https://www.efecom.com/efe/america/economia/el-gremio-automotor-de-ecuador-preve-que-las-ventas-bajen-9-por-situacion-economica/20000011-3895888>
- Escobar, Álvaro (2010). **De la ventaja comparativa a la ventaja competitiva: una explicación al comercio internacional**. Publicaciones Icesi, (60).
- ESPAE – Graduate School of Management de la Escuela Superior Politécnica del Litoral (2017). **Industria automotriz**. Estudios industriales mayo. Ecuador: ESPAE
- Fajnzylber, Fernando (1988). **Competitividad internacional: evolución y lecciones**. Revista de la CEPAL.
- Frank, A. G., Palacios, E., & Izaguirre, I. (1970). **Capitalismo y subdesarrollo en América Latina** (No. 330.98/F82cE). Editorial de ciencias sociales.

- Fong, Carlos (2017). **Las teorías de la ventaja competitiva**. Universidad de Guadalajara.
- Fuders, F. (2014). **Las herramientas de la política co-mercial: barreras arancelarias y para-arancelarias. Economía internacional. Claves teórico-prácticas sobre la inserción de Latinoamérica en el mundo**, 64-70.
- Gibbs, Murray (2007). **Política comercial**. Guías de orientación de políticas públicas, 9.
- González, Raquel (2011). **Diferentes teorías del comercio internacional**. ICE, Revista de Economía, (858).
- Gibbs, Murray (2007). Política comercial. Guías de orientación de políticas públicas, 9.
- Hernández, René (2001). **Elementos de competitividad sistémica de las pequeñas y medianas empresas (PYME) del Istmo Centroamericano**. Revista CEPAL.
- Herrera, Luis (2005). **Los Acuerdos de libre comercio en la política comercial mexicana**. Universitat Autònoma de Barcelona.
- Higgs, Henry, & Márquez, Javier (1944). **Los fisiócratas** (No. 330.15/H631fE). Fondo de Cultura Económica.
- Jáuregui, Alejandro (2001), **Los determinantes de la competitividad de Porter**. Gestiópolis.
- Jiménez Félix y Lahura Erick, **La nueva teoría del comercio internacional**.
- Katz, C. (2016). **El surgimiento de las teorías de la dependencia**. Revista o olho da historia. S/D. ISSN, 2236-0824.
- Katz, Jorge y Stumpo Giovanni, **Regímenes Competitivos Sectoriales, productividad y competitividad internacional**. Comisión Económica para América Latina y El Caribe (CEPAL), Santiago de Chile,
- Kosacoff, Bernardo, & Ramos, Adrián (1999). **El debate sobre política industrial**. Revista de la CEPAL.

- Krugman, Paul, Melitz, Marc, & Obstfeld, Maurice (2012). ***International Economics: Theory and Policy***, Global Edition. Pearson.
- Krugman, Paul, (1979). ***Increasing Returns, Monopolistic Competition, and International Trade***. Journal of International Economics, Yale University, New Haven
- Krugman, Paul (1994). ***Competitiveness: A dangerous obsession***. Foreign Affairs, vol. 73
- Lall, Sanjaya (1994). Industrial Policy: The Role of Government in Promoting Industrial and Technological Development. Unctad Review.
- Laso, Mario (2001). ***La industria automotriz ecuatoriana frente a la apertura comercial***. Tesis de maestría. UASB
- Love, Joseph (1996). ***Las fuentes del estructuralismo latinoamericano***. Desarrollo económico, 391-402.
- Mendoza Verónica, Navarrete Chavely, Rivadeneira Iván (sn). ***Impacto en el Sector Automotriz y en la Recaudación de Servicio de Rentas Internas (SRI), del incremento en las tarifas del Impuesto al Consumo Especial (ICE) a los vehículos, en la Ley de Equidad***.
- Metcalfe, Stan, Robert, Verónica, & Yoguel, Gabriel. (2010). ***Dancing in the dark: la disputa sobre el concepto de competencia***. Desarrollo Económico, 59-79.
- Messner, Dirk; Meyer-Stamer, Jörg (1994). ***Competitividad sistémica. Pautas de gobierno y su desarrollo***. Nueva Sociedad Nro. 133, págs. 72-87.
- Morales, M., y Pech, J. L. (2000). ***Competitividad y estrategia: el enfoque de las competencias esenciales y el enfoque basado en los recursos***.
- Ochoa Juan (2018). ***Análisis del entorno de los negocios en el marco del acuerdo con la Unión Europea: Importación de vehículos de Alemania***. Universidad del Azuay.
- Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial (2013). ONUDI. ***Informe sobre el desarrollo industrial 2013***. Viena: ONUDI

- Ortega, Gustavo (2011). **Algunos conceptos de política industrial**. Revista Semestre Económico Vol. 2 No. 4. Disponible en: <https://revistas.udem.edu.co/index.php/economico/article/view/1434/1505#nota>[Fecha de consulta: 1 de marzo de 2019]
- Ortega, Jaime (2005). **Análisis del sector automotor ecuatoriano**. Quito: *Apuntes de Economía, del BCE*.
- Pérez, Joaquín (2011). **Tipos de competitividad para el desarrollo**. Gestiópolis.
- Pinto, Aníbal (1970). **Naturaleza e implicaciones de la "heterogeneidad estructural" de la América Latina**. *El trimestre económico*, 37(145 (1)), 83-100.
- Prebisch, Raúl (1985). **La periferia latinoamericana en la crisis global del capitalismo**. *Revista de la CEPAL*.
- Porter, Michael (1987). **Ventaja competitiva: creación y sostenimiento de un desempeño superior**. Grupo Editorial Patria.
- Porter, M. E. (1990). **Ventaja competitiva: creación y sostenimiento de un desempeño superior**. Grupo Editorial Patria.
- Porter, Michael (1991). **La ventaja competitiva de las naciones**. Argentina: Javier Vergara Editor
- Quesnay, François (1766). **Analyse de la formule arithmétique du Tableau économique**. Quesnay (2005), I, 545-5563.
- Ricardo, David. (1817). **Principios de economía política y tributación**. Biblioteca de Obras Famosas.
- Ricardo, David. (1983). **Principios de economía política y tributación**. São Paulo: Abril Cultural.
- Rivera, P. (2015). **"Defenderemos la dolarización porque eso es lo responsable"**. *El Comercio*.
- Robbins, Lord (1968). **Theory of Economic Development in the History of Economic Thought**. Springer.

- Rojas P., Romero S., Sepúlveda S. (2000). **Algunos ejemplos de cómo medir la competitividad**. Serie Cuadernos Técnicos / IICA.
- Romero, José (2016). **Política industrial: única vida para salir del subdesarrollo**. Economía informa No. 397. Disponible en: https://ac.els-cdn.com/S018508491600013X/1-s2.0-S018508491600013X-main.pdf?_tid=c4e2d067-3fcf-43b0-928c-f1d71945b729&acdnat=1552284539_da0fb799458ab1afcd47884501b662b8 [Fecha de consulta: 1 de marzo de 2019]
- Rothschild, Emma (1994). **Adam Smith and the invisible hand**. The American Economic Review, 84(2), 319-322.
- Salvatore, Dominick. (1992). **Economía internacional (No. 382/S18tE/3a. ed.)**. McGraw-Hill.
- Santos, Theotonio (1970). **Dependencia económica y alternativas de cambio en América Latina**. Revista Mexicana de Sociología, 417-463.
- Sarquis, A. (2002). **Barreras arancelarias y no arancelarias**. Congreso de Relaciones Internacionales.
- Schilling, M, & Martínez, F (2008). **Dirección estratégica de la innovación tecnológica** (No. Sirsi) i9788448165994). Santiago: McGraw-Hill.
- Schwartz, Pedro (2001). **El comercio internacional en la historia del pensamiento económico**. Documento de trabajo, 3.
- Singer, Hans (1975). **The distribution of gains between investing and borrowing countries. In The Strategy of International Development** (pp. 43-57). Palgrave Macmillan, London.
- Smith, Heather (1995). **Industry Policy in East Asia**. Asian-Pacific Economic Literature, 9(1), 17-39.
- Smith, Adam (1777). **La riqueza de las naciones**. CDED.
- Solano, Pérez y De los Ángeles (2017), **Metodologías de la medición de la Competitividad**. II Congreso Internacional Virtual Sobre Desafíos De Las Empresas Del Siglo XXI.

- Steinberg, F. (2000). ***La nueva teoría del comercio internacional y la política comercial estratégica***. Juan Carlos Martínez Coll.
- Suñol, Sandra (2006). ***Aspectos Teóricos de la Competitividad***. Revista Ciencia y Sociedad Volumen XXXI.
- Tandazo, Moisés (2014). ***Análisis del potencial de exportaciones del sector automotor ecuatoriano como producto no tradicional industrializado hacia el MERCOSUR ante un ingreso como miembro pleno***. Tesis de grado. PUCE
- Teubal, Miguel (2012). ***La renta de la tierra en la economía política clásica: David Ricardo***. Revista Nera, (8), 122-132.
- Trávez, Carlos (2013). ***Análisis de Competitividad del Sector Automotor del Ecuador 2004-2007***. Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales.
- Valencia, S., & Gyron, S. (2018). ***Análisis de los factores que influyen en la internacionalización de las PYMES que utilizan la herramienta exporta fácil caso: YANAPI SA*** (Doctoral dissertation, Ecuador-PUCESE-Escuela de Comercio Exterior).
- Zona Económica (sn), ***Política Comercial***. [En línea] Dirección URL: <https://www.zonaeconomica.com/politica-comercial> (Consultado el 28 de abril de 2020).

ANEXOS

Anexo 1: Entrevista al Subsecretario de Estado Período 2013 - 2018

1. ¿Cuáles cree usted que son los desafíos más grandes para la industria ensambladora de vehículos en el país?

Mejorar la calidad y precios de los productos. Los productos son de tecnología antigua que sin estándares de seguridad (0 estrellas de acuerdo a Latín N CAP) y de combustibles, no pueden seguir compitiendo con autos chinos que tienen al menos 3 estrellas de seguridad, mejores diseños y precios más bajos.

2. ¿Cuáles son los problemas más relevantes que tiene el sector ensamblador de vehículos?

El sector ha solicitado reducción de impuestos arancelarios al CKD del vehículo al 0%, del ISD (5%), y de aranceles a varias materias primas del sector de autopartistas. Esto podría afectar a los precios, pero los mismos son más altos que los que se venden en Europa, los mismos que tienen 5 estrellas de seguridad y son euro 5. El problema estimo son los modelos y la tecnología de su producción.

3. ¿Cree usted que el gobierno nacional ha contribuido en una mejora para el sector ensamblador de vehículos?

La protección que ha concedido el Gobierno al sector automotor ha sido alta y por un largo período de tiempo, desde 1970 hasta el 2020 ya son 50 años de protección donde el sector debió producir más componentes, y desarrollar encadenamientos que hubieran sostenido su desarrollo en el mercado de producción de nuevos modelos y desarrollar repuestos en el mercado de reposición. Solo se dedican al ensamblaje sin mucho componente nacional.

4. ¿Cuáles son las perspectivas que tiene la industria durante los próximos años?

Mientras no mejore sus productos, reemplazarán producción o ensamble nacional por productos importados por las propias marcas. GM normalmente disminuye el ensamble nacional y aumenta la importación. Al final, maximiza las utilidades, pero no desarrolla al país.

5. ¿Cree que los Acuerdos Comerciales pueden provocar el fin de la industria de ensamblaje de vehículos? ¿Por qué?

No creo que lleguen a provocar el fin de la industria. Porque por ejemplo en Colombia con muchos más acuerdos comerciales que el Ecuador, aún subsiste el sector ensamblador en dicho país.

6. ¿Ha existido decrecimiento de ventas debido a que los vehículos europeos presentan un costo igual o menor a los vehículos ensamblados en el país?

Las ventas de ensambladores han decrecido, pero no de la marca, porque parte ensamblan y otra parte importan de sus filiales y al final aumentan las ventas de la marca.

La reducción del ensamblaje no se debería a los autos europeos que tienen 5 estrellas de seguridad y normas euro 5 que, de acuerdo a la regulación en el auto por computadoras, no presente problemas con los combustibles del Ecuador. Por esta razón, son autos de alta gama con precios adecuados.

Si bien los vehículos europeos han aumentado su presencia en el mercado ecuatoriano, son los vehículos chinos, cuya participación es mucho mayor que

el aumento europeo. Ahora se nota muchas marcas chinas en el Ecuador. Es decir, su verdadera competencia son los autos de origen chino.

7. ¿Qué factores cree usted que determina la competitividad dentro del sector?

El nivel de inversión para producir nuevos y mejores modelos que contemplen alternativas más altas para los productos para el consumidor. El tema de precios de algunas marcas es un pretexto para su bajo ensamblaje, por ejemplo, se observa que, cumpliendo con altos estándares de seguridad en Europa, dicho autos (5 estrellas) tienen precios menores a los que se registran en el mercado ecuatoriano, los mismos que son 0 estrellas.

8. ¿Qué tan fuerte es el encadenamiento productivo con los pequeños productores que aportan al sector ensamblador de vehículos?

Desafortunadamente es muy bajo. Después de 50 años de protección, debería ser un sector fuerte en producción, encadenamientos y distribución de sus propios modelos. De acuerdo a fuentes oficiales el valor agregado estaría alrededor del 5%, con un nivel de protección del 35% o 40% de arancel nominal, que varía de acuerdo al tipo de vehículo.

Anexo 2: Entrevista al Ing. Javier Buitrón – Empresario del Sector Ensamblador

1. ¿Cuáles son las perspectivas de la industria en el mediano y largo plazo?

Las perspectivas de la industria para el mediano y largo plazo están apuntaladas a participar activamente en los acuerdos comerciales que el Ecuador piensa negociar. En ese sentido, hay propuestas para que en el caso que exista una adhesión a la Alianza del Pacífico, se ponga reglas clara en la que permita un trabajo entre países a fin de que se pueda utilizar partes y piezas de la industria a la cual se va a exportar, por ejemplo: si México quiere exportar sus vehículos al Ecuador debería tener esos automóviles un porcentaje de contenido ecuatoriano y viceversa.

Con este tipo de políticas es posible que la industria del ensamblaje pueda competir de igual forma con grandes mercados como el mexicano y así poder especializarse en ciertas partes y piezas que requieran los fabricantes internacionales.

2. ¿Cuáles son los problemas que tiene la industria del ensamblaje?

Los problemas de la industria pasan por inequidades y desatenciones por parte del gobierno nacional, debido principalmente a que no se adentra en la dinámica de la industria automotriz y emite políticas que son dañinas para el normal desenvolvimiento de la actividad. Entre ellas, la limitación de importación de partes y piezas para los años 2012 – 2016, no toma de decisión en cuanto al arancel de acuerdo a la incorporación de material ecuatoriano originario, entre otras.

Esta situación hace prever lo vulnerable que es la industria ante decisiones de política pública por lo que se requiere marcar una independencia entre estado y actividad productiva para poder alcanzar la sostenibilidad del negocio.

Adicionalmente, existe una competencia desleal entre los autopartistas y los vehículos que se importan desde países que Ecuador tiene algún tipo de acuerdo comercial, puesto que estos autos provienen con 0% de arancel mientras que las partes y piezas si se gravan tributos.

3. ¿Qué acciones se están realizando para la sostenibilidad de la industria?

Se requiere de mecanismos estructurales de competitividad con la finalidad de apalea problemas reales en la economía como: los salarios y el dólar. Estas dos aristas hacen que los costos de la elaboración y ensamblaje sean más costosos en el Ecuador que en cualquier otro país de la región puesto que tienen sus propias monedas.

Para esto, la generación de un arancel 0% es la solución más viable para equiparar las condiciones con el resto de países de Latinoamérica por lo que el Estado debería propender a reducir las tarifas arancelaria a razón de contar con más empleo, exportaciones y generación de valor por parte de las empresas que se dedican a este sector.

4. ¿Cuáles ha sido los efectos del Acuerdo Comercial con la Unión Europea?

Los efectos han sido muy complejos para la industria, actualmente en el mercado se puede conseguir vehículos de alta gama a un valor por debajo de los USD 20.000 y son traídos desde Europa, mismos que tienen un alto nivel de seguridad y un mayor número de accesorios complementarios; el problema con esos vehículos es que no cuentan con un mercado de reposición, es decir si se daña este tipo de automóviles, en algunos casos requiere solicitar las piezas al país de origen y eso tarda demasiado, por lo que nuestra industria puede tener un espacio de competencia en ese mercado.

Sin embargo, actualmente el Ecuador está conversando con la Alianza del Pacífico para que se pueda unir a este acuerdo comercial, situación que para el

gremio es muy compleja de manejar debido a que se encuentra México dentro de esta coalición, un país por excelencia fabricante de partes y piezas y además de vehículos de la marca Nissan y Renault Latinoamérica.

5. ¿Qué solicita la industria para mejorar la competitividad a nivel local e internacional?

Principalmente, la industria busca que las condiciones del mercado sean equitativas para todas las partes, no es posible que existan sectores a los cuales se les da todas las facilidades para poder trabajar en cambio a la industria de ensamblaje lo llenen de trabas para poder competir.

Se requiere contar con una agenda productiva en el cual se señale la hoja de ruta a seguir por parte del gobierno y muestre las ventajas y desventajas de una adhesión a la Alianza del Pacífico, esto está determinado a una destrucción de la industria puesto que al ingresar vehículos y sus partes con arancel 0 proveniente desde México o China el mercado local cerrará sus puertas.