



Universidad Tecnológica ECOTEC
CIENCIAS ECONOMICAS Y EMPRESARIALES

Título del trabajo:

“Impacto de las políticas públicas restrictivas en la actividad empresarial del sector Automotriz del Ecuador; periodo 2010 – 2018”

Línea de investigación:

Teoría y Desarrollo Económico

Modalidad de titulación:

Investigación

Carrera:

Administración de empresas énfasis en Gestión empresarial

Título a Obtener:

Licenciado en Administración de Empresas

Autor (a):

Oswaldo José Campos Meza

Tutor (a):

Mgs. Adrián Moreno Silva

Samborondón – Ecuador

2019

AGRADECIMIENTO

Agradezco principalmente a Dios, quien estar presente en todos los momentos de mi vida brindándome fortaleza para continuar con cada una de mis metas trazadas.

Gracias a mi padre Oswaldo José Campos Solano por ser el inspirador y promotor de grandes sueños; a mi madre Esther Gladiz Meza Herrera por creer sin límites que cumpliré una meta más en mi vida.

DEDICATORIA

Esta tesis está dedicada a mis padres, por estar presentes y enseñarme que los proyectos grandes toman su tiempo.

A mi familia, por estar a mi lado todo este tiempo.

A todas las personas que apoyaron y compartieron sus conocimientos para concluir con éxito la presente tesis de grado.



CERTIFICADO DE REVISIÓN FINAL

**CERTIFICO QUE EL PRESENTE TRABAJO DE INVESTIGACIÓN
TITULADO:**

**“Impacto de las políticas públicas restrictivas en la actividad empresarial
del sector Automotriz del Ecuador; periodo 2010 – 2018”**

**ACOGIÓ E INCORPORÓ TODAS LAS OBSERVACIONES REALIZADAS
POR LOS MIEMBROS DEL TRIBUNAL ASIGNADO Y CUMPLE CON LA
CALIDAD EXIGIDA PARA UN TRABAJO DE TITULACIÓN DE GRADO.**

SE AUTORIZA A: OSWALDO JOSE CAMPOS MEZA

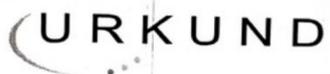
QUE PROCEDA A SU PRESENTACIÓN.

Samborondón, 22 de noviembre del 2019



Mgs. Adrian Moreno

TUTOR



Urkund Analysis Result

Analysed Document: Tesis Oswaldo - Capitulo IV (6) (2).docx (D57833781)
Submitted: 10/28/2019 10:05:00 PM
Submitted By: amoreno@ecotec.edu.ec
Significance: 5 %

Sources included in the report:

TESIS_09-10-2018_URK.docx (D42424771)
Tesis Ingenieria comercial..Vásquez Defaz Leyla.docx (D29695222)

Instances where selected sources appear:

3

A handwritten signature in blue ink, appearing to be "V. Vásquez", written over a horizontal line.

RESUMEN

La industria automotriz comprende uno de los sectores más importantes del sistema económico de un país debido a que aporta significativamente al desarrollo socioeconómico; puesto, que en su proceso de producción se involucran bienes de capital de gran avance tecnológico y mano de obra altamente calificada. Es por esto, que para el desarrollo de esta investigación se planteó como objetivo analizar el impacto de las políticas públicas restrictivas implementadas en el país desde el año 2014 en la actividad empresarial del sector automotriz del Ecuador y proponer estrategias que minimicen sus efectos negativos. Lo cual, se desarrolló mediante el diagnóstico y análisis de las diferentes variables objeto de estudio; lo que permitió apreciar, que las medidas aplicadas tuvieron un impacto negativo en el sector automotriz al darse una contracción de las exportaciones y las ventas locales de vehículos de producción nacional del 91,44% y 47,34% respectivamente. De ahí que, se procedió a presentar un conjunto de recomendaciones enfocadas a optimizar el tiempo del proceso de ensamblaje y producción del sector automotriz y al fomento y utilización de partes de producción nacional; así, como al fortalecimiento del intercambio comercial con el resto del mundo para incentivar al desarrollo y expansión de este sector.

Palabras claves: Medidas restrictivas, competitividad, desarrollo empresarial, estrategias empresariales y rentabilidad.

ABSTRACT

The automotive industry comprises one of the most important sectors of a country's economic system because it contributes significantly to socioeconomic development; Since, in its production process capital goods of great technological advancement and highly skilled labor are involved. That is why, for the development of this research, the objective was to analyze the impact of restrictive public policies implemented in the country since 2014 on the business activity of the automotive sector in Ecuador and propose strategies that minimize their negative effects. Which, was developed through the diagnosis and analysis of the different variables under study; what allowed to appreciate, that the measures applied had a negative impact in the automotive sector when there was a contraction of the exports and the local sales of vehicles of national production of 91,44% and 47,34% respectively. Hence, we proceeded to present a set of recommendations focused on optimizing the time of the assembly and production process of the automotive sector and the promotion and use of national production parts; thus, as to the strengthening of the commercial exchange with the rest of the world to encourage the development and expansion of this sector.

Keywords: Restrictive measures, competitiveness, business development, business strategies and profitability.

INDICE

AGRADECIMIENTO.....	i
DEDICATORIA.....	ii
CERTIFICADO DE REVISIÓN FINAL	iii
CERTIFICADO REVISIÓN ANTIPLAGIO	iv
RESUMEN	v
ABSTRACT	vi
INTRODUCCIÓN	1
Antecedentes	2
Problema de investigación	4
Delimitación	5
Hipótesis	6
Objetivos de la investigación	6
Variables e indicadores	7
Justificación e importancia	8
Novedad.....	9
Alcance o tipo de la investigación.....	9
CAPÍTULO I: MARCO TEÓRICO	12
1.1. Reseña histórica del sector automotriz.....	12
1.2. Marco Teórico	16
1.2.1. Políticas Comerciales	16
1.2.2. El Comercio Internacional	19
1.2.3. Modelo de Industrialización por Sustitución de Importaciones (ISI).....	24
1.2.4. Estrategia empresarial	27
CAPÍTULO II: MARCO METODOLÓGICO	33
2.1. Diseño metodológico de la investigación.....	33

2.2.	Tipos de investigación.....	33
2.2.1.	Investigación No Experimental.....	34
2.2.2.	Investigación Exploratoria.....	34
2.2.3.	Investigación Descriptiva.....	35
2.3.	Enfoques de investigación.....	35
2.3.1.	Enfoque cuantitativo.....	36
2.4.	Conceptualización y Operacionalización de las variables de la investigación	37
2.4.1.	Conceptualización de las variables.....	37
2.4.2.	Operacionalización de las variables.....	38
2.5.	Métodos de investigación.....	40
2.5.1.	Método Inductivo.....	40
2.5.2.	Método Analítico.....	41
2.6.	Técnicas de recopilación de información.....	41
CAPÍTULO III: ANÁLISIS DEL SECTOR AUTOMOTRIZ ECUATORIANO.....		44
3.1.	Sector automotriz.....	44
3.1.1.	Mercado automotriz ecuatoriano.....	44
3.1.2.	Exportaciones de vehículos de producción nacional.....	50
3.1.3.	Importaciones de vehículos a Ecuador.....	53
3.1.4.	Generación de empleo del sector automotriz ecuatoriano.....	55
3.1.5.	Sector automotriz con respecto al PIB y a la industria manufacturera...57	
3.2.	Acuerdo comercial multipartes con la Unión Europea.....	59
3.2.1.	Disposiciones generales del acuerdo comercial.....	59
3.2.2.	Comercio de vehículos y sus partes en el Ecuador tras la firma del Acuerdo Comercial con la Unión Europea.....	60
3.3.	Diagnóstico y análisis de las estrategias empresariales de la compañía General Motors del Ecuador S.A.....	62

3.3.1. Descripción de las estrategias implementadas por la compañía General Motors del Ecuador.....	62
3.3.2. Estrategias empresariales de la compañía	64
3.3.3. Estrategias empresariales de la compañía	68
3.3.4. Validación de las estrategias empresariales de la compañía General Motors del Ecuador S.A.....	70
CAPÍTULO IV: PROPUESTA.....	75
4.1. Descripción de la propuesta	75
4.2. Objetivo de la propuesta.....	75
4.3. Alcance de la propuesta.....	75
4.4. Propuesta de la investigación.....	76
CONCLUSIONES	79
RECOMENDACIONES	80
BIBLIOGRAFÍA	81
ANEXOS	85

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Composición de las ventas de automóviles (2010 – 2014).....	46
Tabla 2 Composición de las ventas de automóviles (2014 - 2018).....	48
Tabla 3 Venta anual de vehículos de producción nacional por ensambladora..	49
Tabla 4 Exportación de automóviles por ensambladora.....	52
Tabla 5 Empleo de la fabricación y ensamblaje de vehículos.....	56
Tabla 6 Comercio y reparación de vehículos y motocicletas.....	57
Tabla 7 Fabricación de equipo de transporte con respecto a PIB Real.....	58
Tabla 8 Fabricación de equipo de transporte/industria manufacturera.....	59
Tabla 9 Venta de automóviles de Chevrolet por provincia.....	71

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1 Venta anual de vehículos.....	47
Gráfico 2 Evolución de las exportaciones de vehículos (2010 – 2014).....	50
Gráfico 3 Evolución de las exportaciones de vehículos (2014 – 2018).....	51
Gráfico 4 Evolución de las importaciones de vehículos(2010 – 2014).....	53
Gráfico 5 Evolución de las importaciones de vehículos(2015 – 2018).....	54
Gráfico 6 Empleo sector automotor.....	55
Gráfico 7 Fabricación de equipos de transporte.....	57
Gráfico 8 Evolución de las ventas de vehículos.....	61
Gráfico 9 Ventas anuales de la marca Chevrolet.....	71
Gráfico 10 Ventas anuales de la marca KIA.....	72
Gráfico 11 Ventas anuales de la marca Hyundai.....	72
Gráfico 12 Ventas anuales de la marca Grean Wall.....	73

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1 Instrumentos de política comercial	21
Ilustración 2 Beneficios del comercio internacional según la ventaja comparativa	21
Ilustración 3 Factores explicativos del comercio internacional.....	22
Ilustración 4 Esquema del modelo ISI	25
Ilustración 5 Análisis estratégico.....	29
Ilustración 6 Tipos de estrategias empresarial.....	30
Ilustración 7 Paradigmas o enfoque de investigación	36
Ilustración 8 Medidas restrictivas al sector automotriz	45
Ilustración 9 Empresas asociadas a General Motors Ecuador.....	66
Ilustración 10 Estrategia de sostenibilidad responsable de la compañía Chevrolet.....	67

INDICE DE CUADROS

Cuadro 1 Variables e indicadores.....	7
Cuadro 2 Beneficios y costos de una política comercial	19
Cuadro 3 Esquema de los componentes del diseño de la investigación.....	33
Cuadro 4 Operacionalización de las variables.....	38
Cuadro 5 Operacionalización de las variables	39

INTRODUCCIÓN

La industria automotriz comprende uno de los sectores más importantes del sistema económico de un país aportando significativamente a su desarrollo socioeconómico; pues en su proceso de producción se involucra bienes de capital de gran avance tecnológico y mano de obra altamente calificada. Dentro de este orden de ideas, cabe mencionar que en esta última década se ha evidenciado a nivel mundial el auge de esta industria, debido al creciente número de países que han incorporado dentro de sus medios de producción el ensamblaje de vehículos, dando paso a la entrada de inversión extranjera directa de importantes empresas multinacionales del sector automotor como por ejemplo General Motor, Ford, Toyota, BMW Group, entre otras.

En el caso de Ecuador, el ensamblaje de vehículos tiene sus orígenes en la década de los 90 cuando surgen las primeras empresas importadoras y comercializadoras de automóviles en el país, pero este sector toma mayor relevancia para la economía a partir de la dolarización de la economía ecuatoriana, llegando a consolidarse en la segunda década del siglo XXI debido al auge de esta industria durante los años 2010 – 2012, lo que contribuyó al desarrollo de la industria manufacturera del país debido al encadenamiento productivo del sector automotriz.

Posteriormente, en el año 2014 se implementaron distintas políticas públicas restrictivas direccionadas a contrarrestar los efectos negativos de la caída de los precios del petróleo, debido a que éste es el principal producto de exportación y generador de divisas de la economía ecuatoriana; estas medidas, tenían como finalidad proteger a la industria nacional y fomentar el desarrollo de la producción local para así alcanzar el cambio de la matriz productiva del país. Pero, éstas tuvieron un efecto adverso en las industrias nacionales como fue en el caso de la industria automotriz, la misma que vio reducido sus márgenes de ventas y rentabilidad con la implementación de dichas políticas, dando como resultado el estancamiento de este sector.

Es así, que la ejecución de estas políticas tuvo como resultado una contracción en las importaciones de automóviles del 52% durante el 2012 al 2016, pero a su vez se dio una reducción de aproximadamente el 55% en la fabricación o ensamblaje de vehículos en el país, lo cual se vio reflejado en la participación de esta industria local en el Producto Interno Bruto (PIB) la cual paso de 2,1% al 1,1% en dicho lapso de tiempo lo que significó una reducción de un punto porcentual durante este periodo, dándose un efecto negativo para la industria nacional. (ESPAE, 2017)

Además, cabe mencionar que en el año 2003 las ventas de automóviles ensamblados en el país ascendían a 22.768 lo que representa el 39% de las ventas totales y 35.327 importados es decir el 61%; mientras, que una década después la comercialización de vehículos de producción nacional se incrementó pasando a representar el 49% de las ventas total y los importados se redujeron al 51%. Esto permite evidenciar que el ensamblaje de vehículos es un sector importante en el país que cuenta con el potencial para desarrollar y aportar a la economía ecuatoriano en el largo plazo.

De ahí, que la importancia del desarrollo de este trabajo de investigación se centra en la realización de un análisis de la industria automotriz en el país, para de esta manera conocer la incidencia de la aplicación de políticas públicas restrictivas en la actividad empresarial de este sector. Para lo cual se indagará sobre dos aspectos importantes que son: i) el impacto de las políticas aplicadas en el desarrollo del sector automotriz, y ii) diagnosticar la situación del sector automotriz del país.

Antecedentes

En el Ecuador la importación de vehículos terrestres tuvo origen en el año de 1926 tras la construcción del primer concesionario de automóviles del país, propiedad del señor Enrique Maulme Barrat, empresario a quien se le atribuye la introducción de automóviles producidos por General Motors al Ecuador bajo la marca Chevrolet. Posteriormente, en la década de 1950 inicia en el país el ensamblaje local de vehículos a través de la actividad conjunta entre empresas del sector metalmecánico con empresas del sector textil debido a que las primeras se encargaban de producir

la carrocería del automóvil; mientras que las segundas producían el tapizado y los asientos del automotor (CINAE, 2018).

Bajo este contexto, cabe indicar que la primera empresa ensambladora de vehículos en el país fue creada en el año de 1970, la cual se constituye con el nombre comercial de “Autos y Maquinas del Ecuador S.A.” o también conocida como AYMESA. Esta compañía ofertó al mercado ecuatoriano en el año de 1973 el primer auto ensamblado 100% en el país con una producción total de 144 unidades en ese año; siendo la década de 1970 un periodo de introducción y aprendizaje para las empresas que conformaban la industria automotriz del Ecuador dado que el ensamblaje nacional de automóviles estaba limitada por la tecnología empleada en aquella época y la baja aceptación del consumidor ecuatoriano por los vehículos ensamblados dentro del territorio nacional.

No obstante, a finales de la década de 1980 gracias al programa “Plan de Vehículo Popular¹” impulsado en el gobierno de Rodrigo Borja Cevallos, el ensamblaje nacional de vehículos presentó un incremento del 54.21% en el periodo de 1987 a 1988; pues este rubro pasó de 7.864 unidades a 12.127 vehículos en solo un año de vigencia del programa antes mencionado. Por otra parte, en el año de 1992, Ecuador firma un acuerdo de libre comercio con Colombia y Perú; con lo cual las empresas que conforman el sector automotriz ecuatoriano realizaron significativas inversiones para ensamblar vehículos de excelente calidad y así puedan competir con los autos importados del mercado europeo, norteamericano y/o asiáticos (Martínez López, 2015).

A partir del año 2000, el país experimentó un periodo de estabilidad económica gracias al proceso de dolarización. Esto se vio reflejado en la actividad empresarial del sector automotriz dado que durante el periodo 2000 – 2012 este sector de la economía ecuatoriana presentó un crecimiento promedio del 16% anual; es así que en el 2012 se ensamblaron en el país 81.398 vehículos y se vendieron

¹ El Plan Vehículo Popular fue un programa enfocado incentivar la producción nacional de los automóviles dentro de las que constaba las marcas Andino, San Remo, Suzuki Forsa I y Fiat Uno, cuyas piezas y partes eran fabricadas en Brasil, pero ensambladas en el Ecuador. (García, 2016)

aproximadamente 121.446 automóviles de los cuales el 46% fueron ensamblados en el Ecuador (IDE Business School, 2016).

De igual forma, las exportaciones de automóviles ensamblados en el Ecuador durante el periodo 2000 – 2012 registró una tendencia creciente del 14% anual; siendo el máximo de automóviles exportados de 26.000 unidades en el año 2007 a los países miembros de la Comunidad Andina de Naciones (CAN), especialmente a Colombia y Perú. Por lo cual, los problemas y la etapa de crisis que experimentó el sector automotriz ecuatoriano inicia con la adopción de las políticas públicas restrictivas, tal como se podrá comprobar en los siguientes puntos del presente trabajo de investigación científica.

Problema de investigación

El Ecuador desde su inserción al mercado internacional, por medio de las exportaciones de cacao en el año de 1880, presenta una economía basada en la exportación de materias primas principalmente cacao, banano, camarón y petróleo; por lo cual, su demanda interna de bienes con valor agregado debe ser cubierta con productos importados (Acosta Reveles, 2016).

Esta situación de intercambio comercial genera problemas para la economía ecuatoriana debido a que el precio internacional de los bienes primarios es susceptible a cambios constantes en función a las condiciones de mercado del producto que se está comercializando, como evidencia de ello, se puede citar el caso del precio internacional del barril de petróleo que hasta el primer semestre del año 2014 registraba una tendencia creciente llegando hasta los 98.9 dólares por barril; sin embargo, a finales de ese mismo año el precio internacional por barril de petróleo ecuatoriano se comercializaba a 53.55 dólares, es decir una reducción del 46% aproximadamente en seis meses.

Dado que la economía ecuatoriana se basa principalmente en las exportaciones de petróleo, la disminución de los ingresos por este rubro generó recesión económica en el país. Con lo cual, en el gobierno del Econ. Rafael Correa se aplicaron diversas medidas económicas de carácter restrictivas con los objetivos de

proteger la industria nacional, impulsar el cambio de la matriz productiva, evitar la salida de divisas del mercado interno y promover la inversión privada dentro del territorio nacional.

Dentro de las políticas públicas restrictivas que se emplearon se encuentran la adopción de salvaguardias, la implementación de cupos a la importación, entre otros. Estas medidas afectaron a toda la actividad empresarial del país, lo cual incluye al sector automotriz; pues de acuerdo con los informes presentados por la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE) en el periodo 2015 – 2016 tanto las ventas de automóviles producidos por empresas radicadas en el Ecuador como vehículos importados disminuyeron en un 50% ocasionando que cerca de 1.000 personas sean retiradas de sus puestos de trabajo por las bajas ventas que registraba la industria automotriz (Araujo, 2016).

En base a estas premisas, el problema a indagar en el presente estudio es la afectación del sector automotriz debido a las políticas económicas restrictivas aplicadas por el gobierno anterior y a su vez analizar los efectos que se han generado en dicho sector luego de la firma del Acuerdo Comercial Multipartes con la Unión Europea.

Dentro de este orden de ideas, se planteó como pregunta de investigación lo siguiente:

¿Qué estrategias empresariales se debería implementar para contrarrestar el efecto negativo de las políticas públicas restrictivas en la actividad empresarial del Automotriz del Ecuador?

Delimitación

Espacial:

La investigación de campo del presente estudio se enfoca en la industria automotriz del Ecuador y la actividad comercial del sector.

Temporal:

Con el objetivo de conocer la evolución del sector automotriz antes y después de la aplicación de las políticas públicas restrictivas, se analizará el periodo comprendido entre el 2010 al 2018, para de esta manera tener una mejor perspectiva de la situación del sector automotriz en los últimos años.

Hipótesis

Las políticas públicas restrictivas afectan a la actividad empresarial poniendo en riesgo la permanencia de las empresas del sector automotriz en el mercado ecuatoriano.

Variable independiente: Políticas públicas restrictivas.

Variables dependientes: VD1 Permanencia del sector automotriz ecuatoriano.

VD2 Estabilidad económica y social del país.

VD3 Generación de empleo.

Objetivos de la investigación

Objetivo General

Analizar el impacto de las políticas públicas restrictivas en la actividad empresarial del sector automotriz del Ecuador durante el periodo 2010 – 2018, proponiendo estrategias que minimicen sus efectos negativos.

Objetivos Específicos

- Analizar los fundamentos teóricos vinculados a la política comercial restrictiva y los principales aspectos de las economías abiertas al comercio internacional.
- Diagnosticar la situación del sector automotriz del Ecuador durante el periodo 2010 – 2018

- Proponer estrategias empresariales que permitan a las firmas automotrices contrarrestar los efectos de las medidas restrictivas.

Variables e indicadores

Cuadro 1 Variables e indicadores

Objetivo	Variable	Indicadores	Fuente
Caracterizar el mercado automotriz	Producción de vehículos por:	<ul style="list-style-type: none"> • Ensambladora. • Tipo de vehículo 	Base de datos de la (AEADE) disponible en: http://www.aeade.net
	Exportación de vehículos por:	<ul style="list-style-type: none"> • Ensambladora • Tipo de vehículo • Modelo, marca y país. 	
	Importación de vehículos por:	<ul style="list-style-type: none"> • Tipo de vehículo • Marca y país 	
	Venta de vehículos por:	<ul style="list-style-type: none"> • Ensamblaje local • Importaciones • Tipo de vehículo • Según principales provincias 	
	Fabricación de equipos de transporte con año base 2007:	<ul style="list-style-type: none"> • En miles de USD • Con respecto al PIB 	Banco Central del Ecuador (BCE). Disponible en: https://contenido.bce.fin.ec/documentos/PublicacionesNotas/Catalogo/CuentasNacionales/Anuales/Dolares/indicecn1.htm
Personal ocupado en el sector automotriz	<ul style="list-style-type: none"> • Por tipo de empresas 	AEADE (2018) Sector automotor en cifras. Disponible en: http://www.aeade.net/wp-content/uploads/2019/03/Anuario%202018.pdf	

Autor: Oswaldo Campos

Justificación e importancia

La industria automotriz en el Ecuador ha contribuido a la creación de fuentes de empleo tanto directo como indirecto; es así, que a finales del año 2018 se registraron cerca de 68.155 personas trabajando en este sector económico del país, siendo las áreas de empleo las siguientes:

- Ensamblaje de vehículos.
- Fabricación de la estructura metalmecánica (carrocería del automóvil).
- Fabricación de piezas, partes y repuestos de vehículos.
- Venta de automóviles.
- Mantenimiento y reparación de autos.

De igual forma, este sector económico contribuye con los ingresos que percibe el Estado a través de los tributos que los entes de control recaudan por la importación y comercialización de vehículos en el país (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2019).

De acuerdo, a las estadísticas proporcionadas por el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC) en el sector automotriz hasta el año 2018 se encuentran laborando alrededor de 68.115 personas, es decir 11.314 personas más que en el primer semestre del mismo año; por su parte, con lo que respecta a la recaudación de impuestos el sector automotriz en el 2017 aportó con aproximadamente 1.221 millones de dólares (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2019).

Por otra parte, a inicios del año 2017 entro en vigencia el Acuerdo Comercial suscrito con la Unión Europea el mismo que beneficiará el flujo comercial entre ambas partes, el cual tiene como finalidad desarrollar la generación de fuentes de empleo en el Ecuador y a su vez fomentar el desarrollo de la industria nacional a través de la atracción de inversión extranjera directa y tecnología para los distintos sectores de la economía ecuatoriana, lo cual permitirá mejorar la economía ecuatoriana y alcanzar un desarrollo sostenible. De ahí, que se haya establecido la reducción de manera gradual de los aranceles a las exportaciones y la eliminación de la medida restrictiva a las importaciones como es las salvaguardas, para de esta manera ampliar

el intercambio comercial de bienes y servicios entre los países participantes de dicho convenio.

Bajo este orden de ideas, la relevancia de la elaboración del presente estudio radica en indagar y conocer cómo ha incidido el acuerdo comercial suscrito entre Ecuador y la Unión Europea en el desarrollo de la industria automotriz a partir del año 2017, debido a que este sector a través del encadenamiento productivo contribuye a la dinamización de la economía ecuatoriana y al desarrollo social del país. Basado en esto cada capítulo estará enfocado a sustentar tanto teórica como numéricamente los objetivos formulados en el presente trabajo con la finalidad que sea útil para futuras indagaciones sobre temas relacionados al que se está analizando.

Novedad

Como propuesta innovadora del presente trabajo de investigación se describirá los beneficios del acuerdo comercial entre Ecuador y la Unión Europea para la industria automotriz; y cómo este tipo de convenios comerciales pueden incentivar la economía del país. En la actualidad, Ecuador ha perdido competitividad por la deficiencia de su sistema productivo lo que ha ocasiona el debilitamiento de la economía ecuatoriana y el incremento de los niveles de desempleo y subempleo, lo que desencadena un incremento de los niveles de pobreza en el país.

Es por esto, que el aporte al desarrollo tecnológico y de conocimientos que se obtiene de las alianzas estratégicas internacionales podrá significar una solución viable al problema planteado en este estudio, a través del fomento de las industrias nacionales y la elaboración y comercialización de productos que contengan un significativo valor agregado.

Alcance o tipo de la investigación

Para el desarrollo del presente estudio se utilizará una investigación de carácter descriptiva/exploratorio a través de lo cual se busca recopilar la información relevante sobre el tema que se está indagando y establecer las características y comportamiento del fenómeno objeto de estudio; además, se aplicará un enfoque

cuantitativo por medio del cual se obtendrá la información estadística que contribuya analizar la situación actual de la industria automotriz con la aplicación del acuerdo comercial con la Unión Europea y cómo era ésta antes de la implementación del mismo.

Para lo cual, se recurrirá a fuentes oficiales tanto de instituciones públicas y privadas como son el Banco Central (BCE), el Instituto Nacional de Estadísticas y Censo, la Cámara de la Industria Automotriz del Ecuador (CINAE), la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, el Ministerio de Comercio Exterior, entre otras.

Finalmente, la investigación tiene un carácter histórico/teórico debido a que para la elaboración de los fundamentos teóricos se utilizará un análisis sobre diferentes teorías relacionadas con el problema que se está investigando y adicionalmente se realizará un análisis sobre distintos hechos de la industria automotriz.

Marco Teórico

Capítulo I

CAPÍTULO I: MARCO TEÓRICO

1.1. Reseña histórica del sector automotriz

En los años 50, la incorporación del sector industrial a la economía Latinoamérica se consolidó como el eje central de acción para lograr el crecimiento económico de la región, lo cual dio paso a la implementación de políticas y estrategias direccionadas al fomento del mismo. Es así, que se da inicio a un proceso de industrialización de los países de la región a través de la incorporación de valor agregado a la producción local para de esta manera ampliar las relaciones comerciales con otros países y diversificar su oferta exportable.

Esto dio paso al fomento de diversos sectores industriales especialmente de aquellos que para la fabricación de los productos o bienes requerían la utilización de un bajo o intermedio grado de complejidad tecnológica. Entre los cuales, se encontraba el sector automotriz el cual se inició y tuvo éxito principalmente en aquellos países que contaban con un desarrollo económico más grandes tales como México, Brasil y Argentina, posteriormente economías más pequeñas de la región fomentaron la industria automotriz en sus países.

En el caso de Ecuador no fue hasta el año 60 que se consolidó la industria automotriz en el país la misma que tuvo sus orígenes a mediados de los 50 con la instalación de pequeñas fábricas dedicadas a la producción de piezas y partes. Pero ya en la década de los 60 el gobierno nacional con el objetivo de fomentar el desarrollo de las industrias en el país ejecuta la Ley de Fomento Industrial, la misma que incorporaba incentivos para la fabricación de otros componentes y partes de los automóviles que se encontraban en circulación en el país. (Calero, 2004)

El sector textil y el metalmecánico fueron los que dieron origen al surgimiento de la industria automotriz en los años 50 en la cual se dedicaban principalmente a la elaboración de asientos para buses y algunas partes de automóviles, posteriormente empezaron con la fabricación de la carrocería de los vehículos y piezas metálicas. Una década después con los incentivos establecidos por parte del gobierno estos sectores fueron creciendo e incursionaron en la fabricación de otras partes y piezas que requerían una constante renovación por su vida útil. (CINAE, 2018)

A inicios de las décadas de los 70 el Ecuador pasó de producir partes y piezas de vehículos a ensamblar los primeros automóviles en el país; lo cual, se debió a la instalación de la primera fábrica ensambladora de automóviles denominada Automóviles del Ecuador S.A (AYMESA) la misma que empezó su funcionamiento en el año 1973 con el ensamblaje del automóvil modelo Andino, con 144 unidades de vehículos de este modelo, alcanzando hasta el año 1980 un total de más de 5.000 unidades producidas. (CINAE, 2018)

Posterior la Comunidad Andina integrada por Bolivia, Colombia, Perú, Chile, Venezuela y Ecuador en el año de 1977 establecieron un reglamento denominado Programa de la Industria Automotriz cuya finalidad era fomentar el ensamblaje de vehículos con una mayor eficiencia y productividad a través de la utilización e implementación de tecnología en el proceso de fabricación y así expandir la oferta de empleo del sector y mejorar el saldo de la balanza comercial de los países que integraban este bloque; adicionalmente, querían consolidar la industria automotriz y lograr la apertura de mercados internacionales. (CEPAL, 1992)

Este programa permitió el establecimiento de distintos convenios entre los países de la subregión entre los que constaban los siguientes: i) convenio de ensamblaje, el cual otorgaba la autorización para que los países de la subregión ensamblaran los modelos de sus vehículos en todos los países pertenecientes a ésta; ii) convenio de coproducción, se caracterizaba que en caso de que los fabricantes de vehículos ensamblaran sus automóviles en varios países miembros, tengan la posibilidad de fabricar un mayor porcentaje de determinados componentes o partes; iii) convenio de complementación, consistía en la especialización en la fabricación de determinadas piezas o partes por medio de un acuerdo mutuo entre varios países miembros establecían que produciría cada país. (Moreno Ramírez & Naranjo Celorio, 2002)

Por medio de estos convenios este grupo de país tenían como propósito fomentar la expansión de la industria automotriz y mejorar la competitividad en los países de la subregión, mediante la especialización y ampliación en la fabricación de vehículos y componentes. Adicionalmente, se establecieron determinados requisitos o particularidades para la ejecución de los convenios, los cuales consistían en que los

empresarios que se dedicaban al ensamblaje de automóviles debían establecer que modelos de vehículos iban a producir en el país y fabricarlos en un periodo de tiempo determinado. Por su parte, los beneficios de liberación relacionados a los componentes eran específicamente para todas aquellas partes o piezas importadas y que no se produjeran en el país, para de esta manera incentivar la producción nacional y reducir la importación de las mismas.

Bajo este mismo contexto, se establecieron medidas proteccionistas direccionadas a beneficiar a la industria nacional automotriz mediante el establecimiento de aranceles a las importaciones de vehículos de producción nacional. Estos aranceles estaban clasificados en tres grupos: i) un arancel del 115% para los vehículos para el transporte públicos y automóviles con un cilindraje de 1.050 c.c. a 2.000 c.c; ii) del 50% para vehículos con motor a diésel y gasolina; iii) del 35% y 50% para partes o piezas de automóviles.

En el caso de Ecuador se diseñó un programa interno denominado Plan de Vehículo Popular el cual se puso en marcha en el año de 1988, el mismo que dio como resultado un incremento en el número de unidades de automóviles producidas a nivel local pasando de 5.000 unidades hasta 1980 a 7.864 vehículos en 1987 y un año después ya se producían 12.127 unidades en el país, es decir en un solo año la producción nacional se incrementó en el 54,21%. (Meléndez, 2015)

Posteriormente, en el año de 1992 se eliminan las restricciones a las importaciones entre Ecuador, Colombia y Venezuela lo que contribuye a ampliar el libre comercio entre éstos, lo cual favoreció a los países fabricantes de vehículos permitiendo el incremento del número de unidades exportadas a otros países de la subregión. A finales de la década de los noventa se amplían los diálogos con la Organización Mundial de Comercio (OMC), lo que dio paso para que en 1999 se realizarán reformas y modificaciones al Convenio de Complementación. (CINAE, 2018)

Por su parte, la industria automotriz ecuatoriana con el establecimiento de los diferentes convenios y programas se fue fortaleciendo paulatinamente hasta quedar completamente instaurada a través de la instalación de tres fábricas de ensamblaje en el país y empresas multinacionales que contribuyen con las mejoras tecnológicas

en el sector, esto ha contribuido a la generación de miles de fuentes de empleo y dinamización de la economía por medio del encadenamiento productivo con otros sectores y ramas de actividades en el país.

Además, cabe mencionar que la estabilidad económica que obtuvo el país con la dolarización contribuyó al crecimiento de la industria automotriz durante los años 2000 – 2012, periodo en el cual se puede evidenciar una tasa de crecimiento promedio del 15% anual; de ahí que, en el 2012 se registrará el número más alto de unidades vendidas en el país alcanzando una cifra de 121.446 automóviles, de los cuales 81.398 unidades era de producción nacional. Además, este sector a través del encadenamiento productivo hasta el año 2018 generó plazas de trabajo para aproximadamente 68.155 empleados. (AEADE, 2018)

Con lo que respecta, a las exportaciones de vehículos de producción nacional durante el periodo comprendido entre el 2000 al 2012 presento una tasa de crecimiento promedio del 14% anual, siendo en el año 2015 donde las ventas al exterior alcanzaron su punto más alto con 25.916 unidades exportadas principalmente a países como Colombia, Perú, entre otros, esto permite evidenciar el repunte e importancia que ha tenido este sector para la economía ecuatoriana durante ese lapso de tiempo. (AEADE, 2018)

Esto conlleva, a que en el país se realizarán diversas investigaciones direccionadas a conocer la relevancia de la industria automotriz para el crecimiento económico y social del país y la incidencia de la aplicación de políticas públicas restrictivas en éste; en los siguientes apartados se presentan algunos de estos estudios realizados.

De acuerdo, a un estudio realizado por Mackay, C., y Poveda, G. (2018) señalan que la industria automotriz es un importante sector dinamizador de la economía de un país a través de encadenamiento productivo, debido a que el ensamblaje de automóviles requiere para su proceso de fabricación de insumos y materias primas que son producidos por otros sectores productivos como son el metalmecánico, el textil, entre otros; adicionalmente, el sector automotriz se encuentra entre los sectores estratégicos para el cambio de la matriz productiva al producir bienes con un alto contenido de valor agregado. Por lo tanto, la aplicación de políticas

públicas restrictivas ha afectado de manera directa al sector automotriz reduciendo las ventas en aproximadamente el 53%, lo que ocasiona que se reduzcan las unidades producidas y por ende incrementa el desempleo en el país.

Por su parte, Milo, J. (Mielo Prieto, 2018) afirma que las medidas restrictivas aplicadas por el gobierno nacional para proteger a la industria nacional tuvieron un efecto adverso que dio como resultado la disminución del número de unidades de vehículos ensamblados a nivel nacional en aproximadamente el 55% y las ventas de vehículos de producción nacional pasaron de 56.395 unidades en 2012 a 31.738 unidades en el 2016 es decir una reducción del 43,72%, mientras que las exportaciones se contrajeron en el 97% y las importaciones en el 52% durante el mismo periodo.

1.2. Marco Teórico

1.2.1. Políticas Comerciales

La política comercial constituye un instrumento o herramienta que le permite al Estado controlar y regular las relaciones comerciales con los países del resto del mundo; las cuales, están integradas por un conjunto de reglas que tienen como finalidad normar el ingreso de mercaderías al país y de esta manera evitar que exista una afectación a la industria nacional y por ende al saldo de la balanza comercial. (Gibbs, 2007)

Esto ha conllevado a que las políticas comerciales se configuren como una importante herramienta para el desarrollo y competitividad de los sectores productivo y estratégicos de los países; a través, de las cuales el Estado busca incentivar la producción nacional de bienes con valor agregado, la apertura de nuevos mercados internacionales y regular el ingreso de bienes o productos importados que sean producidos en el mercado local; por lo tanto, es fundamental el establecimiento de políticas comerciales idóneas y estratégicas que no afecten las relaciones comerciales con otros países. (Tacuri Encalada, 2018)

Es por esto, que las políticas comerciales están ligadas de manera directa con el comercio internacional y la ampliación de las relaciones comerciales con otros mercados a través de la suscripción de acuerdos comerciales unilaterales, bilaterales,

entre otros, que fortalezcan el flujo comercial de bienes y servicios con preferencias arancelarias que beneficie a ambas naciones participantes. Adicionalmente, tiene como finalidad el intercambio de tecnología y la atracción de capitales extranjeros que contribuyan a la industria de una economía. Es decir, la política comercial tiene como objetivo:

- Reducir los costos de producción para las empresas locales,
- Contribuir al desarrollo comercial, tecnológico e industrial,
- Diversificar la matriz productiva,
- Fomentar la producción nacional de bienes con valor agregado,
- Diversificar la oferta exportable,
- Ampliar la apertura de los mercados internacionales para la exportación de productos.

De ahí que, las políticas comerciales se dividan en dos tipos las políticas proteccionistas las cuales están diseñadas con la finalidad de fomentar las exportaciones de producción nacional por medio de la reducción de las importaciones con el objetivo de proteger a la industria local de la competencia externa; por otra parte, se encuentran las políticas de libre comercio las cuales tiene como objetivo fomentar al desarrollo de la industria local a través de la apertura del ingreso productos extranjeros sometiendo a las empresas del país a competir con las industrias extranjeras. (Martín Pereyra, 2015)

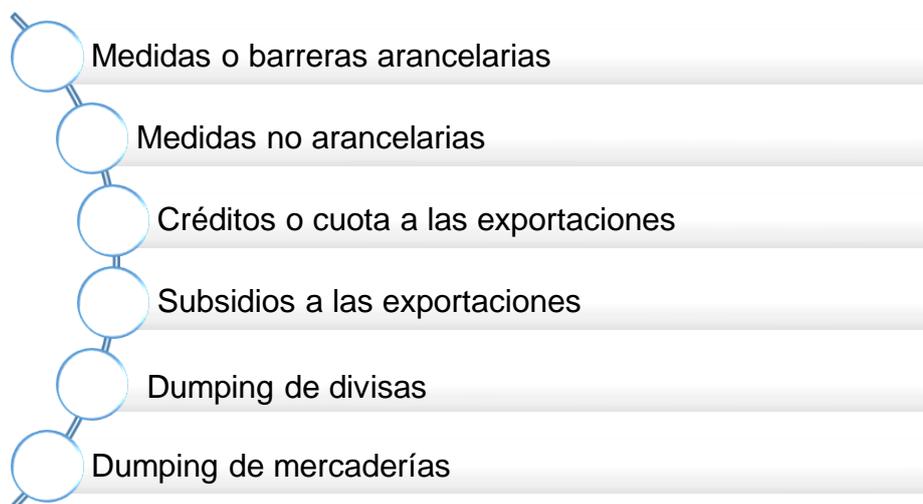
A continuación, se presenta las principales razones que motiva a un gobierno a implementar políticas comerciales restrictivas o proteccionistas:

- ✓ Proteger a las industrias locales de la competencia con empresas externas,
- ✓ Incentivar la demanda de bienes o servicios de producción nacional,
- ✓ Proteger a las industrias que recién empiezan su actividad,
- ✓ Crear puesto de empleo en el país,

- ✓ Atraer Capital Extranjero e innovación tecnológica,
- ✓ Instaurar estándares de seguridad alimenticia y cuidado ambiental,
- ✓ Reducir el déficit en la balanza comercial,
- ✓ Evitar que las empresas locales se vean afectadas por el dumping.

Bajo este contexto, cabe mencionar que en la política comercial existen diversas medidas o acciones que se puede aplicar dependiendo de la situación u objetivo económico de un país, estos pueden aranceles a las importaciones de determinados productos, restricciones no arancelarias, requisitos legales para la limitación a la importación de determinados bienes, entre otros. A continuación, se muestran los instrumentos de la política comercial:

Ilustración 1 Instrumentos de política comercial



Fuente: *Políticas Comerciales. Organización de las Naciones Unidas (2013).*

Uno de los principales instrumentos de política comercial que se utilizan son los aranceles debido a que contribuyen a fomentar el desarrollo de la industria nacional, al encarecer los bienes y productos importados que ingresan al país haciendo que pierdan competitividad frente a la producción nacional. Actualmente, con el pasar de los años esta medida es acompañada con la implementación de subvenciones que

aportan al desarrollo de determinados sectores considerados como estratégicos para la diversificación de matriz productiva. (Naciones Unidas, 2019)

En la siguiente tabla, se presenta cuáles son los beneficios y costos de la aplicación de políticas comerciales:

Cuadro 2 Beneficios y costos de una política comercial

	Arancel	Subsidio	Cuota	Restricción a las exportaciones
Excedente productores	Aumenta	Aumenta	Aumenta	Aumenta
Excedente consumidores	Disminuye	Disminuye	Disminuye	Disminuye
Ingresos del gobierno	Aumenta	Disminuye	Sin cambio	Sin cambio
Bienestar nacional global	Ambiguo	Disminuye	Ambiguo	Disminuye

Fuente: *Políticas Comerciales* de la Cepal, 2009

Autor: Oswaldo Campos

Como se puede observar, cada uno de los instrumentos de política comercial inciden en diferentes ámbitos de la economía de un país, al analizar cada una de las medidas o acciones se aprecia que todas contribuyen a mejorar el bienestar de la producción nacional y disminuyen el excedente del consumidor; pero, en el caso de los ingresos del gobierno estos solo incrementan como resultado de la implementación de los aranceles que terminan siendo a su vez una medida recaudatoria de impuestos, mientras que los subsidios ocasionan que la liquidez del gobierno disminuya al tener que otorgar financiamiento a las exportaciones y sectores productivos.

1.2.2. El Comercio Internacional

El comercio internacional es un acto en el cual participan dos a más países en el intercambio de bienes, servicios y conocimientos, con la finalidad de la satisfacer las necesidades que no pueden ser cubiertas por la economía interna. Para que esto ocurra, los países que intervienen deben tener una economía abierta para la interacción comercial con las economías del mundo. No hay dudas de que el comercio

internacional sea un factor muy influyente en el desarrollo de las naciones. Sin embargo, estas ideas sobre el comercio han originado que a lo largo de los años surjan diversas disyuntivas y puntos de vistas sobre si un país debe o no tener una economía abierta. Por lo cual, en la política comercial de una economía siempre se va a presentar, la disyuntiva si se debe incentivar el comercio internacional o aplicar políticas proteccionistas.

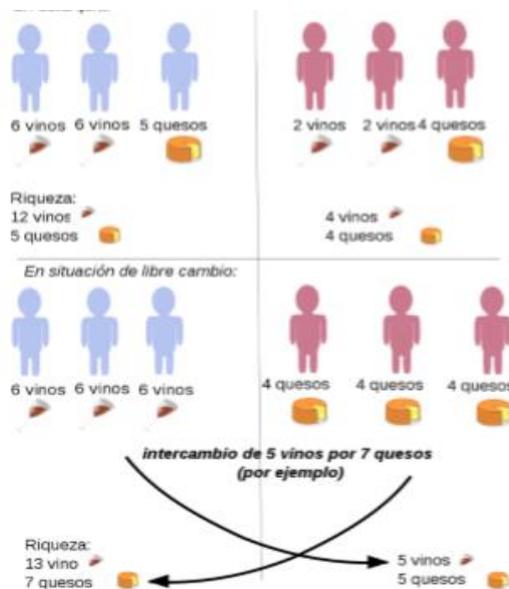
Bajo este contexto, el comercio internacional se conceptualiza como “el conjunto de transacciones comerciales, y en general todas aquellas operaciones cualquiera que sea su naturaleza, que se realicen entre naciones; es pues un fenómeno universal en el que participan las diversas comunidades humanas” (Osorio Arcilla, 1996). Por otra parte, según lo expuesto por (Correa, 2013) es a partir del comercio internacional que se crean los mercados mundiales y la mutua dependencia de las economías en lo que respecta a la compra – venta de bienes y servicios; pues para competir a nivel mundial los países se especializan tanto en la producción como en la comercialización de un producto en el que presenten una ventaja comparativa.

La ventaja comparativa es una teoría que fue desarrollada por David Ricardo en el siglo XIX posterior al surgimiento de la Revolución Industrial a nivel mundial; en esta teoría Ricardo señala que un país al especializarse en la producción y comercialización de un bien o servicio tendrá ventaja comparativa para producir ese bien, debido a que su costo de oportunidad en su producción es menor frente a otros países del resto del mundo. (Ricardo, 1817).

Es así, que Ricardo en su teoría plantea que a pesar de que una economía posea ventaja absoluta en la producción de todos los bienes que se demandan en la economía local, ese país solo debería especializarse en la producción de aquellos bienes en los cuales cuente con mayor eficiencia y productividad al momento de fabricarlos e importar aquellos bienes en los que sea menos eficiente o que le generen un mayor costo de oportunidad. Por lo tanto, la ventaja comparativa brinda a todos los países la posibilidad de obtener un beneficio mutuo al demandar una mayor cantidad de bienes y servicios con una menor utilización de factores productivos y un mejor uso de estos. (Lugones, Bianco, & Peirano, 2012)

A continuación, se presenta un ejemplo que permitirá analizar los beneficios del comercio internacional de acuerdo a la teoría de la ventaja comparativa.

Ilustración 2 Beneficios del comercio internacional según la ventaja comparativa



Fuente: T. L. Correa (1997)

Bajo este orden ideas, la teoría de ventaja comparativa nos indica que cada país debe producir aquel bien en el cual sea más eficiente; como se puede observar en la figura 2, cuando un país produce todos los bienes para abastecer la demanda interna su riqueza se compone de 12 unidades de vino y 5 de quesos en el primer grupo; mientras, que el otro grupo su capacidad productiva está compuesta por 4 unidades de vino y 4 de quesos. Pero, al existir libre comercio esta situación cambia por lo que pueden especializarse y expandir su frontera de posibilidades de producción, por lo que el primer grupo produciría 18 unidades de vino y el otro grupo 12 unidades de quesos a través satisfacen su demanda interna y pueden realizar un intercambio entre los dos grupos e importar el otro bien; obteniendo así el grupo A una riqueza de 13 vinos y 7 quesos y el grupo B de 5 vinos y 5 quesos.

De acuerdo, a Ricardo (1817) al existir la especialización en la producción de aquel bien en el cual poseen una mayor ventaja comparativa y se realice una eficiente utilización de los factores productivos ambas economías que intervengan en el

comercio internacional ganarían y podrían cubrir la demanda interna de bienes y servicios.

Bajo esta premisa, se puede observar que el comercio internacional ha sido de gran ayuda para el crecimiento económico mundial ayudando de esta manera a la población a tener mejores condiciones de vida y poseer mayores posibilidades de trabajo, pero a pesar de la evolución que han tenido muchos países aún no se han desarrollado adecuadamente y aún se encuentran sumidos en la pobreza, y esto se debe a la competencia que poseen las empresas mundiales para captar mayormente el mercado bajo costos más bajos.

De acuerdo (Mendoza Juárez & Hernández Villegas, 2015) existen tres factores explicativos que describen el por qué se da el comercio internacional entre las diferentes economías, puesto que ningún país tiene la capacidad para producir todo los bienes y servicios que demanda su población para cubrir sus necesidades.

Ilustración 3 Factores explicativos del comercio internacional



Fuente: *Teorías del Comercio Internacional*. Jhon, D (2010).

La diversidad en las condiciones de producción explica que los bienes que produzca y comercialice un país están determinados por los recursos y factores productivos que éste posee para especializarse en el mismo y tener una ventaja comparativa en su producción; por su parte, las preferencias y gustos de los individuos hace posible que exista el comercio entre varios países debido a que un país no es capaz de producir todos los bienes y servicios para satisfacer la demanda local; y por último, la existencia de economía de escala plantea que al existir comercio

internacional esto hace que las empresas produzcan en un nivel en el cual sus costos disminuyen y se vuelven más competitivas.

De ahí que, el comercio internacional empezara a tomar mayor relevancia a partir del siglo XVIII cuando surge la primera Revolución Industrial, debido a que durante el periodo mercantilista la economía se basaba en la aplicación de políticas restrictivas que limitaban las importaciones de bienes y servicios con la finalidad de que la economía no tenga saldos negativos en la balanza comercial, por su parte el Estado intervenía a través de incentivos que buscaban fomentar las exportaciones. Para Martín, P. (2015) estas medidas proteccionistas eran aplicadas debido a que durante el mercantilismo las relaciones comerciales con otros países eran muy limitadas, razón por la cual planteaban con objetivo proteger a las industria locales de la competencia internacional.

El proceso de industrialización a nivel mundial dio paso a que el comercio internacional se configurará como una herramienta fundamental de las economías en el mercado mundial; debido a que, los países industrializados requerían un mayor volumen de materias primas para su proceso de producción, especialmente productos primarios como los bienes agrícolas, el algodón, el carbón, entre otros, esto contribuyó a que aquellos países productores de estas materias primas expandieran sus relaciones comerciales y se diera la apertura de nuevos mercados internacionales para satisfacer de demanda insatisfecha de estas materias primas.

Por su parte, en el caso de América Latina se incorporó al mercado internacional a partir del siglo XIX a través de la exportación de materias primas a países como Alemania, Francia, Estados Unidos, entre otros, lo cual se debió a que estos países con la incorporación de maquinarias a su proceso de producción requerían un mayor volumen de materias primas para satisfacer su consumo interno. Por su parte, Ecuador se posesionó en el mercado internacional en la década de 1890 con la producción y comercialización de cacao, lo cual le permitió convertirse en el principal país proveedor de éste producto en los mercados internacionales. (Asociación Nacional de Exportadores de Cacao, s.f.)

Posteriormente a estos sucesos, se da a nivel mundial dos hechos históricos que impactaron gravemente el comercio internacional, los cual fueron la Gran

Depresión que se dio en 1930 y la Segunda Guerra Mundial la cual se suscitó entre los años de 1939 a 1945. Esto ocasionó que las economías de los países subdesarrollados se vieran gravemente afectadas como resultado de la disminución de las exportaciones de materias primas a nivel mundial, dando como resultado una crisis a nivel mundial, inestabilidad económica, incremento de la pobreza, entre otros. Por su parte, los países desarrollados pararon la producción ocasionando un desabastecimiento de los productos. (Arévalo G, 2009)

Finalmente, cabe mencionar que posterior a esta crisis mundial los países América Latina implementaron el modelo de industrialización por sustitución de importaciones (ISI) con el objetivo de reducir el nivel de dependencia de las economías desarrolladas.

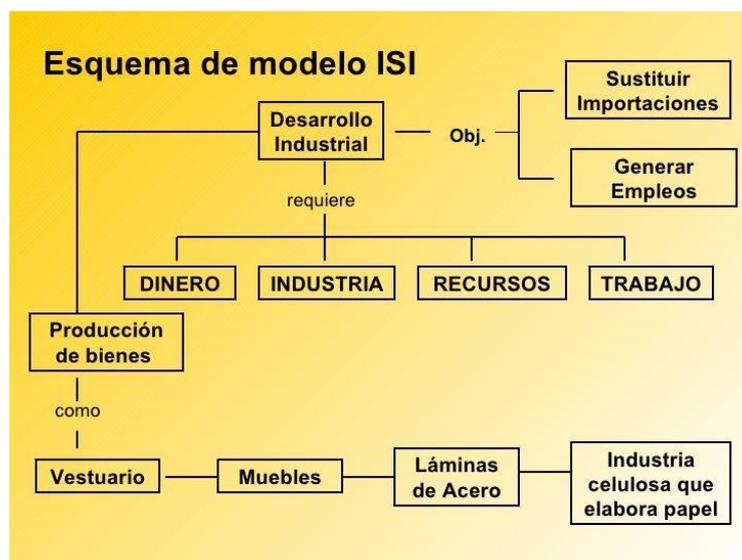
1.2.3. Modelo de Industrialización por Sustitución de Importaciones (ISI)

El Modelo ISI, o de industrialización por Sustitución de Importaciones, es un modelo de desarrollo económico que pretende reemplazar los bienes importados por bienes producidos localmente. Las políticas económicas que surgieron a partir de este modelo fueron aplicadas durante las décadas de 1950 y 1960, principalmente.

Este modelo económico se lo puede conceptualizar como el proceso de transformación del aparato productivo de una economía a través de la protección de la industria nacional sustituyendo importaciones por incentivos a la producción local. Para el caso específico de las economías latinoamericanas la aplicación del modelo ISI significaba el proceso de cambio de una sociedad dedicada a la producción y comercialización de bienes primarios por una economía productora y exportadora de bienes con valor agregado (Bonfanti , 2015)

En la siguiente figura, se muestra un esquema del modelo de sustitución de importaciones con los principales objetivos y elementos que se requieren para el desarrollo del mismo:

Ilustración 4 Esquema del modelo ISI



Fuente: *Industrialización sustitutiva de importaciones*. Cañas, R (2010).

Este modelo de crecimiento económico trajo consigo grandes beneficios, entre los principales fueron: generar un incremento considerable y sustancial del empleo local, disminuir la dependencia a los mercados extranjeros y su volatilidad, y mejorar los términos de intercambio de mercancías. En cuanto a la política económica, el modelo ISI significó no únicamente barreras arancelarias y no arancelarias a las importaciones, sino también una intervención en los mercados cambiarios (producción del Estado en sectores estratégicos), así como financiamiento a sectores compatibles con el modelo ISI (a los sectores estratégicos que estaban en capacidad de justificar la aplicación de este modelo) (Guarín Grisales, 2008).

Los desequilibrios externos detallados en el punto anterior generaron crisis internacionales, recesión económica y problemas de inflación en las economías latinoamericanas; de acuerdo con (Cárdenas, Ocampo, & Thorp, 2003) el modelo de industrialización por sustitución de importaciones se estructuró en dos etapas dentro de la región latinoamericana, la primera etapa comprendió desde 1930 a 1950; mientras que el segundo periodo fue de 1951 a 1982.

En la primera etapa se logró sustituir realmente las importaciones, es decir, las importaciones de manufactura fueron sustituidas por fabricación interna, donde,

primaron las fuertes restricciones a las importaciones, durante este período el coeficiente de importaciones registró una baja importante, el esfuerzo de inversión se vio reflejado fundamentalmente en inversionistas nacionales. En esta primera etapa el Estado tuvo una participación decisiva en diferentes ámbitos como: en la protección arancelaria de la industria, el financiamiento público de las inversiones, la aplicación de estímulos fiscales y otras medidas (Arévalo G, 2009).

La segunda etapa, de mayor dificultad para los países latinoamericanos se inicia hacia mediados y fines de los años 50. Donde las empresas transnacionales capitalizaron el desarrollo del mercado interno y se apoderaron de las ramas y actividades más dinámicas de la industria. Esto implicó el traslado hacia el exterior de las tomas de decisiones debilitando la conducción nacional del proceso además de limitar el campo de acción y la influencia de las políticas económicas de los gobiernos. (FitzGerald, 1998).

La industrialización de la economía a través de sustituciones a las importaciones ha mantenido un papel trascendental en el crecimiento económico latinoamericano. No obstante, ha sido criticado categóricamente la efectividad de este modelo como raíz para un desarrollo sustentable de la economía, el crecimiento de la calidad de vida de los miembros de la región y por supuesto una modernización social.

El contexto histórico de este modelo de crecimiento económico comenzó por la Comisión Económica para América Latina (CEPAL), y posteriormente surgieron una serie de duras críticas provenientes de los científicos neoclásicos del comercio y la economía. La política sustitutiva a las importaciones y la inversión del gobierno eran el punto de partida de las estrategias que fueron acogidas para que se industrialice los países, estrategias que tuvieron efecto hasta finales de la década de los 70.

Entre los factores que explican el bajo nivel de inversión privada en las economías latinoamericanas y en consecuencia el declive de la aplicación del modelo ISI en la región, se encuentran los siguientes:

- ✓ Las economías latinoamericanas a comienzos del siglo XX se caracterizaban por ser dependientes de la exportación de materias primas; siendo, los medios de producción propiedad de una minoría de la población, quienes no se

encontraban interesados en invertir en la producción de bienes manufacturados.

- ✓ Aquellos empresarios que estaban dispuestos a invertir en las economías latinoamericanas no disponían del capital suficiente para tecnificar todo el aparato productivo del país.
- ✓ Existían deficiencias en la infraestructura (carreteras, caminos, puertos, aeropuertos, hospitales, escuelas) de los países latinoamericanos que impedían una adecuada modernización y tecnificación del sistema productivo de las economías.
- ✓ El acceso a la educación era muy limitado con lo cual la población en general no estaba cualificada para el manejo de las maquinarias u otros bienes de capital que mejoren la eficiencia y productividad de la economía. Durante el siglo XX la tasa de analfabetismo en la región llegó al 23,77%.

1.2.4. Estrategia empresarial

Los orígenes de la conceptualización de la palabra estrategia se remontan a los años 40 en los campos de concentración militar y mediados de este año como a ser aplicado en el ámbito académico y económico posterior al desarrollo de la teoría de juego diseñada por Von Neumann y Morgenstern, la misma que consistía en el establecimiento de estrategias frente a un oponente. Pero, a pesar de ser utilizada en diferentes casos la idea de estrategia se centraba en la competencia entre varios oponentes en una situación en particular en la cual debían diseñar un conjunto de estrategias para alcanzar un objetivo en específico. (Tarzijan, 2013)

Para los años 60 el término estrategia fue introducido en el ámbito empresarial a través de las obras de Ansoff el cual desarrolló un concepto enfocado a la filosofía del crecimiento, en el cual plantea que la empresa debe seguir una línea de acción para alcanzar un conjunto de objetivos al largo plazo. Finalmente, en el año de los 80 se desarrolló una concepción más amplia que se enfocaba en las distintas áreas de la empresa como un conjunto de elementos ligados para alcanzar una meta en particular; es decir, se planteaba que la disponibilidad de las capacidades que la empresa posee es el medio para la formulación de la estrategia empresarial. (García Echeverría & Pümpin, 1993)

Por lo tanto, la estrategia empresarial comprende toda aquellas acciones o medidas que proporcionan a la empresa las herramientas necesarias para obtener una ventaja competitiva frente a la competencia la cual se caracteriza por ser sostenible en el tiempo, a través de la cual se enlazan diferentes factores fundamentales de la empresa como son los recursos, las capacidades y el entorno para alcanzar los objetivos propuestos por la empresa. (Coronado , 2003)

Es decir, que la estrategia empresarial es una herramienta cuya finalidad es servir de motor e impulso de la empresa a través del diseño o establecimiento de una línea de acción, que busca posesionar a la empresa en una situación de ventaja frente a las empresas competidoras. En la cual, se requiere la participación y compromiso de todos actores que intervienen en cada área de empresa, para de esa manera alcanzar los objetivos y metas propuestas. Además, la estrategia empresarial se encarga de formular los objetivos y acciones a seguir en base de los recursos, factores y potencialidades que posee la empresa buscando sacar el mejor beneficio y el punto óptimo de acción de cada uno. (García, 2013)

A continuación, se muestran las acciones a seguir para el diseño y establecimiento de una estrategia empresarial:

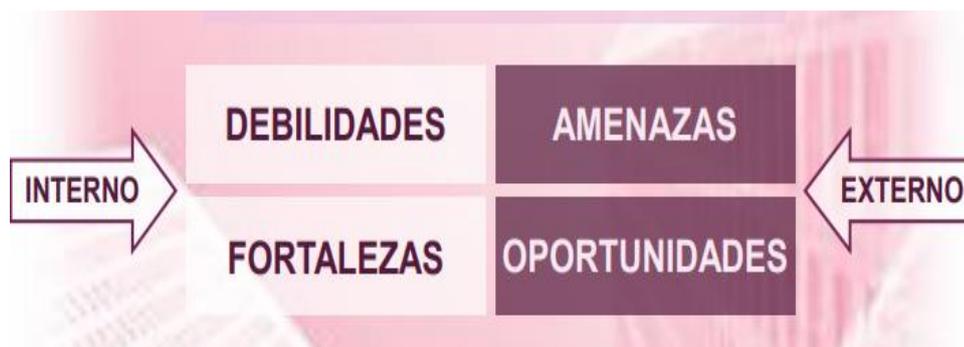
- Identificar las oportunidades del entorno en el que gira la actividad de la empresa.
- Dar a conocer de manera interna las fortalezas y debilidades de la empresa.
- Obtener el mayor beneficio de las oportunidades que posee la empresa en el mercado y establecer acciones para reducir las amenazas.
- Determinar el compromiso de los encargados en poner en marcha las acciones establecidas.
- Analizar y prever la situación futura del mercado y de la empresa para diseñar medidas de acción.

Bajo este orden de ideas, se puede señalar que la estrategia empresarial comprende aquellas medidas o acciones a seguir diseñadas bajo la propuesta de detallar o explicar cada una de las opciones que tiene la empresa de acuerdo a sus

fortalezas y debilidades, para de esta manera identificar cuáles son las decisiones que la empresa debe tomar para así establecer el compromiso de los que intervienen en el funcionamiento de ésta y satisfacer las metas y objetivos propuestos. (Bueno, Casani, & Lizcano, 1999)

En la siguiente figura, se muestra los elementos que se deben analizar para la identificación y establecimientos de una estrategia empresarial:

Ilustración 5 Análisis estratégico



Fuente: *Fundamentos de estrategia empresarial*. Tarziján, J (2013).

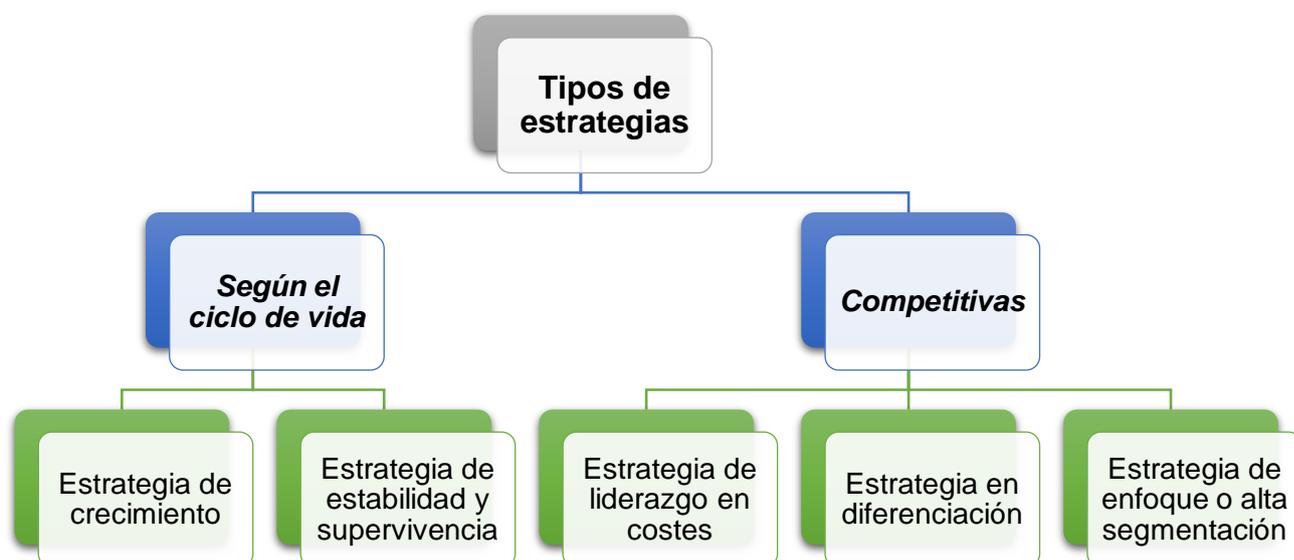
Cabe mencionar, que la estrategia empresarial no solo se enfoca en el establecimiento de una línea de acción que debe seguir la empresa, sino por el contrario abarca aspectos más amplios con la finalidad de aprovechar cada una de las fortalezas y oportunidades que posee la empresa en el mercado en el cual gira su actividad; en el siguiente apartado, podremos identificar en que otros aspectos o criterios incide:

- Plantea o diseña la guía de cómo debe funcionar la empresa,
- Identifica y selecciona cartera de negocios para que la empresa invierta en el corto y largo plazo,
- Prevé la situación futura del mercado y formula los objetivos y los medios que la empresa debe utilizar en el corto, mediano y largo plazo,
- Las acciones o medidas que se implementan están ligadas con la realidad de la empresa y el entorno en el que se mueve,
- Tiene como finalidad proporcionar una ventaja competitiva a la empresa.

Por otra parte, la estrategia empresarial está formada por dos áreas que son la estrategia competitiva y la estrategia corporativa. La primera tiene como punto de acción el mercado, es decir, conocer la competencia e identificar cuáles son las acciones a tomar en el corto y largo plazo para que la empresa obtenga una ventaja competitiva frente a las demás empresas y logre posesionarse en el mercado. Mientras, que la segunda tiene como finalidad conocer cuáles son las carteras de negocios en que le conviene invertir a la empresa, es decir su eje de acción es el desarrollo económico y financiero de ésta. Pero, en ambas situaciones la estrategia empresarial está enfocada en el análisis del mercado y la empresa. (Tarzijan, 2013)

Bajo esta premisa a continuación, se presentarán los tipos de estrategia empresarial.

Ilustración 6 Tipos de estrategias empresarial



Fuente: *Fundamentos de estrategia empresarial*. Tarzijan, J (2013).

La estrategia de crecimiento tiene como finalidad acaparar una mayor proporción del mercado y está vinculada de manera directa con la estrategia corporativa debido a que este tipo de estrategia utiliza como herramientas todo aquello relacionado con los aspectos económicos y financieros, la estrategia de estabilidad y supervivencia se aplica cuando la empresa se encuentra una situación de caída de

sus ventas o pérdida de competitividad en el mercado, a través de las cuales se busca sanear los problemas que existen.

Por su parte, la estrategia de liderazgo de costes tiene como finalidad reducir los costos de producción para que la empresa gane competitividad frente a la competencia, pero esta estrategia pone a la misma en una situación de vulnerabilidad al darse cambios en la demanda de los productos; la estrategia de diferenciación busca posesionar a la empresa a través de productos que contengan características que los diferencie a los que ofrece la competencia; y por último, la estrategia de segmentación busca establecer sobre un segmento específico del mercado para de esta manera posesionarse en el mismo.

Finalmente, cabe mencionar que la estrategia empresarial contribuye al desarrollo de la misma a través de la toma de decisiones y planificación de diferentes elementos con los que el empresario puede llevar a una organización hacia el logro de sus objetivos. Elementos como crecimiento económico, cultura empresarial, liderazgo, gestión del conocimiento e innovación. Es un concepto integrador con el que se puede lograr un impacto positivo en las organizaciones mediante el reconocimiento de las capacidades y potencialidades de la empresa y del capital humano. (Delfín Pozos & Acosta Méndez, 2016)

Marco Metodológico

Capítulo II

CAPÍTULO II: MARCO METODOLÓGICO

2.1. Diseño metodológico de la investigación

En una investigación científica, el diseño metodológico consiste en identificar y establecer la ruta a seguir para obtener las bases teóricas y estadísticas que sustenten el objetivo e hipótesis planteada en el estudio; en el cual, se determina de una manera clara y concisa los métodos, técnicas y procedimientos que se aplicarán en las diferentes etapas de la investigación.

Según Campo, G., (2010) señala que el diseño metodológico es de gran relevancia en la investigación científica debido a que permite formular un plan de acción que esté vinculado de manera directa con el tipo de investigación, la problemática que se está indagando y los objetivos propuestos, para de esta manera recopilar información comprobable y veraz que permita comprobar la veracidad de la hipótesis planteada. A continuación, se presenta un diagrama con los componentes a analizar:

Cuadro 3 Esquema de los componentes del diseño de la investigación

Tipo de investigación	Método	Técnica
Identificación de formas de ordenar, de fenómenos que se está estudiando para comprobarlo.	de formas de ordenar, de sistematizar el fenómeno (tratar de descubrir para aplicar los pasos del método científico).	Forma de aplicación de las cosas y procedimientos para obtener la información y analizarla.

Fuente: Metodología de la Investigación de Arteaga y Campos, 2004

Autor: Oswaldo Campos

2.2. Tipos de investigación

La investigación científica comprende una búsqueda ordenada, sistematizada y empírica de información, a través de la cual se busca dar respuesta o solución a una problemática en particular; para lo cual, el investigador requiere recopilar información que sea comprobable y veraz para posteriormente realizar un análisis e interpretación de los datos obtenidos, los mismos que contribuirán a sustentar y explicar los objetivos y la hipótesis formulada. De ahí, la relevancia de identificar el tipo de investigación que

se está abordando en el presente estudio para así poder establecer cuáles son los métodos e instrumentos idóneos en el proceso de recopilación de información. (Guerrero Dávila & Guerrero Dávila, 2014)

2.2.1. Investigación No Experimental

De acuerdo, al diseño de la investigación el presente estudio es de carácter no experimental debido a que las variables que se están analizando no serán objeto de manipulación o intervención por parte del investigador; sino por el contrario, en este tipo de estudios se realiza análisis e interpretación de fenómenos o sucesos que ya acontecieron con anterioridad, a través de lo cual se establecerá un análisis retrospectivo del fenómeno objeto de estudio. Adicionalmente, la investigación experimental es de tipo transversal debido a que cumple con las siguientes características:

- Los datos de estudio de la presente investigación están delimitados por periodo de tiempos comprendidos entre el 2010 al 2014 y del 2015 al 2018.
- Al realizar un análisis de manera individual de las variables objeto de estudio se obtendrá información de carácter descriptiva.
- El establecimiento de la relación entre las variables permitirá establecer una correlación entre las mismas.

2.2.2. Investigación Exploratoria

Según Hernández (2014) un estudio es de carácter exploratorio cuando se busca ampliar o profundizar la información existente sobre una problemática que ha sido poco estudiada o que no ha sido analizada con anterioridad; es decir, que este tipo de investigación permite explorar de manera detallada las diferentes variables de una problemática objeto de estudio a través de lo cual se podrá renovar o mejorar los conocimientos sobre la misma.

Por lo tanto, este tipo de investigación permitirá indagar, explorar y examinar cada una de los aspectos relevantes sobre la incidencia de las políticas comerciales restrictivas para el sector automotriz en el Ecuador; a través, de lo cual se analizarán cada una de las variables objeto de estudio como son: la afectación a la permanencia

del sector automotriz en el mercado ecuatoriano, la estabilidad económica y social del país, la generación de empleo y la incidencia del acuerdo comercial con una Unión Europea para este sector. Finalmente, con la investigación exploratoria se busca o pretende evitar que existan sesgos en la información que se recopile para el desarrollo del presente estudio.

2.2.3. Investigación Descriptiva

La investigación descriptiva tiene como finalidad medir y evaluar cada una de las dimensiones de la problemática que se está analizando, para de esta manera recopilar información que contribuya a presentar una descripción de las características relevantes del sector objeto de estudio. Por lo tanto, este tipo de investigación permitirá realizar una evaluación cuantitativa y cualitativa sobre el fenómeno que se indagando para posteriormente especificar el comportamiento del mismo. (Rodríguez Moguel, 2005)

Por su parte, Abreu (2015) señala que la investigación descriptiva tiene como propósito mostrar la realidad de la problemática que se está estudiando a través de la observación del fenómeno y recopilación de información estadística y teórica relacionadas con el objeto de estudio, para de esta manera el investigador describa y exponga de manera detallada y rigurosa las características y propiedades del fenómeno estudiado.

Bajo esta premisa, este tipo de investigación contribuirá a evaluar de manera detallada cada una de las dimensiones y características del sector automotriz en el Ecuador, lo cual nos permitirá identificar y describir de forma rigurosa cuáles han sido las afectaciones de las políticas públicas restrictivas en este sector antes y después de la aplicación de las mismas.

2.3. Enfoques de investigación

Con el pasar de los años los investigadores han desarrollado y establecido diferentes enfoques y teorías que constituyen la base de la investigación científica. Pero, en el siglo XX esto ha presentado cambios relevantes con la finalidad de mejorar la investigación científica; de ahí que, a mediados de ese siglo los enfoques

cuantitativos y cualitativos se hayan configurado como el sustento de la metodología de la investigación científica. (Sampieri & Collado, 2003)

Ilustración 7 Paradigmas o enfoque de investigación



Fuente: *Metodología de la Investigación*. Universidad Naval de México, (2017).

2.3.1. Enfoque cuantitativo

El enfoque cuantitativo tiene como característica que permite al investigador analizar y evaluar el fenómeno objeto de estudio a través de la medición numérica de las variables y dimensiones del mismo; para lo cual, utiliza los instrumentos y herramientas de recopilación de datos para posteriormente analizarlos e interpretarlos, a través de lo cual se formulan las respuestas a las preguntas de investigación formuladas y comprueba la veracidad de la hipótesis planteada. (Cortés Cortés & Iglesias León, 2004)

Este método se fundamenta en dos aspectos relevantes que son la validez y confiabilidad de los datos; en el caso de la validez de los datos hace referencia a la medición de los mismo a través de los cuales se obtienen los argumentos que sustentan las conclusiones de la investigación, mientras que la confiabilidad

corresponde a la eliminación de aquellos sesgos que se presentan en la recopilación de los datos estadísticos al aplicar los instrumentos de recolección de información. (Canales Cerón, 2006)

2.4. Conceptualización y Operacionalización de las variables de la investigación

2.4.1. Conceptualización de las variables

➤ Políticas comerciales restrictivas

Las políticas comerciales son una herramienta utilizada por el Estado que sirve para controlar y regular las relaciones comerciales con otros países o un grupo de países, a través de la cual se pueden aplicar medidas orientadas a proteger la producción nacional de un país y restringir el ingreso de las importaciones al mismo para de esta manera disminuir el déficit de la balanza de pagos. (Gibbs, 2007)

➤ Actividad empresarial

La actividad empresarial comprende un conjunto de procesos que tienen como finalidad la ejecución de una actividad en particular para alcanzar un objetivo propuesto en beneficio de la empresa o industria. Por lo tanto, esta variable hace referencia cada una de las acciones o estrategias implementadas por una empresa para llevar a cabo la comercialización del bien o servicio que ofrece con la finalidad de alcanzar un fin de lucro o social. (Liñan Alcalde, 2006)

➤ Sector automotriz

Comprende todas aquellas entidades u organizaciones que se encuentran vinculadas con los procesos de fabricación de partes y piezas de automóviles y ensamblaje de vehículos. Es importante mencionar, que el sector automotriz forma parte relevante de la economía del país debido al papel que juega como dinamizar y generar de recursos para la economía del país.

2.4.2. Operacionalización de las variables

Cuadro 4 Operacionalización de las variables

Hipótesis	Variable	Definición Marco Teórico	Fuente	Dimensión	Indicador	Instrumentos de investigación
Las políticas públicas restrictivas afectan a la actividad empresarial poniendo en riesgo la permanencia de las empresas del sector automotriz en el mercado ecuatoriano.	Variable Independiente Política pública restrictiva	Según (Gibbs, 2007) las políticas comerciales son una herramienta utilizada por el Estado que sirve para controlar y regular las relaciones comerciales con otros países o un grupo de países, a través de la cual se pueden aplicar medidas orientadas a proteger la producción nacional de un país y restringir el ingreso de las importaciones al mismo para de esta manera disminuir el déficit de la balanza de pagos.	Gibbs, M. (2007). <i>La políticas comerciales</i> . Organización de las Naciones Unidas.	Identificación de la incidencia de la política comercial restrictiva al sector automotriz.	Sector automotriz.	Análisis documental (boletines estadísticos).

Autor: Oswaldo Campos

Cuadro 5 Operacionalización de las variables

Hipótesis	Variable	Definición Marco Teórico	Fuente	Dimensiones	Indicadores	Instrumentos de investigación
Las políticas públicas restrictivas afectan a la actividad empresarial poniendo en riesgo la permanencia de las empresas del sector automotriz en el mercado ecuatoriano.	Variable Dependiente Estabilidad económica y social del país.	Para (Wong Torres & Salcedo Guzmán, 2009) la estabilidad económica se refiere a la ausencia de fluctuaciones excesivas en la economía en general. Es probable que una economía con un crecimiento constante del producto y una inflación de precios baja y estable se considere estable; la cual está vinculada de manera directa con la estabilidad social.	Wong, T., & Salcedo, G. (2009). Factores clave para el desarrollo y la estabilidad económica y social. <i>Revista de la Facultad de Ciencias Contables</i> , 121-131.	Aspectos sociales	Nivel de pobreza Nivel de escolaridad Tasa de alfabetismo	Boletín estadístico del INEC / Encuestas.
				Aspectos económicos	Generación de empleo Participación ventas industria automotriz respecto al PIB	Anuario estadístico AEADE.

Autor: Oswaldo Campos

2.5. Métodos de investigación

En un estudio, la identificación y definición de los métodos de investigación constituyen un paso fundamental en el desarrollo de un trabajo investigativo, debido a que permiten definir los procedimientos a seguir para obtener la información que sustente y permita comprobar la veracidad de la hipótesis planteada. De acuerdo a, Abreu (2015) el termino métodos proviene de dos vocablos; el primero que es meth el cual significa meta y odos que tiene como significado la palabra vía. Por lo tanto, el método comprende la ruta a seguir para alcanzar la meta u objetivo propuesto en la investigación.

Para Rodríguez (2005), los métodos de investigación son el medio para la búsqueda y obtención de conocimientos a través de los cuales se puede dar respuesta o solución a diferentes problemáticas objeto de estudio; para lo cual, se requiere efectuar un proceso ordenado y sistematizado que contribuya a obtener información confiable y veraz permita sustentar un estudio o demostrar la veracidad de una teoría.

2.5.1. Método Inductivo

El método inductivo consiste en identificar hechos o sucesos particulares de un fenómeno, a partir del cual se realiza un conjunto de procedimientos que permiten obtener información relevante para establecer o definir conclusiones o teorías generales que sirven para desarrollar nuevos conocimientos sobre una problemática en particular. (Rodríguez Moguel, 2005)

Por su parte, el método inductivo se fundamenta en tres aspectos:

- Observar el fenómeno o problemática objeto de estudio,
- Realizar experimentos sobre el suceso que está indagando,
- Realizar estudios de los distintos hechos y sucesos particulares para conocer la relación que existe entre éstos.

Por lo tanto, este método permite identificar y conocer las características del fenómeno que se está estudiando a través del cual se efectúa un análisis del sector automotriz del Ecuador y de las políticas comerciales restrictivas para alcanzar el fin u objetivo que es conocer cómo estas políticas han afectado a este sector de la

economía, por medio de la observación y estudio de los datos estadísticos que se recopilen en el proceso de investigación.

2.5.2. Método Analítico

Para Martínez (2006) el método analítico permite analizar una gran cantidad de datos de las diferentes características o elementos de la problemática que se está estudiando, a partir de lo cual se obtienen conclusiones o leyes sobre un situación en específico. Este método de investigación parte de un fenómeno o problemática en general, para posteriormente descomponerlo o clasificarlo en las diferentes variables o dimensiones que lo componen para realizar un análisis más detallado y ordenado del mismo.

Bajo este contexto, este método permite al investigador separar cada uno de los elementos que componen el fenómeno objeto de estudio; en el caso, de la presente investigación se busca analizar la situación del sector automotriz antes y después de la aplicación de las políticas restrictivas, por lo tanto, con la aplicación de este método se podrá analizar cada una de las variables que intervienen en este estudio y recopilar la información que permita indagar de una manera detallada este fenómeno.

2.6. Técnicas de recopilación de información

Las técnicas y herramientas de recopilación de información se establecen a partir de la identificación del tipo de investigación que se está abordando y los métodos que se utilizarán para el desarrollo de la misma; de acuerdo, a estas características se puede definir que se recurrirá al análisis documental. El mismo que consiste en la recopilación de información teórica y estadística de fuente oficiales y de análisis o estudios científicos para de esta manera obtener información que sea verídica y que pueda ser comprobada.

A continuación, se presentan las fuentes de información que servirán para recopilar los datos que sustenten el presente estudio:

Cuadro 5 Fuentes de información de recolección de datos

Técnica	Instrumentos	Fuentes de información
Análisis documental	Libros, artículos científicos, periódicos, entre otros.	Revistas científicas, Ebrary, ProQuest, etc.
	Boletines estadísticos y anuarios.	Banco Central de Ecuador, Ministerio de Comercio Exterior, Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, entre otras.

Autor: Oswaldo Campos

Análisis del sector automotriz ecuatoriano

Capítulo III

CAPÍTULO III: ANÁLISIS DEL SECTOR AUTOMOTRIZ ECUATORIANO

3.1. Sector automotriz

Con el pasar de los años la industria automotriz se ha convertido a nivel mundial en un importante eje de modernización y dinamizador de las economías, debido a su significativo efecto tanto económico como social, especialmente en los países que tienen economías en vías de desarrollo; este fenómeno se debe a que este sector se caracteriza por contribuir a expandir los flujos comerciales con los mercados internacionales, atraer la inversión de capitales extranjeros, fomentar el intercambio tecnológico con otros países y aportar al desarrollo de las empresas locales para alcanzar la transnacionalización de éstas. (Jiménez Sánchez, 2006)

Además, la industria automotriz se identifica por su importante aporte a la generación de fuentes de empleo directos e indirectos, al ser un sector intensivo en recurso humano debido al encadenamiento productivo con otros sectores económicos a través de lo cual por cada puesto de trabajo directo genera adicionalmente cinco plazas de empleo indirectos. Es decir, el sector automotriz además de contribuir a la fabricación de bienes con valor agregado que permiten diversificar la matriz productiva del país, en su proceso de producción involucra otros sectores que se dedican a la metalmecánica, siderúrgica, entre otras, aportando al desarrollo de las mismas y a la generación de empleo. (ESPAE, 2017)

3.1.1. Mercado automotriz ecuatoriano

En el Ecuador, a partir del año 2014 con la caída de los precios internacionales del petróleo y la apreciación del dólar el país entro en recesión económica, por lo que el gobierno implemento políticas económicas restrictivas direccionadas a contrarrestas el deterioro de la economía debido a estos shocks externos; a continuación, se presentan las principales medidas que afectan al sector automotriz ecuatoriano:

Ilustración 8 *Medidas restrictivas al sector automotriz*

Medidas restrictivas al sector automotriz

Año 2011

Sistema de licencia a la importación de 51 partidas
 Aranceles escalonados para la importación de CKD de vehículos declarados a consumo
 Reforma tributaria que incrementó el Impuesto a la Salida de Divisas del 2% al 5%.
 Impuesto verde a la contaminación vehicular a los vehículos con un motor de cilindraje mayor a 1.500 centímetros cúbicos

Año 2012

Restricción cuantitativa anual para la importación de vehículos
 Mediante la resolución 66 asignó cupos a los importadores considerando los montos, en dólares FOB y en unidades, importados en el año 2010.

Año 2013

Restricción cuantitativa a la importación de vehículos livianos con los cupos impuestos por la resolución No. 101

Año 2015

Salvaguardias para los productos importados desde Perú y Colombia.
 Se incrementó el arancel mínimo al 15%, para los CKD's de automóviles y suv's de gasolina (menor o igual a 1.500cc). Un arancel mínimo del 14,38% para la importación de CKD's de automóviles y suv's de gasolina con cilindraje superior a 1.500 cc.
 Cuota global para importación de vehículos de 84.555 unidades físicas

Fuente: COMEX, 2018

Autor: Oswaldo Campos

Dichas medidas afectan de manera directa al sector automotriz ecuatoriano; por lo tanto, en el presente capítulo se realizará un análisis detallado del sector automotriz en dos periodos que están comprendidos desde el 2010 al 2014 y desde el 2015 al 2018, para de esta manera tener una visión clara de la evolución del mercado automotriz antes y después de la aplicación de dichas políticas.

Para lo cual, se iniciará presentando las cifras correspondientes a las ventas de automóviles ecuatorianos, tanto de los vehículos ensamblados en el Ecuador, como de aquellos importados a través de lo cual se podrá conocer la evolución y participación de cada categoría en las ventas totales del país.

Tabla 1 Composición de las ventas de automóviles en el mercado interno. En unidades (2010 – 2014)

Periodo	Ensamblaje local	Participación	Importados	Participación	Ventas totales
2010	55.683	42,13%	76.489	57,87%	132.172
2011	62.053	44,36%	77.840	55,64%	139.893
2012	56.395	46,44%	65.051	53,56%	121.446
2013	55.509	48,77%	58.303	51,23%	113.812
2014	60.273	50,20%	59.784	49,80%	120.057

Fuente: *Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2018*

Autor: Oswaldo Campos

Como se puede evidenciar en la tabla, en el año 2010 las ventas totales de vehículos en el país fueron de 132.172 unidades, pero en el 2011 éstas ascendieron a 139.893 unidades lo que representó un incremento del 5,84%, esto se debió a un aumento de las unidades vendidas de automóviles ensamblados en el Ecuador de 6.370 unidades significando un incremento del 11,44%; mientras que, las ventas de vehículos importados solo crecieron en el 1,77%.

Por su parte, las ventas de este sector presentaron un decrecimiento a partir del año 2012 hasta el 2013 lo cual se debió a la ejecución de la Resolución No. 66² aplicada desde el mes de junio del 2011, dicha resolución tenía como finalidad reducir el volumen de la importaciones y generar un equilibrio en la balanza comercial del país. (El Comercio, 2014)

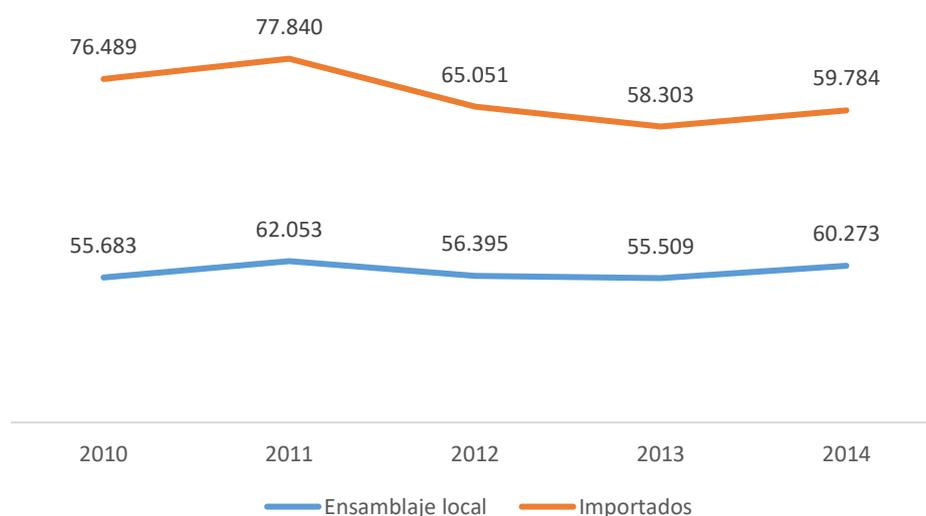
Pero de acuerdo a las estadísticas, dicha resolución no solo incidió en las ventas de vehículos importados, sino que además afectó a los automóviles de fabricación nacional; en el caso de los importados durante el periodo 2011 - 2013 las ventas disminuyeron en 19.537 unidades es decir un decrecimiento del 25,10%, y los vehículos de producción local la reducción fue 6.544 unidades lo que representa una contracción del 10,55%, dando como resultado un decrecimiento de las ventas totales del 18,64% durante este periodo.

² Resolución de Comité de Comercio Exterior (Comex)

Para el año 2014, se puede apreciar un incremento del número de unidades de vehículos vendidas en el país pasando de 113.812 unidades en el año 2013 a 120.057 unidades en el 2014 lo que representa un crecimiento del 5,49%: siendo, los vehículos ensamblados en el país los que tuvieron un mayor incremento en las ventas del 8,58% frente al 2,54% de las unidades vendidas de vehículos importados.

En la siguiente figura, se podrá visualizar lo analizado anteriormente para de esta manera tener una mejor perspectiva del comportamiento de las ventas de este sector durante el periodo comprendido entre el 2010 al 2014.

Gráfico 1 Venta anual de vehículos. En unidades



Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2018

Autor: Oswaldo Campos

Como ya se señaló anteriormente, las ventas totales del sector automotriz presentaron un decrecimiento como resultado de la aplicación de la resolución para disminuir las importaciones. Esto permite evidenciar que la aplicación de medidas restrictivas a las importaciones no solo afecta a las ventas de automóviles importados, sino que también a los de producción local debido a la demanda de piezas y partes importadas que requiere esta industria en su proceso de fabricación y ensamblaje.

Posteriormente a la aplicación de dicha medida en el año 2015 en el país se aplicaron políticas restrictivas las cuales tenían como objetivo reducir la salida de divisas de la economía ecuatoriana; para lo cual, impusieron las salvaguardias a las

importaciones, en su inicio solo a un grupo de país y posteriormente esta medida se estableció para el resto de los mercados proveedores de bienes importados para el país. Esto conllevó, a que el mercado automotriz en el país se deteriora debido al efecto negativa de dicha medida.

Tabla 2. Composición de las ventas de automóviles en el mercado interno. En unidades (2014 – 2018)

Periodo	Ensamblaje local	Participación	Importados	Participación	Ventas totales
2014	60.273	50,20%	59.784	49,80%	120.057
2015	44.210	54,37%	37.099	45,63%	81.309
2016	31.738	49,94%	31.817	50,06%	63.555
2017	40.138	38,20%	64.939	61,80%	105.077
2018	36.818	26,75%	100.797	73,25%	137.615

Fuente: *Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2018*

Autor: Oswaldo Campos

Con la aplicación de dichas medidas restrictivas las ventas totales del sector automotriz durante el periodo 2014 - 2016 presentaron un decrecimiento del 47,06% es decir se vendieron 56.502 unidades menos que en el año 2014, pero al analizar las ventas se puede apreciar que este fenómeno se debió a la reducción en mayor proporción de las venta de automóviles ensamblados en el país las cuales pasaron de 60.273 unidades en el 2014 a 31.738 unidades en el 2016 es decir una contracción del 47,34%; mientras que, los vehículos importados durante el mismo periodo presentaron una disminución del 46,78% lo que significó 27.967 unidades menos.

Por su parte, en el año 2017 con la entrada en vigencia del acuerdo comercial con la Unión Europea se puede apreciar que se dio un incremento de las ventas de vehículos en el país pasando de 63.555 unidades vendidas en el 2016 a 137.615 unidades en el año 2018, lo que representa un incremento del 116.52% en apenas dos años de la suscripción de dicho acuerdo; pero, se puede evidenciar en la industria nacional no se vio muy beneficiada debido a que a pesar que en el año 2017 se dio un crecimiento de las ventas del 26,47%, para el 2018 se presentó una reducción del 8,27% en el número de unidades vendidas. Mientras que, en las ventas de vehículos importados se observa un escenario completamente diferente en el cual sus ventas

durante el mismo periodo se incrementaron en el 216,80%; es decir, este acuerdo beneficio significativamente a los vehículos importados.

A continuación, se presentan las ventas de las principales empresas ensambladoras del Ecuador a través de lo cual se podrá analizar su participación en el mercado nacional y su evolución en los últimos años.

Tabla 3. Venta anual de vehículos de producción nacional por ensambladora. En unidades

Ensambladora	2014	2015	2016	2017	2018
Ómnibus BB	43.997	34.149	24.066	30.095	26.397
Aymesa	9.507	4.467	3.078	6.351	6.716
Maresa	5.652	3.375	2.079	144	0
Ciauto	1.116	2.219	2.515	3.548	3.705
Total	60.273	44.210	31.738	40.138	36.818

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2018

Autor: Oswaldo Campos

Como se puede observar, en el país existen cuatro empresas ensambladora de vehículos de las cuales Ómnibus BB es la que cuenta con el mayor el número de unidades de vehículos de fabricados a nivel nacional y en promedio vende aproximadamente 31.741 unidades al año, después se encuentran Aymesa con una venta promedio anual de 6.024 unidades, Ciauto con 2.621 unidades en promedio y Maresa con un promedio de 2.250 unidades.

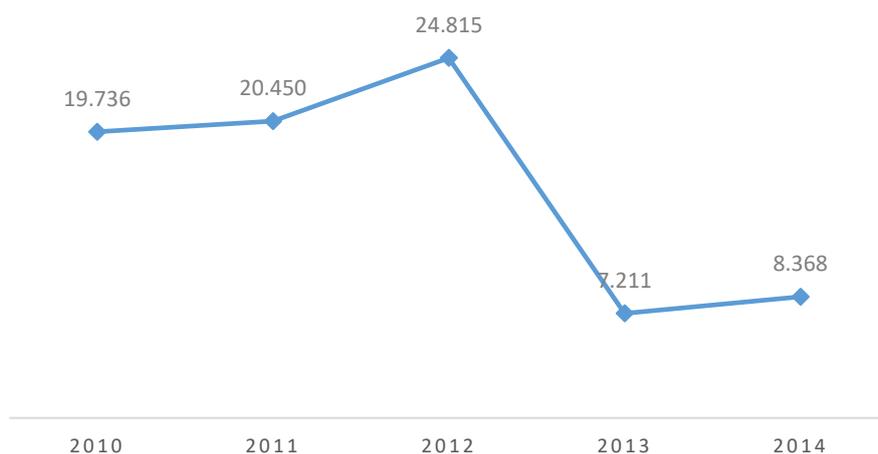
Además, como se mencionó anteriormente durante la aplicación de las políticas restrictivas en el país las ventas de vehículos de producción nacional vieron disminuidas, en el caso de la ensambladora Ómnibus BB la reducción de sus ventas fue del 45,30% durante el periodo 2014 – 2016, de Aymesa fue del 67,62% siendo esta la mayor afectada y en Maresa fue del 63,22%; pero, en el caso de Ciauto ésta se vio beneficiada con dichas medidas dando como resultado un incremento en sus ventas del 125,36% al pasar del 1.116 unidades vendidas en el 2014 a 2.515 unidades en el 2016.

Para el año 2017, se puede observar una recuperación en las ventas de las empresas Ómnibus BB y Aymesa con un incremento del 25,05% y 106,36% respectivamente, en el caso de Ciauto continuo una tendencia creciente en el número de unidades vendidas durante este periodo; mientras, que Maresa continuó con una reducción del número de unidades vendidas del 93,07% en el 2017 lo que ocasionó la liquidación de la misma en ese año.

3.1.2. Exportaciones de vehículos de producción nacional

Por otra parte, de acuerdo a las estadísticas sobre las exportaciones de automóviles en el Ecuador durante el periodo 2010 – 2014 se comercializaron en el mercado internacional en promedio el 27,86% del total de unidades vendidas de producción nacional, pero entre 2015 al 2018 las exportaciones se redujeron alcanzando una participación de apenas el 3,90% de las ventas de vehículos ensamblados en el país. A continuación, se analizará de manera más detallada la evolución de las exportaciones de automóviles en el país.

**Gráfico 2 Evolución de las exportaciones de vehículos ensamblados en el país.
En unidades**



Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2018

Autor: Oswaldo Campos

Las exportaciones de automóviles ecuatorianos alcanzaron su pico más alto en el 2012 en el cual se comercializaron en los mercados internacionales 24.815 unidades; por su parte durante el periodo 2010 al 2012 se presentó un incremento del

25,73% en el volumen de exportaciones. Pero, para el año 2013 las exportaciones presentaron un importante decrecimiento alcanzando apenas las 7.211 unidades es decir una reducción del 70,94% con respecto al año anterior, lo cual se debió al incremento de los costos de producción debido a la implementación de la resolución No. 66 lo que ocasionó que el Ecuador pierda competitividad frente a otros países exportadores de vehículos de la región.

No obstante, con la implementación de las políticas comerciales restrictivas la situación del sector automotriz se agudizó lo que afectó tanto a las ventas locales de automóviles como al volumen de exportación de éstos, lo que ocasionó que empresas ensambladoras tuvieran que parar su proceso de ensamblaje en el país o dejarán de comercializar los vehículos en los mercados internacionales. A continuación, se analiza la evolución de las exportaciones con la adopción de las salvaguardias a las importaciones.

**Gráfico 3 Evolución de las exportaciones de vehículos ensamblados en el país.
En unidades**



Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2018

Autor: Oswaldo Campos

Debido a las salvaguardias a las importaciones aplicadas en el país a inicios del 2015 las exportaciones de automóviles de producción nacional pasaron de 8.368 unidades en el año 2014 a 3.272 unidades en el 2015 es decir una reducción del 60,87%, y a partir de esto presentaron una tendencia decreciente en los años posteriores alcanzando su punto más bajo en el 2017 cuando se exportaron a penas

640 unidades lo que representó una reducción del 92,35% en comparación con el 2014; mientras que, para el 2018 se dio una recuperación del volumen de exportaciones alcanzando las 1.595 unidades comercializadas en el exterior debido a la suscripción del acuerdo comercial con la Unión Europea.

En la siguiente tabla se presenta las cifras de las unidades de automóviles exportados de acuerdo a la empresa ensambladora en el país.

Tabla 4 Exportación de automóviles por ensambladora. (2014 – 2018)

Ensambladora	2014	2015	2016	2017	2018
Ómnibus BB	2.368	2.144	716	640	1.595
Aymesa	6.000	1.130	0	0	0
Maresa	0	0	0	0	0
Ciauto	0	0	0	0	0
Total	8.368	3.274	716	640	1.595

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2018

Autor: Oswaldo Campos

En el Ecuador en el año 2014 la empresa que tenía una mayor participación en el número de unidades exportadas era la ensambladora Aymesa la cual exportó 6.000 automóviles en ese año lo que representa el 71,70% del total de exportaciones de vehículos ecuatorianos, mientras que la empresa Ómnibus BB exportaba tan solo 2.360 es decir el 28,30% del volumen total exportado.

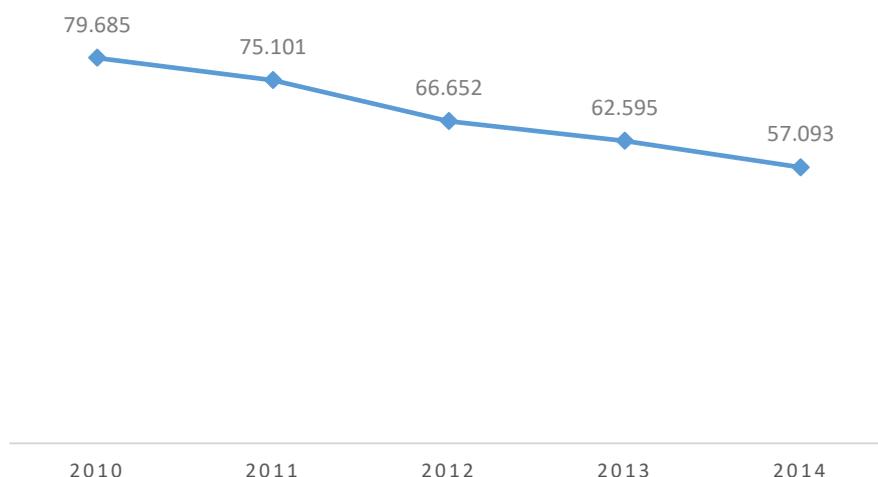
Pero en el año 2015 el sector automotriz ecuatoriano se vio afectado por las salvaguardias a las importaciones lo que ocasionó que los automóviles ecuatorianos perdieran competitividad debido al incremento de los costos de producción lo cual se vio reflejado en las exportaciones de vehículos ecuatorianos, dando como resultado el cierre de las operaciones de la empresa Aymesa debido a la reducción del 81,17% de sus exportaciones; por lo que, la empresa Ómnibus BB se convirtió en la única empresa exportador de vehículos ensamblados en el país. Por su parte, la producción de la ensambladora Ciauto es destinada solo para el mercado local y Maresa en el año 2017 dio por finalizado su funcionamiento.

3.1.3. Importaciones de vehículos a Ecuador

La industria automotriz ecuatoriana se enfrenta a diferentes retos debido a la falta de capacidad instalada para el proceso de ensamblaje y producción, el reducido número de empresas proveedoras locales de piezas y partes, así como de otros componentes, el poco desarrollo de investigaciones sobre este sector que les permita mejorar y potencializar a la industria automotriz, la falta de desarrollo tecnológico que contribuya al mejoramiento de la productividad y la elaboración de componentes con un elevado contenido tecnológico, la sensibilidad de la industria a factores externos que afectan a la eficiencia y competitividad de la misma, entre otros.

Todos estos factores hacen que la industria local no cuente con la capacidad para satisfacer las necesidades de la demanda interna, razón por la cual se debe importar distintos componentes que son utilizados para el proceso de ensamblaje de los vehículos ocasionando que la balanza comercial presente saldos negativos. A continuación, se analizará las importaciones de vehículos durante el periodo de estudio.

Gráfico 4 Evolución de las importaciones de vehículos. En unidades



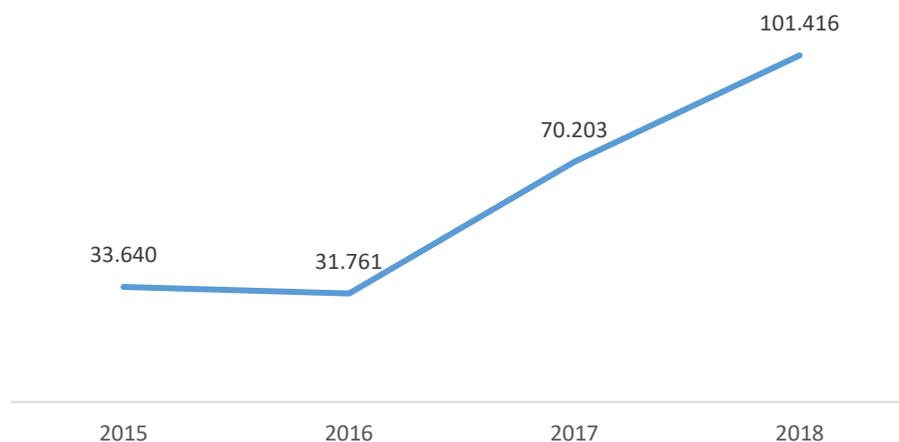
Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2018

Autor: Oswaldo Campos

Con la caída de los precios internacionales del petróleo y la apreciación de dólar la económica se vio afectado ocasionando que se enfrentó a una recesión económica, razón por la cual en el país se implementaron medidas orientadas a reducir las importaciones, pero dichas medidas tuvieron un efecto negativo en diversos sectores de la economía ecuatoriana, entre los que se encuentran el sector automotriz en el cual se dio un decrecimiento de las ventas totales no solo por la disminución de la venta de vehículos importados sino que también por el incremento de los costos de producción que incrementaron los precios de los vehículos de producción nacional, viéndose afectadas las exportaciones de este bien.

Como se aprecia en la figura debido a los antes mencionado las importaciones a partir del año 2010 presentaron una tendencia decreciente, pasando de 79.685 unidades importadas en el 2010 a 57.093 unidades en el 2014 es decir una reducción del 28,35% durante dicho periodo, esto representa 22.592 automóviles que dejaron de ser importados por el Ecuador.

Gráfico 5 Evolución de las importaciones de vehículos. En unidades



Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2018

Autor: Oswaldo Campos

Posteriormente, con la aplicación de las salvaguardias las importaciones pasaron de 57.093 unidades en el año 2014 a 31.761 vehículos importados en el 2016, es decir una reducción del 44,37% durante dicho periodo. Pero, a partir de la suscripción del acuerdo comercial con la Unión Europea las importaciones de vehículos

importados se incrementan en el 44,46% durante el periodo 2016 – 2018, lo que contribuyó al crecimiento de las ventas totales del sector automotriz.

3.1.4. Generación de empleo del sector automotriz ecuatoriano

Como se mencionó anteriormente, la industria automotriz se identifica por su importante aporte a la generación de fuentes de empleo directos e indirectos debido al encadenamiento productivo con otros sectores económicos. El sector automotriz no solo contribuye a la diversificación de la matriz, sino que además aporta al desarrollo de otros sectores de la economía ecuatoriana y a la generación de plazas de empleo para miles de familias del Ecuador.

En la siguiente figura, se presenta la evolución del nivel de empleo en los últimos años del sector automotriz para de esta manera conocer el impacto social que tiene este sector en el país y, además se analizará las principales actividades que lo componen.

Gráfico 6 Empleo sector automotor



Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2018

Autor: Oswaldo Campos

El sector automotriz en el Ecuador se divide en dos grupos que son la fabricación de vehículos automotores y el comercio y reparación de vehículos, en el caso de los primeros en el año 2016 generaron empleo para 4.385 familias ecuatorianas y el segundo grupo aportó con 59.979 plazas de empleo, dando como resultado un total de 64.364 personas laborando en este sector. Por su parte, en el año 2018 esta cifra se incrementó alcanzando un total de 68.155 puestos de trabajo,

es decir entre el 2016 y el 2018 se dio un incremento del 5,89%. Siendo la comercialización y reparación de vehículos los que tienen mayor incidencia o participación en la generación de empleo del sector.

Bajo esta premisa, para realizar un análisis más detallado a continuación se muestra la generación de empleo de las diferentes actividades que componen el ensamblaje de vehículos como la comercialización y mantenimiento de los mismos.

Tabla 5 Empleo de la fabricación y ensamblaje de vehículos. Año 2018

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

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2018

Autor: Oswaldo Campos

La fabricación y ensamblaje de vehículos tiene una participación del 7,25% en el total del empleo que genera el sector automotriz del país; siendo, la fabricación de carrocerías la actividad que mayor incidencia tiene en la creación de trabajo dentro de este grupo con un total de 2.231 empleos en el 2018, seguido de la fabricación de vehículos, remolques y semirremolques con un total de 1.401 trabajadores en sus fábricas y por último la fabricación de autopartes que en ese año empleo a 1.309 trabajadores.

Por su parte, el comercio y reparación de vehículos y motocicletas concentran el 92,75% de la fuerza laboral del sector automotriz ecuatoriano; en el cual, el mantenimiento de vehículos género 22.857 puestos de empleo en el año 2018, seguido por la venta de autopartes el cual contribuye en plazas de trabajo para 22.116 personas, en tercer lugar, se encuentra la venta de vehículos con 15.610 trabajadores y por último la venta y mantenimiento de motocicletas la cual aporta con 2.631 puestos de empleo.

Tabla 6 Comercio y reparación de vehículos y motocicletas. Año 2018

Actividad	# de trabajadores
Venta de vehículos	15.610
Mantenimiento de vehículos	22.857
Venta de autopartes	22.116
Venta y mantenimiento de motocicletas	2.631
TOTAL	63.214

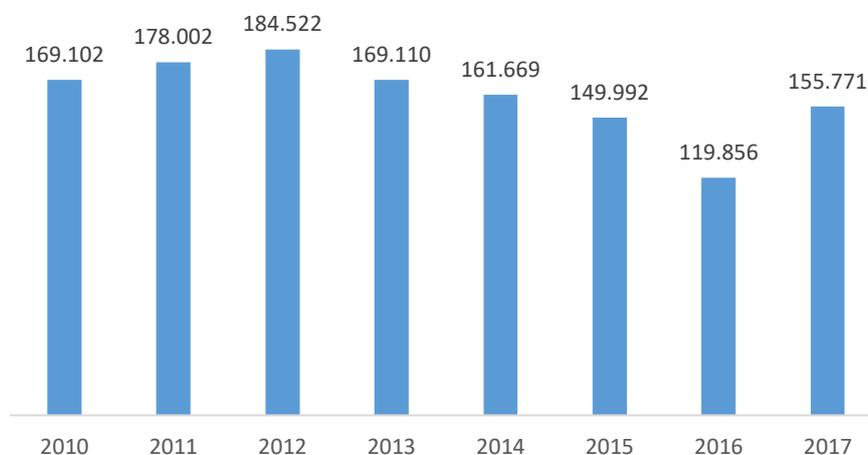
Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2018

Autor: Oswaldo Campos

3.1.5. Sector automotriz con respecto al PIB y a la industria manufacturera

Por su parte, es importante conocer y analizar cuál es la incidencia de la industria automotriz en el PIB de este país debido a que nos permitirá identificar el aporte de este sector a la generación de ingresos para la economía ecuatoriana y su participación a la industria manufacturera; a través de lo cual se podrá visualizar si la aplicación de las políticas comerciales restrictivas al sector automotriz afecta a la economía ecuatoriana en su conjunto.

Gráfico 7 Fabricación de equipos de transporte (Miles de dólares 2007)



Fuente: Banco Central del Ecuador, 2018

Autor: Oswaldo Campos

A partir del año 2012 con la aplicación de medidas restrictivas y posteriormente con la implementación de las salvaguardias, se puede evidenciar que la fabricación de equipos de transporte con respecto al PIB presentó una tendencia decreciente hasta el año 2016 presentando una reducción del 35,05% durante este periodo, es decir que con la vigencia de dichas medidas se dio un efecto adverso al esperado por el gobierno local incidiendo de manera negativa en los ingresos de la economía ecuatoriana y por ende en la generación de fuentes de empleo en el país.

Tabla 7 Fabricación de equipo de transporte con respecto a PIB Real. (Miles de dólares 2007)

Periodo	PIB Real	Fabricación de equipo de transporte	Participación
2010	56.481.055	169.102	0,30%
2011	60.925.064	178.002	0,29%
2012	64.362.433	184.522	0,29%
2013	67.546.128	169.110	0,25%
2014	70.105.362	161.669	0,23%
2015	70.171.677	149.992	0,21%
2016	69.314.066	119.856	0,17%
2017	70.955.691	155.771	0,22%

Fuente: *Banco Central del Ecuador, 2018*

Autor: Oswaldo Campos

De acuerdo, a las estadísticas del Banco Central del Ecuador la fabricación de equipos de transporte tiene una participación promedio del 0,25% con respecto al PIB real de la economía ecuatoriana. Pero, al analizar los años de la aplicación de las políticas comerciales restrictivas se puede apreciar que ya en el año 2014 la aportación de la fabricación de equipos de transporte al PIB del país presentó una tendencia decreciente alcanzando su punto más bajo en el año 2016 en el cual su aporte fue de apenas el 0,17%.

Adicionalmente, se presentarán los datos estadísticos sobre la participación de la fabricación de equipos de transporte en la industria manufacturera del país durante el periodo comprendido entre los años 2010 – 2017.

Tabla 8 Fabricación de equipo de transporte con respecto a la industria manufacturera. (Miles de dólares de 2007)

Periodo	Manufactura	Fabricación de equipo de transporte	Participación
2010	6.867.903	169.102	2,46%
2011	7.265.981	178.002	2,45%
2012	7.510.096	184.522	2,46%
2013	7.972.188	169.110	2,12%
2014	8.266.571	161.669	1,96%
2015	8.230.447	149.992	1,82%
2016	8.016.307	119.856	1,50%
2017	8.264.795	155.771	1,88%

Fuente: Banco Central del Ecuador, 2018

Autor: Oswaldo Campos

En el Ecuador, la fabricación de equipo de transporte tiene una participación promedio anual del 2,08% en la industria manufacturera del país, también se puede evidenciar que durante los años 2013 y 2014 cuando se vio afectado el sector automotriz por las regulaciones a las importaciones la industria manufacturera presento un crecimiento del 3,69% lo cual se dio al mejoramiento de otros sectores manufactureros del país; por su parte, a partir del año 2014 con la implementación de las salvaguardias se observa que la manufactura presentó una tendencia decreciente debido a que dicha medida no solo afectó a las industria automotriz sino que también a muchos otros sectores que requieren de materias primas importadas para su proceso de producción.

3.2. Acuerdo comercial multipartes con la Unión Europea

3.2.1. Disposiciones generales del acuerdo comercial

En el Ecuador con la finalidad de ampliar las relaciones comerciales con la Unión Europea y gozar de los beneficios por las preferencias arancelarias se han realizar diferentes dialogados y negociaciones para la suscripción del Acuerdo Comercial Multipartes con dicho grupo geopolítico, a través de lo cual se logró la firma

del convenio entre ambas partes y el mismo que entro en vigencia el 1 de enero del 2017. (Delegación de la Unión Europea en Ecuador, 2017)

Este acuerdo comercial, tiene como finalidad beneficiar a las exportaciones de productos ecuatorianos a través de las preferencias arancelarias lo cual les permitirá ganar competitividad en el mercado europeo frente a otros países exportadores; además, es importante destacar que dicho acuerdo abarca muchos aspectos relevantes que benefician a las exportaciones ecuatorianas, tales como:

- Intercambio de bienes y servicios,
- Eliminación de obstáculos técnicos al comercio,
- Indicaciones geográficas,
- Medidas sanitarias,
- Medidas fitosanitarias,
- Desarrollo sostenible.

Estos ejes tienen como finalidad alcanzar el desarrollo integral, tanto de la economía ecuatoriana como el bloque europeo; siendo la firma de este convenio comercial un avance significativo en lo que respecta a las relaciones comerciales, políticas y económicas para Ecuador y la Unión Europea. Dentro de este orden de ideas, es necesario mencionar que el mercado europeo se ha convertido en el último decenio en el principal destino de las exportaciones no petroleras del país; además este acuerdo comercial multipartes fomenta la cooperación para alcanzar el desarrollo sostenible, en otras palabras, significa que el bloque europeo pondrá a disposición del Ecuador la ayuda técnica necesaria para mejorar el aparato productivo del país con el fin de que éste sea más eficiente, responsable con el medio ambiente y mejore el bienestar social.

3.2.2. Comercio de vehículos y sus partes en el Ecuador tras la firma del Acuerdo Comercial con la Unión Europea

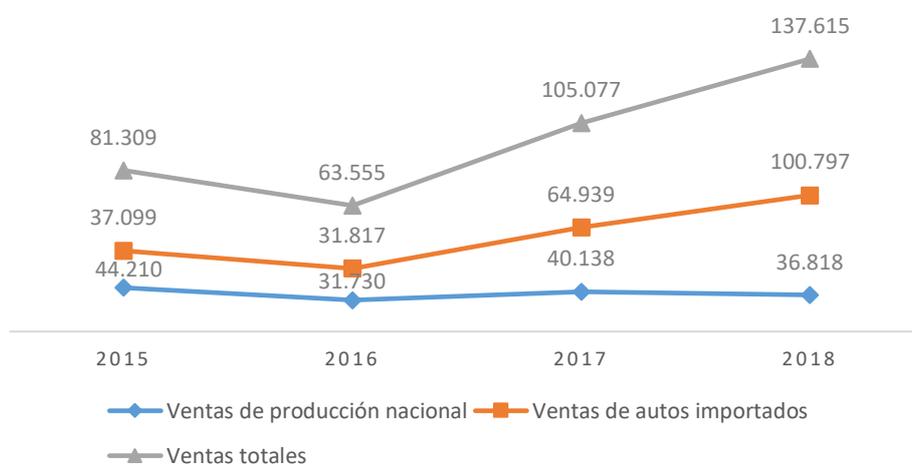
En lo que respecta a la situación del sector automotriz luego de la firma del Acuerdo Comercial con la Unión Europea, se plantearon puntos claves en lo

concerniente a la importación de vehículos y sus partes; pues dentro de las negociaciones se acordó la eliminación progresiva de aranceles y demás restricciones al acceso de vehículos importados por Ecuador desde el bloque europeo. Dentro de este contexto, es necesario especificar que los periodos de desgravación varían entre los siete y diez años, además varía según el modelo de vehículo:

- Vehículo con un cilindraje mayor a los 1.500 cm³ hasta los 3.000 cm³ tienen un periodo de desgravación de 7 años.
- Los vehículos para transporte de mercancías con capacidad de carga hasta las 5 toneladas estarán libres de arancel en un periodo de 10 años.
- Los automóviles para el transporte de personas cuentan con un periodo de desgravación entre 5 y 7 años.

La firma de este acuerdo comercial ha beneficiado al sector automotriz del Ecuador durante los dos últimos años que tiene de vigencia; así lo demuestran las cifras en cuanto a la producción, importación, venta de autos de producción local y venta de autos importados obtenidas del Banco Central del Ecuador, la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador y la Cámara de la Industria Automotriz del Ecuador.

Gráfico 8 Evolución de las ventas de vehículos (En unidades)



Fuente: Banco Central del Ecuador, 2018

Autor: Oswaldo Campos

Como se puede evidenciar las ventas del sector automotriz del Ecuador mejoraron significativamente tras la firma del Acuerdo Comercial Multipartes con la Unión Europea; es así como las ventas totales de autos en el país registraron un incremento del 138% en el año 2018 con respecto a las ventas totales del año 2016. De igual forma, el ensamblaje local de autos tuvo un incremento del 16% en dicho periodo; mientras que las importaciones de vehículos reportaron un aumento del 217% en ese lapso de tiempo debido a la eliminación progresiva de las medidas restrictivas a la importación de autos en el Ecuador.

3.3. Diagnóstico y análisis de las estrategias empresariales de la compañía General Motors del Ecuador S.A.

La empresa General Motors desde la década de los 90 se ha caracterizado por el liderazgo en el ensamblaje y producción de automóviles de producción nacional, llegando a posesionarse como una de las plantas de ensamblaje más grandes del país; lo cual ha logrado, mediante la implementación de diferentes estrategias y medidas que han contribuido que mantenga su liderazgo en el mercado ecuatoriano a pesar de las medidas restrictivas impuestas por el gobierno para reducir las importaciones de vehículos en el país ha tenido un impacto negativo en el sector automotriz.

Es por esto, que se tomará como referencia a la compañía General Motors para realizar un análisis de las estrategias diseñadas e implementadas por esta compañía para mitigar el impacto de las políticas restrictivas a las importaciones de automóviles y tener una perspectiva mucho más amplia de las estrategias que una de las compañías líderes del sector implementa para mantenerse en el mercado.

3.3.1. Descripción de las estrategias implementadas por la compañía General Motors del Ecuador

- **Calidad de sus productos:** Una de las estrategias utilizadas por esta compañía es la calidad de las unidades de automóviles ensambladas en el país, para satisfacer las necesidades y exigencias de la demanda del mercado ecuatoriano e internacional. Para lo cual, la institución ha implementado en el

proceso de ensamblaje y producción mejoras tecnológicas para mejorar su calidad, eficiencia y productividad.

- **Amplia diversidad de productos y servicios:** Esta compañía con el pasar de los años ha incorporado una gran variedad de modelos dentro de los distintos segmentos que ofrece en el mercado ecuatoriano. Actualmente, cuenta con alrededor de 50 modelos de automóviles que son de producción nacional y 18 modelos de vehículos importados.
- **Fomento de la producción local:** A partir del año 2007 la empresa con la finalidad de fomentar la producción de nacional de los demás sectores vinculados a la industria automotriz impulsó estrategias direccionadas al ensamblaje de automóviles con piezas y partes fabricados por proveedores locales; de ahí que, en el año 2018 alrededor 18,1% de los componentes utilizados en el ensamblaje de automóviles son de producción local. Adicionalmente, más del 75% de los vehículos ensamblados en el país proviene de mano de obra ecuatoriana.
- **Mejoras en la atención al cliente:** La empresa General Motors con el objetivo de brindar la mejor atención a su clientela, proporciona capacitaciones a sus empleados de departamento de servicio técnico para garantizar una atención de excelente calidad y fiabilidad; en el cual, laboran alrededor 3.149 trabajadores a nivel nacional.
- **Responsabilidad social y ambiental:** Un pilar fundamental de la compañía General Motors corresponde a la responsabilidad social y ambiental, de ahí que sus ejes de acción se fundamenten en cuatro ámbitos que son el cuidado del medio ambiente, concientización a la comunidad, responsabilidad social y responsabilidad con grupos de interés. Para lo cual, se realizan distintos proyectos enfocados al cumplimiento de estos ejes de acción como son la instalación de plantas de tratamiento, programas de diversidad de género, entre otros.

3.3.2. Estrategias empresariales de la compañía

3.3.2.1. Responsabilidad Social

A lo largo de su historia la compañía General Motors ha desarrollado diferentes proyectos orientados a la Responsabilidad Social Corporativa, la cual se ha enfocado en cuatro ejes de acción que son el medio ambiente, el ámbito educativo, integración de la comunidad y la responsabilidad social interna. (Expreso, 2016)

De ahí que, la institución haya diseñado el programa denominado Chevrolet Siempre Contigo, el mismo que está conformado por un conjunto de proyectos enfocados al cumplimiento de cada uno de los ejes de acción establecidos por General Motors. A continuación, se presentan los proyectos de responsabilidad social que ejecuta la compañía.

➤ Conductor elegido

Este proyecto social se inició en el año 2008 como iniciativa de la empresa Chevrolet Ecuador, el cual tiene como finalidad capacitar a los conductores para disminuir la problemática de los accidentes de tránsito a nivel nacional provocados por el estado etílico de conductores. Debido, a la aceptación del programa por parte de la ciudadanía se ha implementado en diferentes ciudades del país, a través de lo cual se ha logrado capacitar y concientizar a aproximadamente 400.000 personas. Adicionalmente, este programa cuenta con otros incentivos que buscan aumentar la participación de los ciudadanos, los cuales se ejecutan por medio de los locales establecimientos participantes en este programa. (Chevrolet Ecuador, 2019)

➤ Aprendices Chevrolet

El programa Aprendices Chevrolet está enfocado en capacitar a los jóvenes bachilleres y brindarles una oportunidad de trabajo; para lo cual, a través de un convenio con la Escuela Politécnica del Ejercito (E.S.P.E) se le brinda los conocimientos necesarios para sean Técnicos Automotriz y posteriormente ser insertados al equipo de trabajo en los talleres de la compañía. Este programa se inició en la ciudad de Quito en el año 2009 y está compuesto por tres etapas con una duración de diez meses. (Chevrolet, 2010)

➤ **Ruta futuro**

El proyecto Ruta Futuro fue diseñado con la finalidad de transferir los conocimientos y avances tecnológicos logrados por la empresa General Motors, estas charlas serán realizadas en diferentes universidades de las principales ciudades del país. Adicionalmente, los capacitadores se enfocarán en concientizar a los estudiantes sobre la importancia del cuidado del medio ambiente y el desarrollo de tecnologías que reduzca el impacto ambiental en el país. (El Tiempo, 2012)

➤ **Chevrolet Sail Carbono Neutro**

Este proyecto fue implementado en el año 2016 a través del cual la empresa General Motors busca otorgar una compensación por la contaminación ocasionado por los gases de efecto invernadero de uno de los vehículos más vendidos por esta compañía. El programa tendrá una duración de cinco años y se ejecutará por medio de la alianza pública – privada entre Chevrolet y el Ministerio de Ambiente.

Además, cabe mencionar que lo recaudado se destinado a la conservación de los bosques en el territorio ecuatoriano, reducir el impacto ambiental, preservar la biodiversidad del país y a la conservación y cuidado de la calidad de vida de las familias de las comunidades indígenas; se espera que, con este proyecto se recaude aproximadamente 235.000 dólares al año. (Revista Líderes, 2016)

➤ **Conductor amigo**

El conductor amigo forma parte de los programas de Responsabilidad Social Corporativa de la empresa General Motors OBB, el cual fue puesto en marcha en el año 2015. Este proyecto fue diseñado para fomentar y fortalecer el sector turístico del país, a través de la capacitación a los taxistas y conductores turísticos, este programa se realiza mediante un convenio con el Ministerio de Turismo. (El Tiempo, 2017)

Este proyecto brinda la posibilidad a los taxistas a acceder a capacitaciones gratuitas, sobre diferentes aspectos fundamentales para brindar un servicio de excelente calidad a los turistas tanto nacionales como extranjeros; además, de alcanzar un mejor nivel profesional.

➤ Diversidad de Género

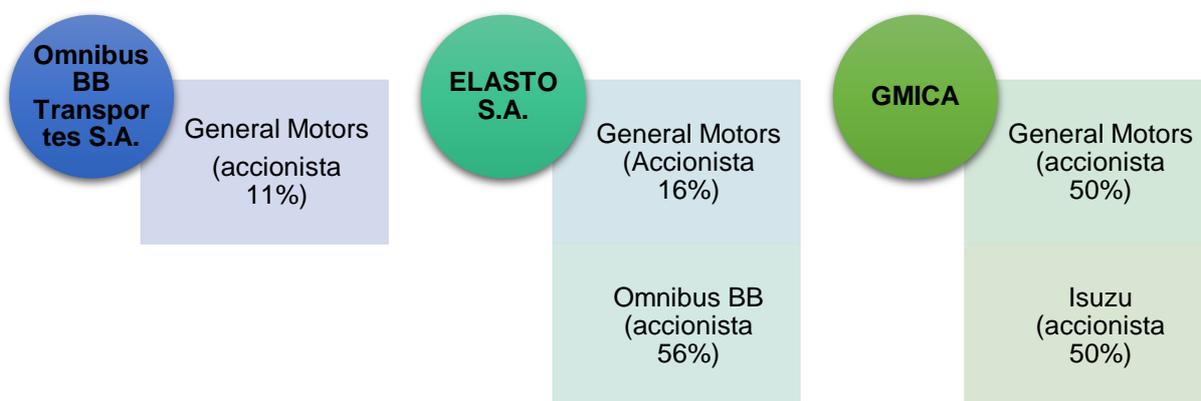
Por su parte, el programa diversidad de género tiene como objetivo contribuir y fomentar la participación de las mujeres en la industria automotriz, la cual desde sus inicios se ha caracterizado por la intensidad de fuerza de trabajo masculina; adicionalmente, a través de la alianza con otras entidades busca lograr que las niñas tengan las mismas oportunidades y derechos.

3.3.2.2. Estrategia de Asociación

La compañía General Motors Ecuador con la finalidad de contrarrestar el impacto de las medidas restrictivas a las importaciones, diseñaron e implementaron como estrategia la integración con otras empresas del sector automotriz del país, para de esta manera expandir la cartera de socios y lograr tener una mayor participación en el mercado ecuatoriano.

A través, de lo cual la empresa Chevrolet ha logrado asociarse con un grupo de empresas del sector automotriz. A continuación, se presenta las instituciones del sector automotriz integradas a General Motors.

Ilustración 9 Empresas asociadas a General Motors Ecuador



Fuente: Reporte de sustentabilidad de General Motors Ecuador

Autor: Compañía Chevrolet

3.3.2.3. Sostenibilidad de la compañía

El establecimiento de estrategias empresariales tiene como fin el establecimiento de un conjunto de acciones o medidas direccionadas a encaminar a la compañía al cumplimiento de sus metas u objetivos, es por esto que para la empresa General Motors el diseño de dichas estrategias tienen que estar vinculadas con la sostenibilidad para así garantizar el cumplimiento de bien común de todos los actores que participan sin vulnerar las necesidades de ninguno.

Es por esto, que las estrategias empresariales de esta compañía no solo están relacionadas con el desarrollo de la misma, sino que además están enfocadas en crear un impacto positivo para la población en general mediante la gestión económica, sociales y ambientales; para de esta manera, lograr la sostenibilidad de la compañía.

En base a esto, en la siguiente ilustración se muestra la estructura de la sostenibilidad de la empresa General Motors:

Ilustración 10 *Estrategia de sostenibilidad responsable de la compañía Chevrolet*



Fuente: Reporte de sustentabilidad de General Motors Ecuador

Autor: Compañía Chevrolet

3.3.3. Estrategias empresariales de la compañía

Una vez presentada de manera detallada cada uno de los objetivos y estrategias empresariales de la compañía General Motors Ecuador, se procederá a realizar un análisis de la información financiera de la compañía durante el periodo comprendido entre el 2013 – 2015 debido a que en el año 2014 se implementaron las políticas comerciales restrictivas.

Balance Inicial (En miles de USD)

ACTIVOS	Dic. 31, 2013	Dic. 31, 2014	Dic. 31, 2015
ACTIVOS CORRIENTES:			
Efectivo y equivalentes al efectivo	26.025	36.794	50.393
Activos financieros	119.111	112.273	107.542
Inventarios	32.650	46.604	70.350
Servicios y otros pagos anticipados	469	736	209
Activos por impuestos corrientes	0	0	6.775
Otros activos corrientes	69	124	10
Total activos corrientes	178.324	196.531	235.279
ACTIVOS NO CORRIENTES:			
Propiedades, planta y equipo	11.576	11.463	11.779
Propiedades de inversión	907	1.131	1.793
Activos intangibles	317	328	152
Activos por impuestos diferidos	0	0	0
Activos financieros no corrientes	0	23.946	22.672
Otros activos	23.175	994	863
Total activos no corrientes	35.975	37.864	37.259
TOTAL	214.299	234.395	272.538
PASIVOS Y PATRIMONIO			
(En miles de USD)			
PASIVOS CORRIENTES:			
Pasivos por arrendamiento financiero	0	0	0
Cuentas y documentos por pagar	29.153	38.570	63.414
Obligaciones con inst financieras	3	6	2
Provisiones	9.636	8.117	12.692
Otras obligaciones corrientes	15.427	15.280	18.975
Anticipos de clientes	16	255	307
Total pasivos corrientes	54.235	62.228	95.390

PASIVOS NO CORRIENTES:			
Provisiones	3.331	1.719	3.114
Otras provisiones	2.273	7.286	2.556
Otros pasivos	0	0	0
Total pasivos no corrientes	5.604	9.005	5.670
Total pasivos	59.839	71.233	101.060
PATRIMONIO:			
Capital social	94.603	94.603	94.603
Reservas	13.986	18.603	23.609
Resultados acumulados	-293	-115	-334
Resultado del ejercicio	46.164	50.071	53.600
Total patrimonio	154.460	163.162	171.478
TOTAL	214.299	234.395	272.538

Estados de Resultados
(En miles de USD)

ESTADO DE RESULTADO INTEGRAL	Dic. 31, 2013	Dic. 31, 2014	Dic. 31, 2015
INGRESOS	933.112	1.063.081	908.280
COSTO DE VENTAS	889.216	950.740	783.931
GANANCIA BRUTO	103.896	112.341	124.349
Gastos de administración y ventas	-33.615	-36.291	-41.079
Costos financieros	-2.299	-2.428	-2.273
Otros gastos / ingresos, neto	-283	-293	2.358
UTILIDAD ANTES DE 15% A TRABAJADORES	67.699	75.329	78.639
15% participación trabajadores	10.145	11.115	11.796
UTILIDAD ANTES DE IMPUESTO A LA RENTA	57.554	64.214	66.843
Menos gasto (ingreso) por Impuesto a la Renta:			
Corriente	11.136	2.750	4.264
Diferido	254	-508	423
Total	11.390	2.242	4.687
UTILIDAD DEL AÑO Y TOTAL RESULTADO INTEGRAL	46.164	61.972	62.156

Una vez realizado el respectivo análisis sobre la información financiera de la compañía a través del Estado de Situación Financiera y el Estado de Resultado, se puede apreciar que la compañía a pesar de los impactos negativos que sufrió el sector automotriz debido a la implementación de medidas restrictivas a las importaciones la compañía General Motors presentó un incremento de su patrimonio del 11,02% durante el periodo de estudio y un aumento del 34,64% de su utilidad neta; adicionalmente, se observa durante el año 2014 que a pesar de las medidas restrictivas sus activos y patrimonios se incrementaron debido a la implementación de las estrategias empresariales que fueron diseñadas para contrarrestar dicha problemática.

3.3.4. Validación de las estrategias empresariales de la compañía General Motors del Ecuador S.A

De acuerdo al diagnóstico y análisis realizado se ha podido evidenciar que, a pesar de las medidas restrictivas a las importaciones implementados por el gobierno nacional, la compañía General Motors ha presentado una tendencia creciente en su participación en el mercado automotriz ecuatoriano pasando del 44,10% en el 2013 al 49,52% en el 2015, lo cual se debe como resultado del diseño e implementación de las estrategias empresariales de la compañía. Además, las ventas promedio de la empresa asciende alrededor de 34.071 unidades al año, mientras que Aymesa la segunda ensambladora del país tiene una venta promedio anual de 5.684 automóviles, en el periodo del año 2013 al 2015. (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2016)

A continuación, se presenta la información correspondiente a las ventas totales y las ventas de las principales marcas para tener una perspectiva más clara del impacto de la implementación de estrategias empresariales durante el periodo 2013 – 2018.

Gráfico 9 Ventas anuales de la marca Chevrolet (En unidades)

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, anuario 2018.

Autor: Oswaldo Campos

Tabla 9 Venta de automóviles de la marca Chevrolet por provincia. (Unidades)

Provincias	2017	2018
Pichincha	15.689	17.629
Guayas	12.894	14.188
Azuay	2.748	2.768
Manabí	2.389	2.232
Tungurahua	1.649	2.027
Otras	5.732	6.761
Total	41.101	45.605

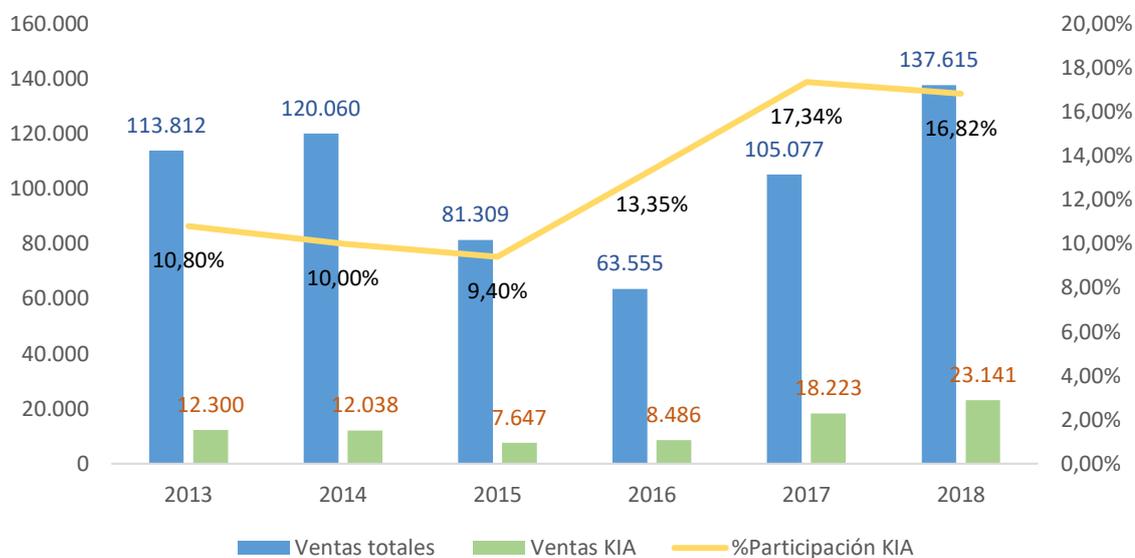
Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, anuario 2018.

Autor: Oswaldo Campos

Para poder tener una visión más clara sobre la validación de estrategias implementadas por la compañía General Motors, se presentará los datos y cifras de las principales marcas de automóviles que comercializan las empresas competidoras de ésta compañía en el país entre las cuales se encuentran las marcas KIA (Aymes), Hyundai (NEOHYUNDAI) y Great Wall (CIAUTO), para de esta manera realizar una comparación sobre la evolución y participación de éstas en el mercado automotriz durante la implementación de las políticas restrictivas. Por su parte, cabe mencionar

que estas marcas de vehículos fueron seleccionadas en base a su participación en las ventas a nivel nacional, debido a que son las marcas que más se comercializan en el país.

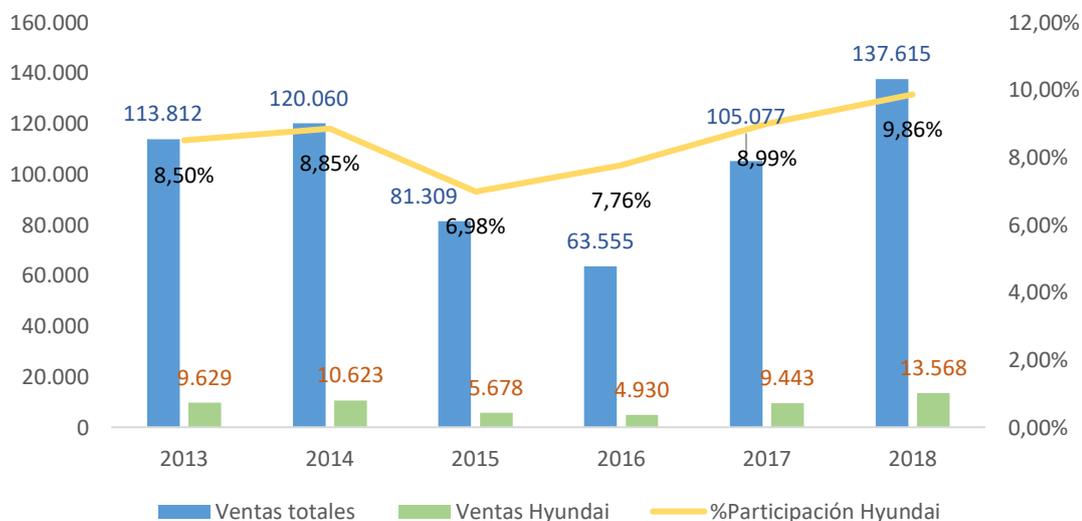
Gráfico 10 Ventas anuales de la marca KIA (En unidades)



Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, anuario 2018.

Autor: Oswaldo Campos

Gráfico 11 Ventas anuales de la marca Hyundai (En unidades)



Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, anuario 2018.

Autor: Oswaldo Campos

Gráfico 12 Ventas anuales de la marca Great Wall (En unidades)

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, anuario 2018.

Autor: Oswaldo Campos

En base a las cifras presentadas anteriormente, se puede apreciar que durante el periodo de análisis la marca Chevrolet tuvo un crecimiento en su participación en el mercado automotriz; mientras que, las compañías KIA, Hyundai presentaron un escenario diferente en el cual se puede observar una reducción de su participación en el mercado ecuatoriano, durante la implementación de las políticas restrictivas. Por lo tanto, podemos destacar que las estrategias diseñadas e implementadas por la compañía General Motors tuvieron mejores resultados que aquellos utilizados por las demás compañías; a través de los cuales ésta empresa logró reducir el impacto de las políticas restrictivas impuestas por el gobierno nacional.

Propuesta

Capítulo IV

CAPÍTULO IV: PROPUESTA

4.1. Descripción de la propuesta

La estrategia empresarial comprende todas aquellas acciones que proporcionan a la empresa las herramientas necesarias para obtener una ventaja competitiva frente a la competencia la cual se caracteriza por ser sostenible en el tiempo, a través de la cual se enlazan diferentes factores fundamentales de la empresa como son los recursos, las capacidades y el entorno para alcanzar los objetivos y metas propuestos por la empresa (Coronado , 2003).

Por lo tanto, una vez realizado el respectivo diagnóstico y análisis del comportamiento del sector automotriz durante la aplicación de las políticas comerciales restrictivas y de las estrategias empresariales implementadas por la compañía General Motors del Ecuador que es líder de este sector a nivel nacional, en el presente capítulo se formularán un conjunto de medidas y estrategias que contribuyan a mitigar el impacto negativo de la implementación de políticas comerciales restrictivas como la aplicadas durante el periodo de estudio, las mismas que estarán, enfocadas en tres ámbitos la fabricación, producción y comercialización de vehículos del sector automotriz.

4.2. Objetivo de la propuesta

La presente propuesta tiene como objetivo proponer un conjunto de medidas y estrategias empresariales que contribuyan al desarrollo y fortalecimiento del sector automotriz ecuatoriano.

4.3. Alcance de la propuesta

La presente propuesta tiene como finalidad servir de herramienta para el sector automotriz ecuatoriano y dar a conocer e implementar un conjunto de estrategias empresariales que contribuyan a mantener e incrementar la participación en el mercado y mitigar el impacto de las medidas restrictivas.

4.4. Propuesta de la investigación

La industria automotriz ecuatoriana comprende uno de los sectores más importantes del sistema económico del país debido a su importante aporte desarrollo socioeconómico; pues en su proceso de producción se involucra bienes de capital de gran avance tecnológico y mano de obra altamente calificada. Lo cual, contribuye a la generación de fuentes de empleo para alrededor de 68.155 personas, tiene una participación en promedio del 0,25% en el PIB del país, aporta a la diversificación de la matriz productiva y a la dinamización de los otros sectores de la economía por medio del encadenamiento productivo.

Pero, en el año 2014 el gobierno nacional implementó distintas políticas públicas restrictivas direccionadas a contrarrestar los efectos negativos de la caída de los precios del petróleo, debido a que éste es el principal producto de exportación y generador de divisas de la economía ecuatoriana; estas medidas, tenían como finalidad proteger a la industria nacional y fomentar el desarrollo de la producción local para así alcanzar el cambio de la matriz productiva del país. Pero, éstas tuvieron un efecto adverso en las industrias nacionales como fue en el caso de la industria automotriz, la misma que vio reducido sus márgenes de ventas y rentabilidad con la implementación de dichas políticas, dando como resultado el estancamiento de este sector.

Por lo tanto, es fundamental establecer un conjunto de estrategias y medidas que contribuyan al desarrollo y crecimiento de la industria automotriz en el Ecuador y a su vez que fomenten la reducción de los impactos negativos por la implementación de medidas restrictivas como la implementada en el año 2014, mediante la participación de las empresas que conforman el sector y el gobierno que es el encargado del diseño de las políticas públicas.

A continuación, se señalan un conjunto de estrategias empresariales y medidas para el sector automotriz ecuatoriano, las cuales estarán enfocadas en la fabricación, producción y comercialización de vehículos del sector automotriz:

- Optimizar el tiempo del proceso de ensamblaje y producción del sector automotriz, mediante la tecnificación y especialización de la mano de obra que labora en las compañías a través de la realización de capacitaciones.
- Diversificar la cartera de productos que ofrecen las empresas en el mercado local e internacional por medio de la implementación de estrategias asociativas con otras compañías tanto del sector automotriz como de aquellas que intervienen en la cadena productiva.
- Promover el desarrollo sustentable y sostenible de las empresas del sector mediante la invención de nuevos diseños y modelos de vehículos ensamblados a nivel nacional, con la implementación de procesos de mejoras e innovación tecnológica.
- Incrementar el porcentaje de piezas y partes de producción nacional que se utilizan en la fabricación de los vehículos terminado, para así mitigar en cierto grado el impacto a medidas restrictivas a las importaciones que también afectan a estos componentes.
- El gobierno nacional debe implementar políticas públicas que aporten a crear las condiciones de estabilidad económica y social adecuadas para la captación de inversión extranjera que contribuya al desarrollo y fortalecimiento de la industria automotriz y de otras industrias en el país.
- El Estado debe implementar incentivos que contribuyan al fortalecimiento de la fabricación de piezas y partes de producción nacional con un alto contenido tecnológico, para de esta manera fomentar el desarrollo de actividad y que exista la disponibilidad materia prima e insumos que requiere la industria del ensamblaje de automóviles.
- Se deben firmar acuerdos comerciales con otros países para de esta manera ampliar y diversificar el flujo comercial, obtener beneficios arancelarios y realizar intercambios tecnológicos con estos países para implementar mejoras tecnológicas en el proceso de producción de la industria automotriz del país.

- Agregar valor a las marcas de automóviles en el país mediante la ejecución de proyectos de compromiso social que estén enfocados en temas actuales como son el cuidado con el medio ambiente, la utilización de energías renovables y canalización de recursos económicos hacia una causa social, para de esta manera los clientes creen mayor confianza con las marcas.
- Utilizar las plataformas virtuales para difundir información de las compañías como son promociones, eventos, ofertas, proyectos sociales entre otros, a través de lo cual den a conocer a los clientes los beneficios que ofrecen y fidelidad a la marca con los proyectos sociales.
- Desarrollar proyectos que estén enfocados en la mejora de la calidad de combustibles, en el diseño de una mayor gama de modelos de automóviles híbridos y en el fomento e incentivo de la utilización de estos vehículos a través de lo cual se logra una movilidad más amigable con el ambiente.
- Establecer una alianza pública-privada para la renovación del parque automotor en el país los cuales estén acordes a las nuevas tendencias del uso de tecnologías eficientes y amigables con el medio ambiente.
- El gobierno debe desarrollar políticas que busquen fomentar las inversiones y la transferencia de tecnología en el proceso de producción nacional del sector automotriz ecuatoriano, para de esta manera fortalecer a la industria nacional y generar fuentes de empleo.
- El Estado generar líneas de créditos a los productores nacionales de vehículos y autopartes para la renovación y utilización de tecnologías eco-eficientes que sirvan como herramienta para la mejora y desarrollo de este sector en el país.

CONCLUSIONES

- Considerando los aspectos teóricos se puede concluir que el comercio internacional es fundamental en una economía debido a que ningún país cuenta con la capacidad de producir todos los bienes y servicios para satisfacer las necesidades de la población; es por esto, que los gobiernos aplican políticas comerciales restrictivas con el objetivo de proteger a las industrias locales y aportar al desarrollo de las mismas, pero en ciertos casos dichas medidas tienen efectos adversos ocasionado como en el caso de Ecuador un estancamiento de la industria automotriz, por lo que para ha sido necesario generar un diagnóstico.
- De acuerdo a la información recopilada durante el desarrollo de este estudio, se pudo concluir que las políticas comerciales restrictivas aplicadas en el país durante el periodo 2014 - 2016 incidieron de manera negativa en el sector automotriz, debido que a pesar de que se logró el propósito de dichas medidas al reducir las importaciones de vehículos en el 44,37%, el impacto en la industria local fue adverso en la cual las exportaciones de vehículos de producción nacional se contrajo en el 91,44% y las ventas locales de automóviles ensamblados disminuyeron en el 47,34%; esto a raíz, de que dichas restricciones provocaron un incremento de los costos de producción lo que ocasiono que los automóviles de producción nacional pierdan competitividad y se diera el cierre de concesionarias y de la empresa Maresa, provocando el despido de trabajadores.
- Considerando los resultados obtenidos en base al estudio realizado en la presente investigación se pudo identificar que la estrategia empresarial es una herramienta fundamental en una compañía para identificar las acciones o medidas a implementar en el corto y largo plazo para mitigar el impacto de escenarios adversos debido a factores externos; adicionalmente, se propone incentivos por parte del gobierno que fomenten el desarrollo de las industrias locales que forman parte de la cadena productiva del sector y políticas que aporten a la reducción de los costos de producción lo que permitirá que los vehículos de producción nacional ganen competitividad a nivel local y en los mercados internacionales.

RECOMENDACIONES

- Considerando los aspectos teóricos se recomienda que el gobierno debe implementar medidas y políticas públicas que contribuyan a la reducción de los costos de las materias primas e insumos utilizados en el proceso de ensamblaje de los vehículos de producción nacional y adicionalmente a la negociación de acuerdos comerciales que aporten al fortalecimiento del sector automotriz mediante la captación de capital extranjero, el intercambio tecnológico que aporte a la innovación y mejora de la productividad y la apertura de nuevos mercados internacionales para la comercialización de la producción nacional.
- Las empresas del sector automotriz deben diseñar e implementar acciones de estrategia empresarial, no solo enfocadas al crecimiento de la rentabilidad de las compañías, sino que, además deben estar compaginadas con la responsabilidad social y ambiental a través de lo cual ganen la confianza de sus clientes y estrategias asociativas a través de las cuales puedan diversificar y ampliar la cartera de productos que ofrecen en el mercado. Se deben fomentar y desarrollar las alianzas públicas – privadas para el desarrollo de múltiples proyectos que contribuyan al desarrollo y crecimiento de los sectores productivos y por ende de la economía en su conjunto.
- Finalmente, considerando los aspectos teóricos así como los resultados obtenidos en el diagnóstico se recomienda a las empresas del sector automotriz considerar y aplicar las estrategias propuestas en el presente documento a fin de generar desarrollo, eficiencia y productividad de las compañías ecuatorianas; y a su vez, contribuir al fortalecimiento de la fabricación de piezas y partes de producción nacional con un alto contenido tecnológico, para de esta manera reducir la dependencia de materia prima e insumos importados, aportando positivamente a nuestra balanza comercial.

BIBLIOGRAFÍA

- Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. (2016). *Anuario 2015*. Quito.
- Abreu, J. L. (2015). Análisis al Método de la Investigación - Analysis to the Research Method. *Daena: International Journal of Good Conscience.*, 10(1), 205 - 214.
- Acosta Reveles, I. L. (2016). Balance del modelo agroexportador en América Latina al comenzar el siglo XXI. *Mundo Agrario*, 07(5119), 1-28.
- AEADE. (2018). *Anuario sector automotriz*. Quito: n/a.
- Araujo, A. (30 de Marzo de 2016). El 2016 empezó con una caída del 50% en la venta de autos. *El Comercio*, págs. 4-6.
- Arévalo G, A. L. (2009). *El proceso de sustitución de importaciones en América Latina. El caso de México: 1940 - 1980*. México: EUMED.
- Armijo, M. (2009). *Manual de Planificación Estratégica e Indicadores de Desempeño en el Sector Público*. Santiago de Chile: CEPAL.
- Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. (2019). *Anuario 2018*. Quito: AEADE.
- Asociación Nacional de Exportadores de Cacao. (s.f.). ANECACAO. Obtenido de ANECACAO: <http://www.anecacao.com/index.php/es/quienes-somos/historia-del-cacao.html>
- Blanco, M., & Rivero, H. (2010). *El agroturismo como diversificación de la actividad agropecuaria y agroindustrial*. San José: Instituto Interamericano de Cooperación para la agricultura.
- Bonfanti , F. A. (2015). Análisis del modelo de industrialización por sustitución de importaciones en América Latina y en Argentina. *Revista Geográfica Digital*, 12(24), 1-17.
- Bueno, E., Casani, F., & Lizcano, J. L. (1999). Formación de la estrategia empresarial: un análisis de las dinámicas del proceso estratégico. *Revista española de financiación y contabilidad*, 40(100), 195-217.
- Calero, C. (2004). *El nivel de competitividad del sector automotor ecuatoriano a partir de la dolarización con respecto a Colombia y Venezuela período 2000-2002*. Ecuador: Facultad de Economía de la PUCE.
- Campos, G., & Cavarrubias. (2010). *Introducción al arte de la investigación científica*. México: UNAM.
- Canales Cerón, M. (2006). *Metodologías de investigación social*. Santiago de Chile: Editorial LOM.

- Cárdenas , N. (2012). El desarrollo local su conceptualización y procesos. *Provincia*, 53-76.
- Cárdenas, E., Ocampo, J. A., & Thorp, R. (2003). *Industrialización y Estado en la América Latina: la leyenda negra de la posguerra*. España: FONDO DE CULTURA ECONÓMICA (FCE).
- CEPAL. (1992). *Reestructuración y consolidación de la industria automotriz* . Santiago de Chile: Naciones Unidas .
- Chevrolet. (21 de Abril de 2010). Programa de Aprendices, una iniciativa de responsabilidad social de General Motors Ecuador S.A, su Red de Concesionarios y la E.S.P.E. págs. 1 - 2.
- Chevrolet Ecuador. (12 de Octubre de 2019). *Chevrolet Ecuador*. Obtenido de Chevrolet Ecuador:
https://media.gm.com/media/ec/es/chevrolet/news.detail.html/content/Pages/news/ec/es/2011/Sep/0926_0926_sanborondon.html
- Chevrolet Ecuador. (12 de Octubre de 2019). *Filosofía Corporativa*. Obtenido de <http://www.chevrolet.com.ec/mundo-chevrolet/general-motors/vision-y-valores.html>
- CINAE. (2018). *Historia de la industria automotriz ecuatoriana*. Quito: CINAE.
- Coronado , F. J. (2003). *Diccionario de estrategia empresarial*. Madrid - España: Ediciones Díaz de Santos.
- Cortés Cortés, M. E., & Iglesias León, M. (2004). *Generalidades sobre Metodología de la investigación*. México: Universidad Autónoma del Carmen.
- Delegación de la Unión Europea en Ecuador. (2017). *Acuerdo Comercial Ecuador - Unión Europea*. Quito: Delegación de la Unión Europea en Ecuador.
- Delfín Pozos, F. L., & Acosta Mércuez, M. P. (2016). Importancia y análisis del desarrollo empresarial. *Revista pensamiento y gestión*(40), 187 - 192.
- El Comercio. (7 de Febrero de 2014). El sector mostró sus cifras del 2013. págs. 13-14.
- El Tiempo. (24 de Febrero de 2012). Chevrolet inicia Ruta Futuro 2012. págs. 2-3.
- El Tiempo. (17 de Junio de 2017). Chevrolet presenta al mercado el nuevo Sail 2018. págs. 4-5.
- ESPAE. (2017). Industria Automotriz. *Estudios industriales*, 1-3.
- Expreso. (17 de Febrero de 2016). 2015, año de Responsabilidad social para GM OBB Ecuador. *2015, año de Responsabilidad social para GM OBB Ecuador*, págs. 5-6.

- FitzGerald, V. (1998). La CEPAL y la teoría de la industrialización. *Revista CEPAL*, 185(98), 47-61.
- García Echeverría, S., & Pümpin, C. (1993). *Estrategia empresarial: cómo implementar la estrategia en la empresa*. Madrid: Ediciones Díaz de Santos.
- García, A. E. (2013). *Estrategias empresariales: Una visión holística*. Colombia: Bilineata Publishing.
- General Motors. (10 de Octubre de 2019). *General Motors*. Obtenido de General Motors: <https://search-careers.gm.com/locationecuador>
- Gibbs, M. (2007). *Política Comercial*. Nueva York: Naciones Unidas.
- Guarín Grisales, Á. (2008). La sustitución de importaciones como medio para un desarrollo sostenible. *Universidad EAFIT*, 44(151), 56-67.
- Guerrero Dávila, G., & Guerrero Dávila, M. (2014). *Metodología de la investigación*. México: Grup Editorial Patria.
- Hernández Sampieri, R. (2014). *Metodología de la investigación*. México: McGraw-Hill.
- IDE Business School. (2016). Industria automotriz. *Revista Perspectiva*, 50-62.
- Jiménez Sánchez, J. E. (2006). *Un análisis del sector automotriz y su modelo de gestión en el suministro de las autopartes*. México: Secretaría de comunicaciones y transporte - Instituto Mexicano del Transporte.
- Liñan Alcalde, F. (2006). Educación Empresarial y Modelo de Intenciones. Formación para un Empresario de Calidad. *Estudios de Economía Aplicada*, 24(2), 55-63.
- Lugones, G., Bianco, C., & Peirano, F. (2012). *Teorías del comercio internacional*. Buenos Aires - Argentina: Centro Cultural de la Cooperación Floreal Gorini.
- Mackay Castro, C., & Poveda Burgos, G. (2018). *Revisión al impacto económico del sector automotriz en Japón y su influencia en Ecuador*. Guayaquil: ECOTEC.
- Martín Pereyra, D. (2015). Librecomercio vs. Proteccionismo: un debate desde la teoría del comercio internacional. *Revista RiHumSo*, 7(1), 65-88.
- Martínez Cerezo, P. C. (2006). El método de estudio de caso. Estrategia metodológica de la investigación científica. *Pensamiento y Gestión*(20), 165-193.
- Martínez López, M. I. (16 de noviembre de 2015). *Análisis del incremento de las importaciones del sector automotriz en la balanza comercial del período (2010-2013)*. Obtenido de Repositorio de la Universidad de Guayaquil: <http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/9248>
- Meléndez, A. (2015). Autos: dos años y medio de restricción. *Resvista gestión*(245), 19-22.

- Mielo Prieto, J. M. (2018). *Análisis del sector automotriz y su incidencia en la Balanza de Pagos durante los períodos 2011 – 2015*. Guayaquil: Universidad Católica Santiago de Guayaquil.
- Moreno Ramírez, A. L., & Naranjo Celorio, G. S. (2002). *La industria automotriz nacional, una estimación de su situación, estructura económica, eficiencia y argumentos para su deregulación*. Guayaquil: Espol.
- Naciones Unidas. (2019). *Políticas comerciales y su impacto en la desigualdad*. España: Junta de Comercio y Desarrollo.
- Osorio Arcilla, C. (1996). *Diccionario de comercio internacional*. . México: Grupo Editorial Iberoamérica.
- Ponce Talancón , H. (2007). La matriz foda: alternativa de diagnóstico y determinación de estrategias de intervención en diversas. *Enseñanza e Investigación en Psicología* , 113 - 130.
- Pümpin, C., & E. S. (1993). *Estrategia empresarial: cómo implementar la estrategia en la empresa*. Madrid - España: Ediciones Díaz de Santos.
- Revista Líderes. (2016). GM apuesta por la conservación. *Revista Líderes*, 6-7.
- Ricardo, D. (1817). *Principios de Economía Política y tributación*. Inglaterra: John Murray.
- Rodríguez Moguel, E. A. (2005). *Metodología de la Investigación*. México: Universidad Juárez Autónoma de Tabasco.
- Sampieri, R. H., & Collado, C. F. (2003). *Metodología de la Investigación*. México: McGraw-Hill.
- Tacuri Encalada, M. M. (2018). *La política arancelaria y su incidencia en el comercio internacional*. Machala: Universidad Técnica de Machala.
- Tarzijan, J. (2013). *Fundamentos de la estrategia empresarial*. Santiago de Chile: Ediciones UC.

ANEXOS

Anexo 1. Balanza inicial y Estado de Resultados de la compañía General Motors del Ecuador S.A. (2010 – 2012)

Balance Inicial (En miles de USD)

ACTIVOS	Dic. 31, 2010	Dic. 31, 2011	Dic. 31, 2012
ACTIVOS CORRIENTES:			
Efectivo y equivalentes de efectivo	26.265	23.197	13.549
Cuentas por cobrar comerciales y otras cuentas por cobrar	8.756	6.248	2.281
Otros activos financieros	103.592	109.763	116.678
Inventarios	39.081	37.908	35.179
Activos por impuestos corrientes	93	9	86
Otros activos	0	273	215
Total activos corrientes	177.787	177.398	167.988
ACTIVOS NO CORRIENTES:			
Propiedades y equipo	9.369	10.527	9.427
Propiedades de inversión	1.111	925	906
Activos intangibles	192	176	193
Inversiones en asociadas y otras	24.254	22.515	22.603
Otros activos	25	19	17
Activos por impuestos diferidos	365	442	758
Total activos no corrientes	35.399	33.679	33.923
TOTAL	213.186	211.077	201.911
 PASIVOS Y PATRIMONIO (En miles de USD)			
PASIVOS CORRIENTES:			
Pasivos por arrendamiento financiero	43	40	15
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	63.500	53.157	38.653
Pasivos por impuestos corrientes	5.571	5.646	5.339
Obligaciones acumuladas	7.266	8.369	7.668
Provisiones	1.024	6.892	8.675
Total pasivos corrientes	77.404	74.104	60.350

PASIVOS NO CORRIENTES:

Pasivos por arrendamiento financiero	0	19	4
Obligaciones por beneficios definidos	2.097	4.058	4.315
Provisiones	4.600	2.181	2.190
Total pasivos no corrientes	6.697	6.258	6.509
Total pasivos	84.101	80.362	66.859

PATRIMONIO:

Capital social	94.603	94.603	94.603
Reserva legal	5.315	8.262	11.047
Utilidades retenidas	29.165	27.850	29.402
Total patrimonio	129.083	130.715	135.052
TOTAL	213.084	211.077	201.911

Estados de Resultados**(En miles de USD)**

ESTADO DE RESULTADO INTEGRAL	Dic. 31, 2010	Dic. 31, 2011	Dic. 31, 2012
INGRESOS	289.865	322.563	806.226
COSTO DE VENTAS	218.376	260.545	727.237
MARGEN BRUTO	71.489	62.018	78.989
Ingresos por inversiones	2.393	2.528	2.563
Gastos de administración y ventas	-24.734	-23.935	-42.086
Costos financieros	-2.628	-2.454	-4.674
Otras pérdidas / ganancias	-1.639	-1.019	1.125
Otros gastos / ingresos, neto	-161	-811	2.772
UTILIDAD ANTES DE IMPUESTO A LA RENTA	44.720	36.327	38.689
Menos gasto (ingreso) por Impuesto a la Renta:			
Corriente	0	8.556	9.571
Diferido	0	-78	-316
Total	0	8.478	9.255
UTILIDAD DEL AÑO Y TOTAL RESULTADO INTEGRAL	44.720	27.849	29.398

Anexo 2. Balanza inicial y Estado de Resultados de la compañía General Motors del Ecuador S.A. (2016 – 2018)

**Balance Inicial
(En miles de USD)**

ACTIVOS	Dic. 31, 2016	Dic. 31, 2017	Dic. 31, 2018
ACTIVOS CORRIENTES:			
Efectivo y equivalentes de efectivo	50.413	140.808	154.201
Cuentas por cobrar comerciales y otras cuentas por cobrar	5.890	4.300	7.137
Otros activos financieros	52.395	52.815	2.020
Inventarios	56.943	67.000	71.628
Activos por impuestos corrientes	6.387	6.223	7.329
Otros activos	0	90	215
Total activos corrientes	172.028	271.236	242.530
ACTIVOS NO CORRIENTES:			
Propiedades y equipo	10.713	16.365	11.222
Propiedades de inversión	1.131	0	906
Activos intangibles	53	5	193
Inversiones en asociadas y otras	23.914	21.628	22.603
Otros activos	0	1.009	7.852
Activos por impuestos diferidos	186	326	636
Total activos no corrientes	35.997	39.328	43.412
TOTAL	208.025	310.564	285.942
PASIVOS Y PATRIMONIO (En miles de USD)			
PASIVOS CORRIENTES:			
Pasivos por arrendamiento financiero	43	53	15
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	44.081	113.410	85.570
Pasivos por impuestos corrientes	5.571	5.646	5.339
Obligaciones acumuladas	6.172	11.162	10.409
Provisiones	5.121	5.609	10.850
Total pasivos corrientes	57.945	135.880	112.183

PASIVOS NO CORRIENTES:

Pasivos por arrendamiento financiero	0	562	4
Obligaciones por beneficios definidos	2.155	2.226	2.504
Provisiones	1.682	1.672	2.540
Total pasivos no corrientes	3.837	3.898	5.048
Total pasivos	61.782	139.778	117.231

PATRIMONIO:

Capital social	94.603	94.603	94.603
Reserva legal	2.891	3.121	35.726
Utilidades retenidas	48.749	73.062	29.402
Total patrimonio	146.243	170.786	168.711
TOTAL	208.025	310.564	285.942

Estados de Resultados

(En miles de USD)

ESTADO DE RESULTADO INTEGRAL	Dic. 31, 2016	Dic. 31, 2017	Dic. 31, 2018
INGRESOS	599.706	913.659	926.009
COSTO DE VENTAS	520.469	791.506	811.490
MARGEN BRUTO	79.237	122.153	114.519
Total gastos	-43.540	-53.696	-52.590
UTILIDAD ANTES DEL 15% TRABAJADORES	35.697	68.457	61.929
15% trabajadores	5.354	10.268	9.289
UTILIDAD ANTES DE IMPUESTO A LA RENTA	30.343	58.189	52.640
Menos gasto (ingreso) por Impuesto a la Renta:			
Total	1.623	0	2.716
UTILIDAD DEL AÑO Y TOTAL RESULTADO INTEGRAL	28.720	58.189	49.924