



# Yura: Relaciones internacionales

Departamento de Ciencias Económicas, Administrativas y de Comercio

Revista electrónica ISSN: 1390-938x

Nº 11: Julio - septiembre 2017

Industria automotriz ecuatoriana. Dimensiones: Componente del insumo nacional - extranjero  
y cadenas globales de valor. pp. 357- 376

Camacho Dillon, Francisco Rafael; Beltrán Sinchiguano, Rafael Fernando; Villares

Villafuerte, Héctor Gustavo

Universidad Central del Ecuador

Quito – Ecuador

Avenida Universitaria 170129

[frcamacho@uce.edu.ec](mailto:frcamacho@uce.edu.ec), [rbeltran@espe.edu.ec](mailto:rbeltran@espe.edu.ec), [hgvillares@utn.edu.ec](mailto:hgvillares@utn.edu.ec)

Industria automotriz ecuatoriana. Dimensiones: Componente del insumo nacional - extranjero y cadenas globales de valor.

*Industria automotriz ecuatoriana. Dimensiones: Componente del insumo nacional - extranjero y cadenas globales de valor.*

*Camacho Dillon, Francisco Rafael; Beltrán Sinchiguano, Rafael Fernando; Villares*

*Villafuerte, Héctor Gustavo*

*frcamacho@uce.edu.ec, rfbeltran@espe.edu.ec, hgvillares@utn.edu.ec*

## Resumen

Los encadenamientos productivos desarrollados en la industria generan valor agregado a la economía. El desarrollo del sector manufacturero, nos permite avanzar de una producción primaria a una producción industrializadas con mayor valor agregado. Desde esta óptica, se aborda temas respecto a Cadenas Globales de Valor – CGV, en cuanto al valor agregado que estas generan, a un nivel país, a través de la Industria Automotriz y su estructura respecto al comportamiento del componente que tienen las materias primas, nacionales y extranjeras, para la elaboración del producto final ecuatoriano. Se obtuvo como resultados que, la industria automotriz en vehículos livianos, depende en un alto porcentaje de insumos extranjeros (en promedio, 95,15% promedio), a pesar de políticas para un cambio de modelo económico, el Ecuador sigue siendo primario exportador.

## Palabras clave

Cadenas globales de valor, componente automotriz, industria manufacturera automotriz

### **Abstract**

The productive chains developed in the industry generate added value to the economy. The development of the manufacturing sector allows us to move from primary production to industrialized production with higher added value. From this point of view, issues are dealt with regarding Global Value Chains - CGV, in terms of the added value they generate, at a country level, through the Automotive Industry and its structure regarding the behavior of the component of raw materials, National and foreign, for the production of the final Ecuadorian product. As a result, the automotive industry in light vehicles depends on a high percentage of foreign inputs (on average, 95.15% average), despite policies for a change of economic model, Ecuador remains the primary exporter.

### **Keywords**

Global value chains, automotive component, automotive manufacturing industry

Industria automotriz ecuatoriana. Dimensiones: Componente del insumo nacional - extranjero y cadenas globales de valor.

El sector manufacturero y sus industrias originan encadenamientos productivos que contribuyen al desarrollo del país, nos permite avanzar de una producción primaria a una producción industrializada – con mayor valor agregado – y consecuentemente al anhelado desarrollo económico. El Ecuador no ha podido ajustar un modelo de crecimiento y desarrollo tecnológico que refleje una estructura económica en donde el sector manufacturero sea el eje productivo, sino más bien se ha priorizado el trabajo en los sectores de servicios y comercio, situación que no se alinea con la visión de llegar a una etapa avanzada de desarrollo, con salarios altos y competitivos (Jacome y Katiuska, 2013).

Según datos del Censo Económico (Instituto Nacional de Estadística y Censos, 2010), el valor agregado generado por el sector servicios fue del 54,11%, seguido del sector comercio con el 24,01%, manufactura aporta con el 17,04% y los demás sectores con el 4,85%. Si agrupamos a los sectores mencionados en primario, secundario y terciario, el sector terciario (comercio y servicios) concentra el 78,12%. Esta estructura que refleja el mapa productivo del país – según datos del último censo económico – no corresponde a un concepto ideal de desarrollo económico, en donde debería haber una alta concentración de capital (fijo y humano), y una alta remuneración en cuanto al sector manufacturero (industrial), sin embargo estos conceptos se plasman en el sector terciario.

**Tabla 1.** Participación sectores económicos agregados por valor agregado, según datos Censo Económico 2010 Empadronamiento

Sectores Económicos Agregados	Valor de la Producción Anual Bruta	Consumo Intermedio Anual	Valor Agregado Anual	%
Otros (Agricultura, Minas, Organizaciones y Órganos Extraterritoriales)	4.279.360.534	1.182.938.029	3.096.422.505	4,85%
Manufactura	21.227.721.786	10.340.804.324	10.886.917.462	17,04%
Comercio	18.001.217.451	2.657.808.449	15.343.409.002	24,01%
Servicios	43.772.614.487	9.193.404.083	34.579.210.404	54,11%
<b>Total</b>	<b>87.280.914.259</b>	<b>23.374.954.885</b>	<b>63.905.959.373</b>	<b>100,00%</b>

*Nota:* Recuperado de Base de Datos, Censo Nacional Económico Empadronamiento 2010 – INEC

Lo dicho anteriormente se puede apreciar en el Tabla 2. en donde claramente aparece la mayor concentración en personal ocupado, en el sector servicios por tipo de empresa, en cuanto a microempresa y grande empresa. De igual manera, al considerar al sector terciario, esta concentración tiene el 84,12%, seguido del sector secundario (manufactura) con el 13,43%.

**Tabla 2.** Total Personal Ocupado por tipo de empresa y sector, según datos del Censo Económico 2010. Empadronamiento

Sectores Económicos	Micro	Pequeña	Mediana A	Mediana B	Grande
<b>1 Manufactura</b>	97.999	34.894	12.440	19.471	120.715
<b>2 Comercio</b>	401.371	87.520	22.961	28.782	95.378
<b>3 Servicios</b>	427.014	235.505	84.008	93.113	313.083
<b>4 Otros (Agricultura, Minas, Organizaciones y Órganos Extraterritoriales)</b>	2.410	4.814	3.276	5.813	35.809
<b>Total</b>	<b>928.794</b>	<b>362.733</b>	<b>122.685</b>	<b>147.179</b>	<b>564.985</b>

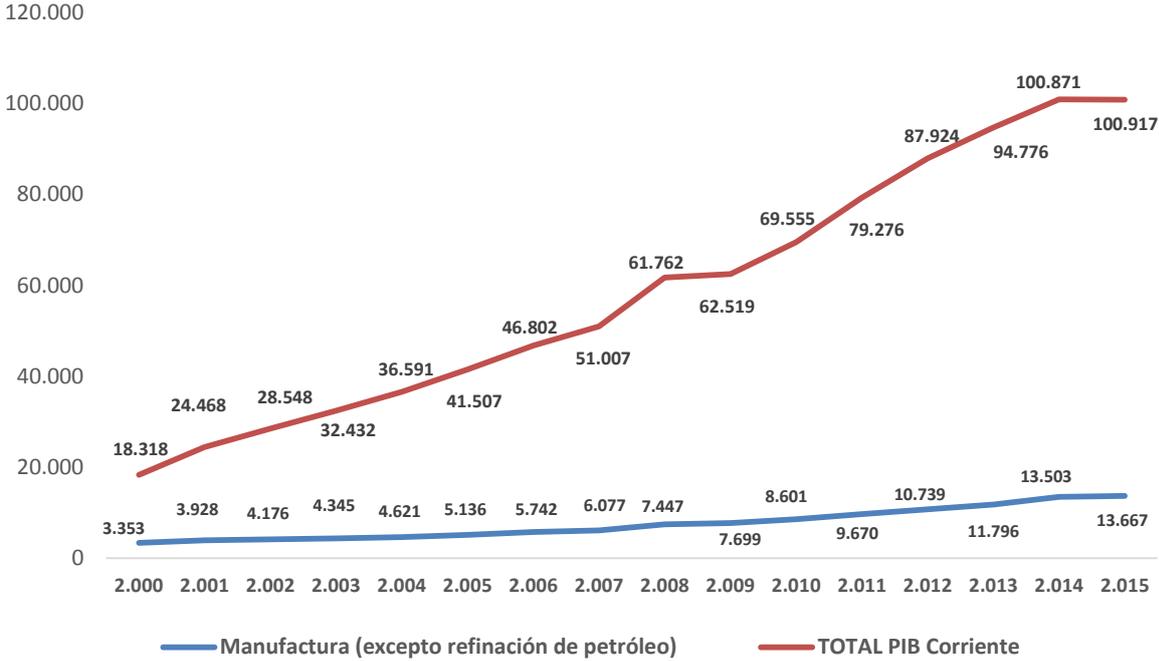
*Nota:* Recuperado de Base de Datos, Censo Nacional Económico Empadronamiento 2010 – INEC

Es importante mencionar que, el gobierno actual, ha planteado un cambio de la matriz productiva, como uno de los objetivos del Plan Nacional del Buen Vivir (Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo, 2015) a través del cual se pretende una transformación económica productiva para diversificar el modelo tradicional primario exportador con un modelo industrializado. En función del objetivo planteado por el gobierno, el sector manufacturero y aquellas industrias que la componen, es importante establecer encadenamientos productivos, sean estos hacia atrás (mayor relevancia) y hacia adelante (Jacome & Katiuska, 2013).

La Figura 1 refleja, la participación del sector manufacturero frente al PIB corriente en el período 2000-2015. El nivel de participación más alto se presenta en el año 2000 con el 18,31%, y el nivel de participación más bajo fue en el 2011, con el 12,02%. El promedio de participación del sector frente al PIB en el período en mención, es del 13,21%. De hecho, la tendencia refleja una disminución porcentual de la participación entre el año 2000 al 2015, del 25,99%.

La desaceleración en la producción manufacturera frente al PIB, obedece a varios factores, entre ellos, la diversificación del sector terciario comprendido por el sector servicios y el sector comercio en el país, así como, la ausencia de políticas claras por parte del gobierno para con el sector productivo, reflejada en un minúsculo interés para que dicho sector se desarrolle. Esto implica que Ecuador, aún evidencia un sector manufacturero débil frente a la región (Jacome & Katiuska, 2013).

Industria automotriz ecuatoriana. Dimensiones: Componente del insumo nacional - extranjero y cadenas globales de valor.



**Figura 1.** Evolución Sector Manufacturero frente al PIB corriente, período 2000-2012  
Millones de dólares

*Nota:* Recuperado de Banco Central. Información Estadística Mensual No.1969, marzo 2016

En cuanto al tema que demanda el presente análisis, es necesario hacer una precisión en la estructura del mercado automotriz en nuestro país, el cual se maneja bajo ciertas aristas que, según la estructura del Censo Económico<sup>i</sup>, se determinó:

- Elaboración de vehículos automotores (Sector Manufacturero)
- Fabricación de Carrocerías para vehículos automotores (Sector Manufacturero)
- Comercialización de vehículos automotores (Sector Comercial)
- Venta de partes y piezas para vehículos automotores (Sector Comercial)
- Mantenimiento y reparación de vehículos (Sector Comercial)<sup>ii</sup>

Desde esta óptica, se pretende abordar ciertos temas respecto a cadenas globales de valor (CGV), en cuanto al valor agregado que estas generan, a un nivel país, a través de la Industria Automotriz y su estructura respecto al comportamiento del componente que tienen las materias primas, nacionales y extranjeras, para la elaboración del producto final ecuatoriano, entendiendo como cadenas de valor, al “conjunto de eslabones o el conjunto de actividades necesarias para generar un producto o servicio; desde su concepción hasta la venta final, incluyendo también el reciclaje de los residuos después de su uso. Puede ser asumida

también como un conjunto de eslabones consecutivos de actividades económicas en diferentes países o regiones, que interactúan en una dinámica continua” (Ferrando, 2013).

En cuanto al número de establecimientos económicos y/o empresas del mercado automotriz, el 74,90% (20.441) son establecimientos dedicados al mantenimiento y reparación de vehículos automotores, seguido del 20,10% (5.484) respecto a la venta de partes, piezas y accesorios para vehículos automotores, el 3,50% (956) establecimientos dedicados a la venta de vehículos automotores, el 0,76% (207) establecimiento dedicados a la fabricación de partes, piezas y accesorios para vehículos automotores, el 0,70% (191) se dedican a la fabricación de carrocerías para vehículos automotores, y el 0,04% (11) establecimientos, se dedican a la fabricación de vehículos automotores. Figura 2

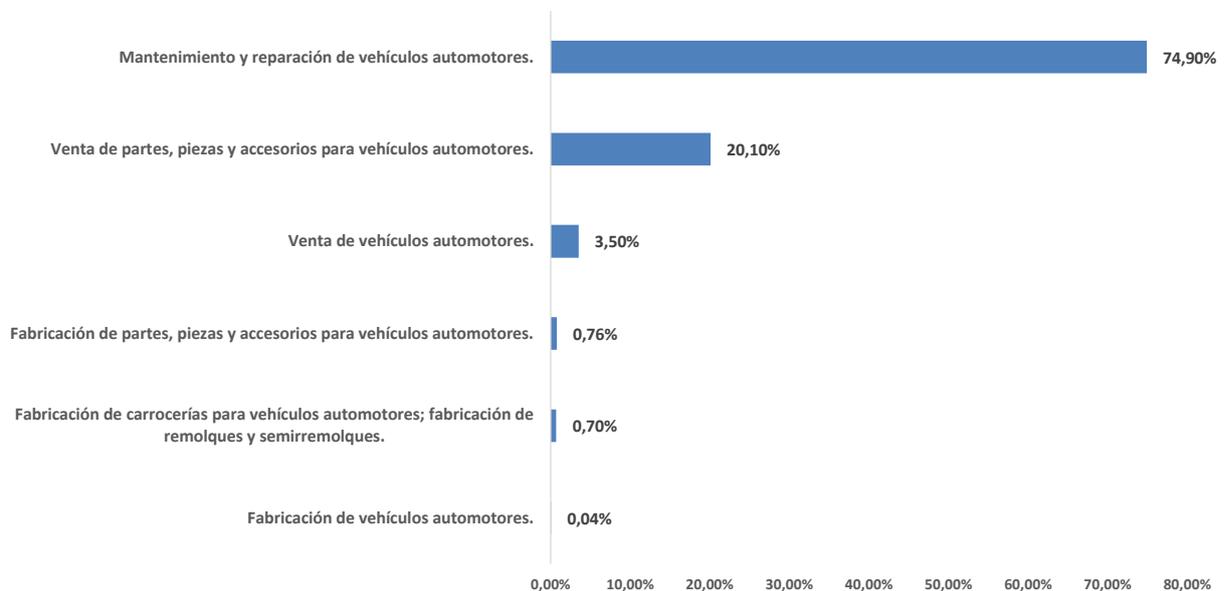


Figura 2. Representación Porcentual de la estructura del mercado automotriz según datos del Censo Nacional Económico 2010, respecto al No. de Establecimientos económicos

*Nota:* Recuperado de base de datos del Censo Nacional Económico 2010 - INEC

El número de establecimientos económicos que conforman el mercado automotriz ascienden a 27.290 (5,46%) de un total de establecimientos investigados efectivos de 500.227, según datos del censo. A pesar de que el mercado automotor concentra unos 27.290 establecimientos económicos – según datos del Censo Nacional Económico –, el presente análisis se enfoca en analizar aquellos establecimientos de la encuesta antes mencionada, que se dedican exclusivamente a:

- Fabricación de vehículos automotores

Industria automotriz ecuatoriana. Dimensiones: Componente del insumo nacional - extranjero y cadenas globales de valor.

- Fabricación de carrocerías para vehículos automotores
- Fabricación de partes, piezas y accesorios para vehículos automotores

Cabe recalcar que, las encuestas industriales comprendidas en manufactura y minería, comercio interno y hoteles, restaurantes y servicios, a más de proveer de información sectorial, identifican aquellos establecimientos económicos y/o empresas que, concentran alrededor del 79% de la producción total del país, como es el caso que nos compete (Instituto Nacional de Estadística y Censos, 2009 -2014).

### **Materiales y Métodos**

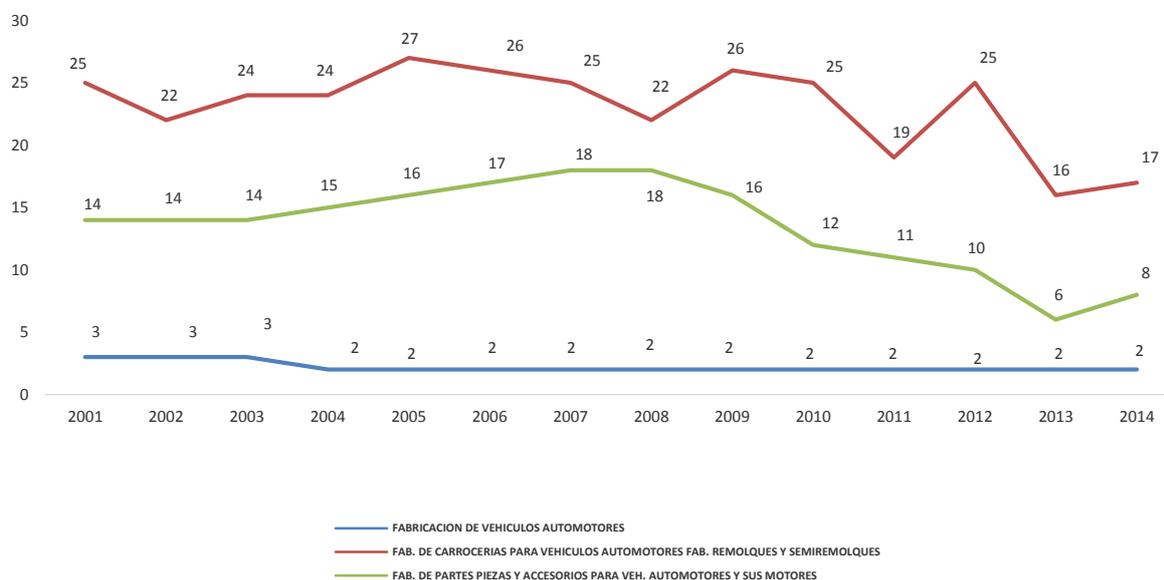
Para el presente análisis, se requirió de las publicaciones de las encuestas Industriales que lleva el Instituto Nacional de Estadística y Censos – INEC, específicamente la encuesta de manufactura y minería, en cuanto a su primer tomo, el cual maneja variables macroeconómicas como la producción total, valor agregado, consumo intermedio, formación bruta de capital FBK, depreciaciones, variaciones de existencias..., así como, las bases de datos de la misma encuesta, generadas en un tomo II (Dirección de Estadísticas Económicas INEC, Bases de Datos Encuesta de Manufactura y Minería. Período 2008-2014, 2016) que produce información de materias primas nacionales y extranjeras consumidas y productos.

Dentro de la investigación requerida para el presente trabajo, se identificó un diseño de investigación descriptiva, como lo detallaron los autores. (Baptista, Fernández, & Hernández, 2010) y (Ynoub, 2015). Las variables descritas dentro del presente documento son: Número de establecimientos, producción total, valor agregado, consumo intermedio..., entre otras, así como la correlación que se establece entre el valor de la producción, versus la cantidad del insumo nacional y extranjero, como componentes dentro del producto nacional. De esta manera, se evidenció, tanto el comportamiento de las variables antes mencionadas, y la variación del componente en el período 2008-2014 (Dirección de Estadísticas Económicas INEC, 2016).

### Resultados

Al observar la Figura 3, el comportamiento del número de empresas y/o establecimientos económicos en las tres industrias que nos demanda el presente análisis, la fabricación de carrocerías, remolques y semirremolques para vehículos automotores, observamos una variación promedio entre los años 2001 al 2010, de 25 empresas y/o establecimientos económicos (entre 22 a 26), sin embargo para el año 2011, disminuye este promedio, con un repunte en el 2012, pero vuelve a caer la tendencia de entre 16 y 17 establecimientos económicos. Es necesario entonces establecer, otro promedio de empresas entre el año 2011 – 2014 con 19 establecimientos económicos y/o empresas.

Respecto a la fabricación de partes, piezas y accesorios para vehículos automotores, la tendencia es estable entre el 2001 y el 2009, con un promedio de establecimientos de del 2001 al 2009 de 15 establecimientos, y de 9 establecimientos promedio entre el 2010 y 2014. De hecho a partir del 2009, se nota un decrecimiento en establecimientos económicos de hasta un 50%. Uno de los motivos, posiblemente, obedezcan a la falta de transparencia en cuanto a la política gubernamental, y a la falta de apoyo al sector. De igual manera sucede con la fabricación de carrocerías. El período tuvo un decrecimiento del 32%.



**Figura 3.** No. Establecimientos: Fabricación Vehículos automotores, carrocerías, partes, piezas y accesorios para vehículos. Período 2001-2014. Encuesta de Manufactura y Minería Tomo I

*Nota:* Publicaciones Encuesta de Manufactura y Minería 2001 - 2014. Instituto Nacional de Estadística y Censos INEC

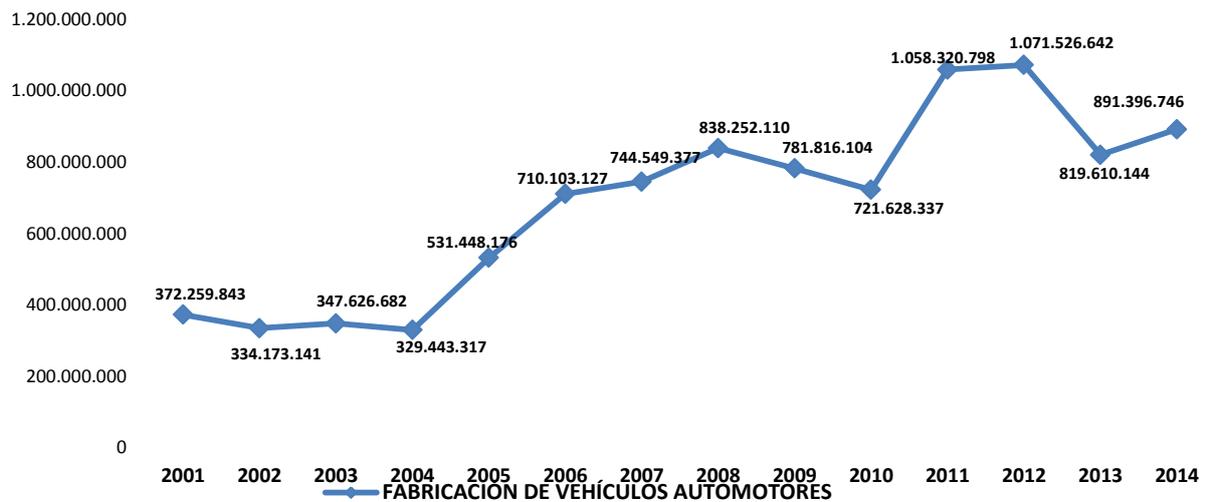
Industria automotriz ecuatoriana. Dimensiones: Componente del insumo nacional - extranjero y cadenas globales de valor.

En cuanto a la Elaboración de vehículos automotores, observamos que el número de establecimientos se mantiene constante en todo el período 2001-2014 (Figura 3) y esto se debe básicamente a que, las tres empresas y/o establecimientos económicos que de manera tradicional han aportado y aportan en el país, son:

- Aymesa, quien inicio actividades en el país a partir del año 1970, con el ensamblaje de dos marcas de vehículos: Vauxhall y Bedford, al que se le denominó “Andino”. De 1975 a 1981, se produjo el auto de fibra de vidrio Cóndor y a partir de 1981 el Chevette, para 12 años después producir Suzuki, GM y Datsun. A partir de 1996, se relaciona con Kia Motors Corea e inicia la producción del Kia Sportage y en 2011 con camiones Hyundai. (Aymesa, 2016)
- Ómnibus BB, inició sus actividades en el país como Bela Motor, como un pequeño taller mecánico llamado Proveedora Automotriz. A partir de esa fecha ha producido: Blazer, Forsa, Trooper, Vitara y Chevrolet Luv. A partir de 1981, se integra General Motor como accionista y se convierte en General Motors Ómnibus BB (GM – OBB). (Ómnibus BB, 2016)
- Maresa, inició sus actividades en 1976 como Manufacturas, Armaduras y repuestos ecuatorianos S.A. MARESA. Este ensamblaba camiones, pick-ups y autos Mack, Fiat, Ford, Toyota y Mazda. En 1986, Mazda e otorga la representación en el país. (Manufacturas, Armaduras y Repuestos Ecuatorianos , 2016)

En cuanto a la producción total en la industria de fabricación de vehículos automotores, del 2001 al 2004, el volumen de producción es casi similar, sin embargo para los años 2005-2008, el volumen de producción crece en un 57,73%. Para el año 2009 se dio un decrecimiento del 6,73% y para el 2010 del 7,70%. El año 2011 tiene un crecimiento considerable del 46,66% y en el 2012 del 1,25%. Lamentablemente el 2013 tuvo una caída la industria de un 23,51% y una ligera recuperación para el año 2014 del 8,76%. De alguna manera, el sector ha venido manteniendo un crecimiento del valor de la producción, sin embargo también se refleja momentos en los cuales esta baja (Figura 4).

Uno de los motivos del presente comportamiento, probablemente obedezca a la apreciación del dólar, así como al proceso de recesión al cual nos hemos visto inmersos, y la asignación de cupos que adoptó el gobierno de turno, para las empresas. Se comparte el criterio con la empresa BCM del Ecuador, en su análisis del sector automotriz. (BCM del Ecuador, 2016)

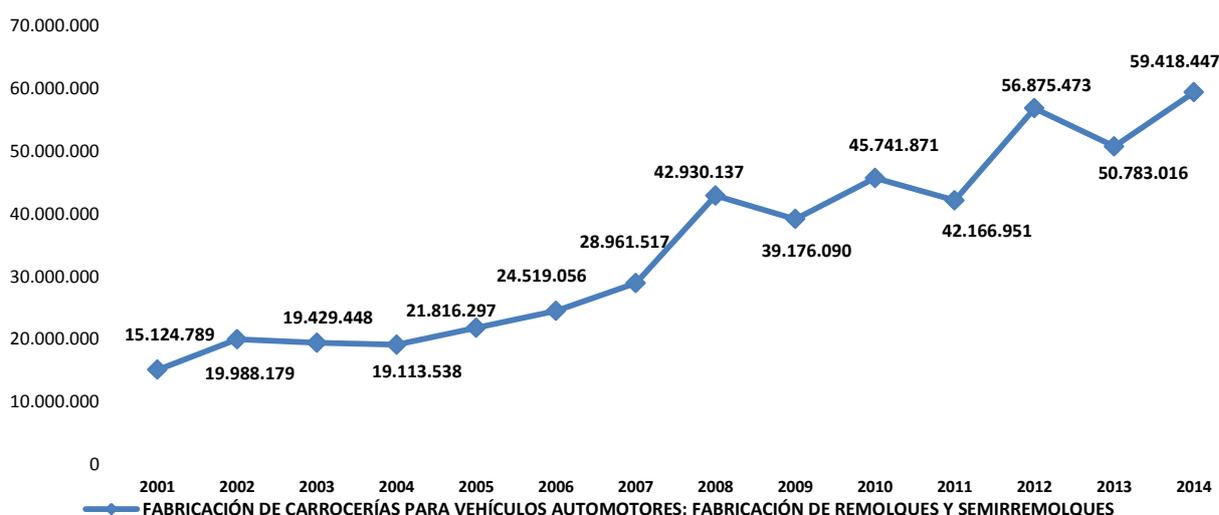


**Figura 4.** Producción Total: Fabricación de Vehículos Automotores. Período 2001 - 2014

Fuente: Publicaciones Encuesta de Manufactura y Minería 2001 - 2014. INEC

La Industria de fabricación de carrocerías ha mostrado una tendencia un poco más estable que aquella de Elaboración de vehículos automotores. Hay un incremento del 32,16% del 2002 al 2001, sin embargo, entre el 2003 y 2004, hay unos ligeros decrementos de la producción del 2,80% y del 1,63% respectivamente. A partir del año 2005 al 2008, la producción crece de entre el 14,15% (2005 respecto al 2004), al 48,23% (2008 respecto al 2007), esto es un 96,78% en el período 2005-2008, sin embargo, a partir del año 2009 al 2014, la producción ha tenido crecimientos y decrecimientos, es decir una variación poco constante en este período de 6 años. El año 2009 tuvo una caída de la producción frente al 2008 del 8,74%, para luego crecer un 16,76% para el 2010, nuevamente una caída de la producción para el 2011 del 7,82%, con una recuperación del 34,88% para el 2012, una caída del 10,71% para el 2013 y para el año 2014, nuevamente tiene un crecimiento del 17% (Figura 5).

Industria automotriz ecuatoriana. Dimensiones: Componente del insumo nacional - extranjero y cadenas globales de valor.



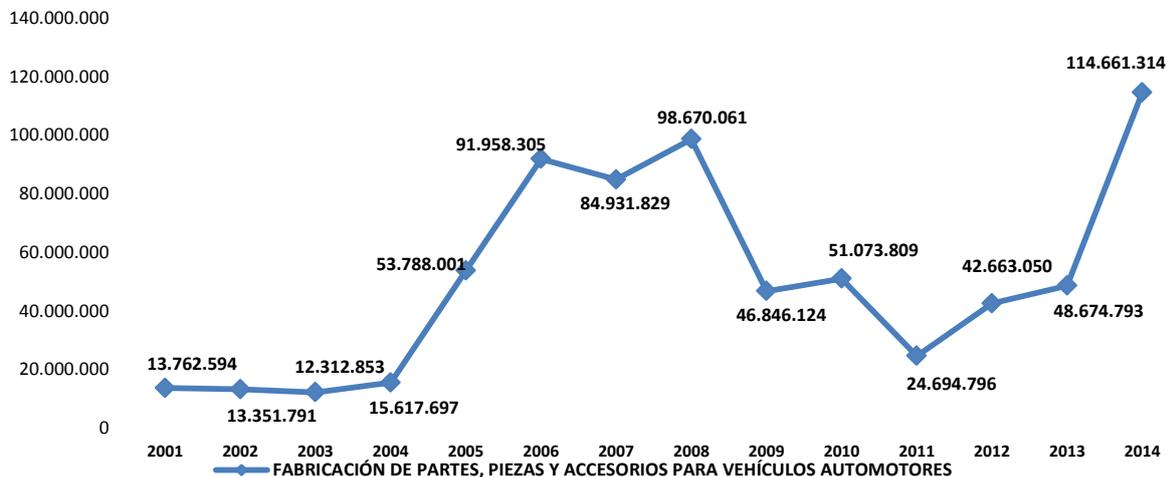
**Figura 5.** Producción Total: Fabricación de Carrocerías para vehículos automotores. Período 2001 – 2014

*Nota:* Publicaciones Encuesta de Manufactura y Minería 2001 - 2014. INEC

El comportamiento de la industria de elaboración de carrocerías, podría haberse favorecido por la demanda interna de estructuras, en cuanto al consumo de insumo nacional en detrimento del extranjero, sin embargo esto se podría afirmar el momento que se realice el análisis de la tendencia del componente nacional y extranjero de los commodities o materias primas, para las industrias antes mencionadas. Respecto a la Fabricación de partes, piezas y accesorios para vehículos automotores, la producción varía entre los años 2001 – 2004 entre 12.312853 (2003) a 15.617.697 (2004), (Figura 6). Vale destacar el incremento considerable del valor de la producción del 2004 (15.617.697) al 2006 (91.958.305) del 488,80%, tomando en cuenta que, el número de establecimientos económicos expuesto en la Figura 3, no reflejan un crecimiento considerable, más bien se ha mantenido en los promedios.

El año 2007, tuvo una caída del 7,64% respecto al 2006, para posteriormente presentar una recuperación en el 2008 del 16,18%, sin embargo para el año 2009 la caída del valor de la producción fue del 52,52%, para luego recuperarse en el 2010 con un 9,02% y nuevamente decrecer para el 2011 con un 51,65%. En el período 2012 - 2014, el crecimiento de la industria fue del 168,76%. Vale mencionar que, esta industria también ha sido influida por factores externos e internos (escalada gradual de la apreciación del dólar, productos

extranjeros más baratos, recesión) por los cuales, la producción de entre el 2009 y 2011 cayó. (Figura 6).



**Figura 6.** Producción Total: Fabricación de partes, piezas y accesorios para vehículos automotores. Período 2001 - 2014

*Nota:* Publicaciones Encuesta de Manufactura y Minería 2001 - 2014. INEC

Hablar de “Producción” es hablar del valor de la producción con lo cual aporta el sector y las diversas industrias en la economía, sin embargo es importante analizar el comportamiento que tiene el componente nacional y extranjero que tiene la “materia prima”, en las tres Industrias analizadas en el presente documento, en cuanto a la transformación de estas en producto final ecuatoriano. Si miramos en Figura 7, observamos un alto componente extranjero en la materia prima. Cabe precisar que, las representaciones porcentuales abarcan las tres industrias del presente análisis: Elaboración de vehículos automotores, elaboración de carrocerías, remolques y semirremolques, así como, elaboración de partes, piezas y accesorios para vehículos.

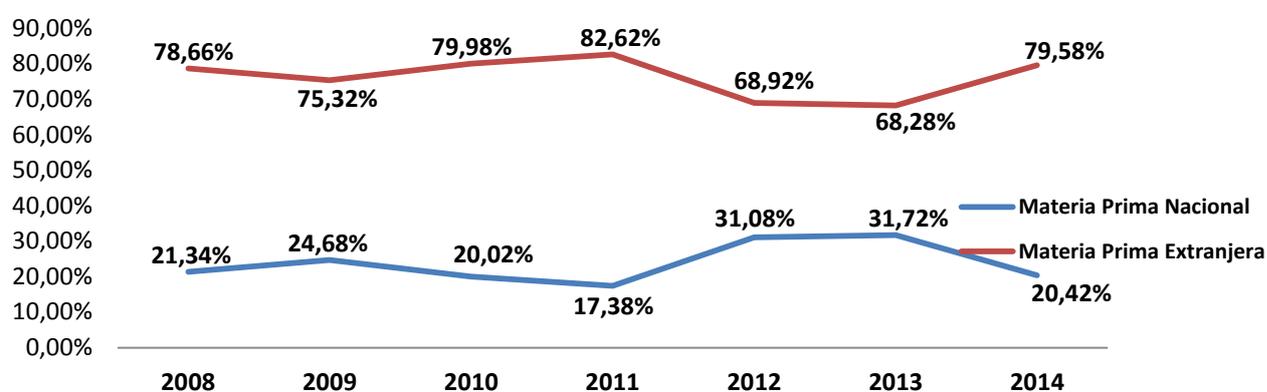
En el 2008, el componente extranjero en materia prima fue del 78,66% y el 21,34% nacional, para el 2009, el componente extranjero disminuyó un 4,24% respecto al 2008, sin embargo se mantuvo en el rango del 75,32%, frente al componente nacional del 24,68%. El 2010 y 2011, el componente extranjero se incrementó en el 79,98% y 82,62%

Industria automotriz ecuatoriana. Dimensiones: Componente del insumo nacional - extranjero y cadenas globales de valor.

respectivamente, disminuyendo aún más la participación del componente nacional al 20,02% y 17,38% respectivamente.

En los años 2012 y 2013, hubo un incremento del componente nacional del 31,08% y 31,72%, es decir, un aumento respecto a los años anteriores de un 49,10% promedio, entre los 4 años, sin embargo, la participación del componente extranjero se mantuvo elevado con un 68,92% y 68,28%. Para el año 2014, hubo un incremento del componente extranjero al 79,58% (16,55% más que el año 2013), lo que implica que, el componente nacional se mantiene marginado aún más, con un 20,42%.

369



**Figura 7.** Comportamiento porcentual del componente nacional y extranjero de Materia Prima Agregada de las tres Industrias investigadas: Elab. Vehículos Automotores, Carrocerías y Partes, Piezas y Accesorios. Período 2008-2014

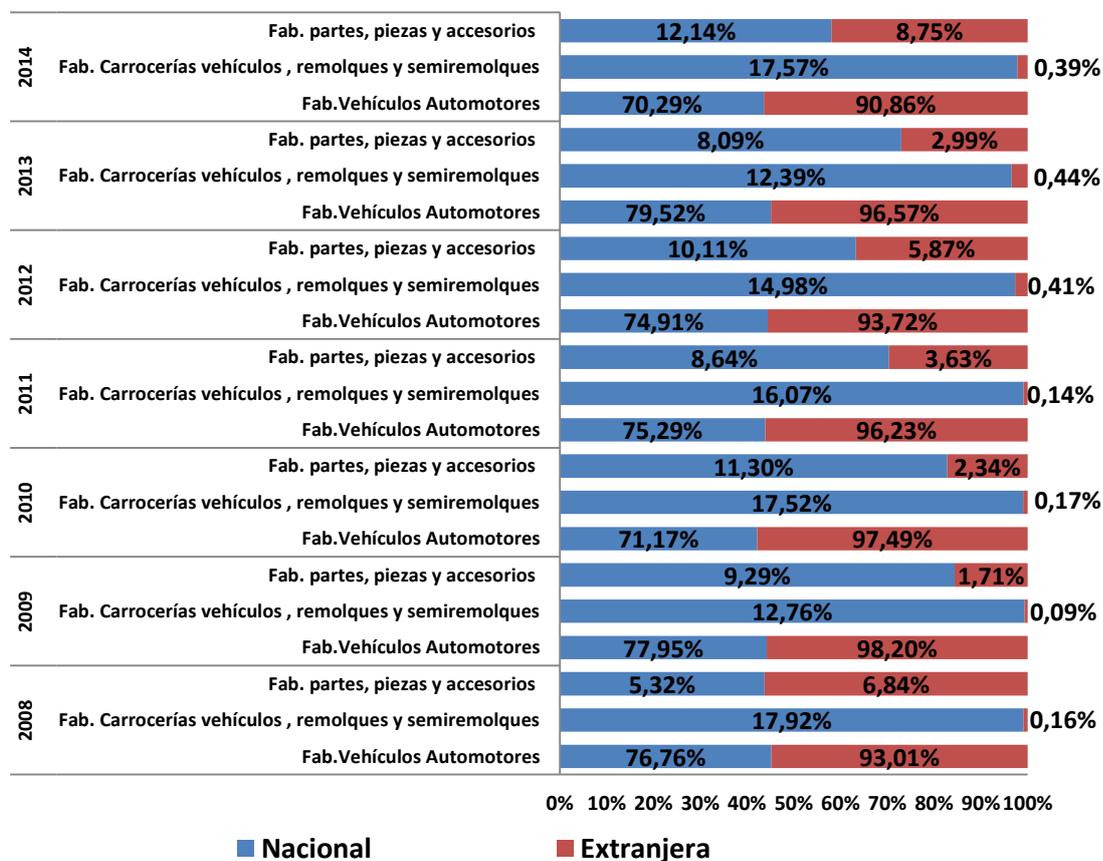
*Nota:* Bases de datos encuesta de manufactura y minería tomo II. Período 2008-2014 INEC

El comportamiento que reflejan las tres industrias relacionadas a la fabricación de automotores, carrocerías, partes y piezas, en cuanto al alto componente extranjero en el insumo, es una clara pauta de integración mediante cadenas globales de valor (CGV), que sirve incluso como termómetro de medición del sector en cuanto a la participación en valor agregado de las importaciones en el producto nacional. De allí que, se comparte con lo que el autor Alonso P. Ferrando menciona en su documento: “Las cadenas globales de valor y la medición del comercio internacional en valor agregado”, donde se analiza, mediante esta dependencia intrínseca de la globalización y/o internacionalización de las economías, una visión más completa de participación de los países dentro de estas cadenas globales, refutando

un tanto lo que los indicadores tradicionales han mencionado, respecto al bajo componente extranjero en las exportaciones nacionales.

Se concuerda con ciertas ideas expresadas en el artículo sobre Política Industrial: ¿el eslabón perdido en el debate de las Cadenas Globales de Valor? (Dalle, Fossate, & Lavopa, 2013) , en cuanto al impacto positivo por un lado, de la globalización respecto al tema de productividad, puesto que, la competencia internacional obliga al competidor nacional a elevar su nivel de producción, por otro lado, se ha tenido fácil acceso a nuevas tecnologías de información, comunicación, conocimientos frescos, en donde la participación de las cadenas globales de valor han generado la necesidad de incrementar la productividad, debido al ingreso de productos más baratos al mercado nacional, lo que demanda del productor interno, a ser más productivo.

Este tipo de tendencia se aprecia en el Figura 8, en donde se presenta la propensión del componente de la materia prima, nacional y extranjera, período 2008-2014, por tipo de Industria: Elaboración de vehículos, carrocerías, partes, piezas y accesorios, precisando que, el comportamiento del componente, no es similar dentro de las tres industrias.



Industria automotriz ecuatoriana. Dimensiones: Componente del insumo nacional - extranjero y cadenas globales de valor.

Figura 8. Comportamiento porcentual del componente nacional y extranjero en la Materia Prima desagregada por Industria: Elab. Vehículos, Carrocerías y Partes, Piezas y Accesorios. Período 2008-2014

*Nota:* Bases de datos Encuesta de Manufactura y Minería Tomo II. Período 2008-2014 INEC

Vale destacar que, en la *Industria de Elaboración de Vehículos automotores*, el componente extranjero es bastante alto, con niveles del 90,86% (2008) al 93,01%(2014), es decir, en promedio, el componente extranjero del período 2008-2014, ha sido del 95,15%. Esto refleja sin duda, la alta dependencia de productos importados como son los bienes de capital (CKD + complemento): el motor y sus partes y piezas (Figura 8).

En cuanto a la *Fabricación de carrocerías, remolques y semirremolques*, el comportamiento del componente extranjero es distinto. Varía entre el 0,16% (2008) al 0,39% (2014), con un promedio porcentual en el período de análisis del 0,26%. Un dato interesante es que, el 65% de la producción de esta industria, se concentra en la Provincia del Tungurahua, en donde se han especializado en la elaboración de carrocerías para buses carrozados y carrocerías para buses de transporte de pasajeros tipo bus urbano, interestatal, escolar y turístico, según datos PROECUADOR y artículo de prensa (Diario La Hora, 2016) (Figura 8).

El componente importado en la *Industria de Elaboración de partes, piezas y accesorios*, varía de entre el 6,84% (2008) al 8,75% (2014), con un promedio del 4,59% dentro del período de investigación. De alguna manera, las políticas gubernamentales han influido en varios sectores, en la tendencia del consumo de productos e insumos nacionales. (Presidencia de la República, 2015) (Figura 8).

Con lo antes expuesto se evidencia que, la inclusión en nuevos mercados, la globalización, las inserción en cadenas globales de valor mediante la incorporación de insumos extranjeros, han beneficiado la industria en mención, sin embargo hay otro fenómeno no menos importante, y es que, al ingresar a este mercado, es necesario elevar la productividad, disminuyendo los costos de producción y poder ser más competitivos en cuanto a las exportaciones. Lamentablemente, el Ecuador no tiene una moneda propia y la apreciación del dólar frente a otras monedas es cada vez mayor.

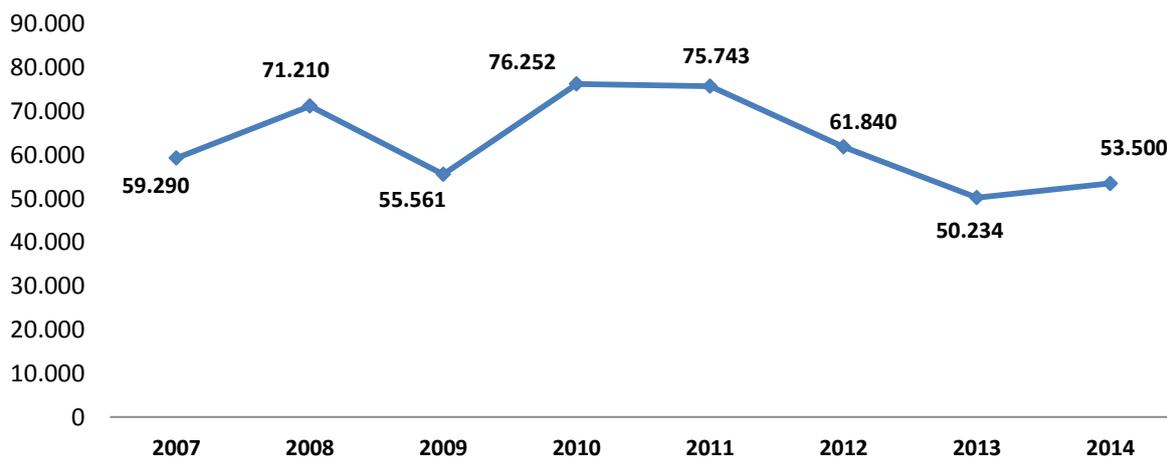
Esto ha obligado a que, el país opte por medidas de protección en el comercio exterior, como son las medidas de salvaguardias a las importaciones. El fin de aquello es proteger el mercado nacional y evitar que salgan divisas. Desde el punto de vista del comercio exterior, esto ha impactado negativamente en el mercado internacional, e incluso a nivel del mercado

interno. Comparto con el autor Baldwin<sup>iii</sup> en cuanto a que, las políticas que se implementó en Ecuador, por los motivos antes expuestos, generó un incremento en los costos de producción, básicamente aquellos CKD's (motor, partes y piezas para el ensamblaje), generando un incremento en el precio final del automotor.

Tanto la apreciación del dólar, como las medidas proteccionistas, se han orientado a evitar que salgan divisas y proteger la industria nacional, sin embargo, han restado habilidad del país, como competidor en mercados externos.

Una vez expuesta la composición del componente nacional y extranjero en las materias primas para la elaboración de vehículos automotores, carrocerías y partes, piezas y accesorios, se aprecia la tendencia del número de unidades producidas período 2007-2014, desde luego el producto final es el automóvil nacional, pero con un alto componente de materia prima extranjera. Precisar que, los datos del 2007 al 2011 fueron extraídos de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, y del 2012 al 2014, fueron extraídos de las bases del Tomo II de la Encuesta de Manufactura y Minería.

Los establecimientos económicos y/o empresas dedicadas a la fabricación de automotores, como aquellas de partes, piezas y accesorios, han logrado una alta tecnificación y calidad, razón por la cual, han obtenido calificaciones internacionales en cuanto a Normas QS 9000 y Norma ISO TS 16949:2002, así como ISO 14000 (medio ambiente) y 18000 (ergonomía) (Pro Ecuador, 2017)



**Figura 9.** Unidades producidas en cuanto a la Fabricación de Vehículos Automotores. Período 2007 - 2014

Industria automotriz ecuatoriana. Dimensiones: Componente del insumo nacional - extranjero y cadenas globales de valor.

*Nota:* Bases de datos Encuesta de Manufactura y Minería Tomo II. Período 2012-2014 INEC y Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador período 2007-2011

Mencionar también el tema de la gobernanza en las cadenas globales de valor, de tal manera que, habría que identificar la ubicación que tienen las empresas y/o establecimientos económicos dentro de la cadena, y como estas influyen en cuanto al rol que cada una deba desempeñar. En el caso ecuatoriano, aquellas ensambladoras, que responden a una gran multinacional ubicada en Estados Unidos (GM), que es quien imparte todas aquellas políticas para el desarrollo productivo en la región. Esto implica estar situados en uno de los eslabones de la cadena global de valor, altamente competitivo.

Se comparte el criterio y/o aporte de la escuela neoschumpetereana, en que todavía existen asimetrías en cuanto a las estructuras de mercado que se desarrollan en las cadenas globales de valor, respecto a que, para aquellos países en vías de desarrollo (Ecuador) existe aún gran dispersión referente a la producción debido al bajo nivel de valor agregado que se tiene en el producto final, en cambio que, en las grandes multinacionales (líderes), ubicadas en países desarrollados, es donde se concentra las actividades intangibles (investigación y desarrollo).<sup>iv</sup>

## Discusión

El trabajo de investigación no enfoca el encadenamiento productivo hacia atrás y hacia adelante, lo que constituye una temática a ser abordada y resuelta, cabe indicar que se debe establecer dentro de las cadenas globales de valor y de los encadenamientos productivos, los orígenes de procedencia del insumo extranjero.

A pesar del desarrollo tecnológico que ingresó al país en la globalización, y considerado ahora como uno más de los factores de producción, la dependencia en bienes de capital extranjeros no ha variado. Seguimos importando 20 años después, bienes de capital (CKD,s, partes y piezas para automotores).

Como países en vías de desarrollo, nos hemos convertido dentro de las cadenas globales de valor, en áreas de procesamiento, en donde desarrollamos todo aquello que la multinacional dispone.

Es necesario establecer ventajas comparativas como países subdesarrollados, enfocarse en aquellas potencialidades, e invertir en desarrollo y tecnología, para que el valor agregado en las cadenas globales de valor respecto a la industrialización, no estén sujetos a amenazas de relocalización hacia otros países de las grandes empresas filiales (Kosacoffi & López, 2008).

### Lista de referencias

- Aymesa. (10 de Enero de 2016). <http://www.aymesa.ec/>. Obtenido de <http://www.aymesa.ec/>: <http://www.aymesa.ec/index.php/es/empresa>
- Baptista, P., Fernández, R., & Hernández, R. (2010). *Metodología de la Investigación*. México: Editorial The McGraw Hill. Tercera Edición.
- BCM del Ecuador. (10 de Enero de 2016). <http://www.bcmecuador.com/>. Obtenido de <http://www.bcmecuador.com/>: <http://www.bcmecuador.com/single-post/2016/01/05/Evoluci%C3%B3n-del-Sector-automotriz-Ecuatoriano-2011-2015>
- Dalle, D., Fossate, V., & Lavopa, F. (Diciembre de 2013). Política Industrial: ¿el eslabón perdido en el debate de las Cadenas Globales de Valor? *CEI. Revista Argentina de Economía Internacional*, 3-5.
- Diario La Hora. (25 de Julio de 2016). La producción de carrocerías cae en un 40%. *La Hora Nacional*, pág. [http://lahora.com.ec/index.php/noticias/show/1101966861/1/La\\_producci%C3%B3n\\_de\\_\\_carrocer%C3%ADas\\_cae\\_un\\_40%25.html#.WUE5U9y23IV](http://lahora.com.ec/index.php/noticias/show/1101966861/1/La_producci%C3%B3n_de__carrocer%C3%ADas_cae_un_40%25.html#.WUE5U9y23IV).
- Dirección de Estadísticas Económicas INEC. (20 de Diciembre de 2016). <https://www.ecuadorencifras.gob.ec/>. Obtenido de <https://www.ecuadorencifras.gob.ec/>: <https://www.ecuadorencifras.gob.ec/encuesta-de-manufactura-y-mineria-bases-de-datos/>
- Dirección de Estadísticas Económicas INEC. (20 de Diciembre de 2016). <https://www.ecuadorencifras.gob.ec//BASES DE DATOS>. Obtenido de <https://www.ecuadorencifras.gob.ec//BASES DE DATOS>: <https://www.ecuadorencifras.gob.ec/encuesta-de-manufactura-y-mineria-bases-de-datos/>
- Ferrando, A. (2013). Comercio Internacional. Las Cadenas Globales de Valor y la medición del comercio internacional en el valor agregado. *CERA*, 2-13; 16-19. Obtenido de <http://www.cera.org.ar/new-site/index.php#>
- Instituto Nacional de Estadística y Censos. (23 de Diciembre de 2010). *Censo Económico 2010*. Obtenido de Censo Económico 2010: <https://www.ecuadorencifras.gob.ec/censo-nacional-economico/>; <https://www.ecuadorencifras.gob.ec//base-censo-2010/>
- Instituto Nacional de Estadística y Censos. (20 de abril de 2014/2009). *ecuador en cifras*. Obtenido de ecuador en cifras: [https://www.ecuadorencifras.gob.ec//documentos/web-inec/Estadisticas\\_Economicas/Encuesta\\_Manufactura/Manufactura\\_2014/Tomo\\_I/EMM2014\\_%20SINTESIS\\_METODOLOGICA.pdf](https://www.ecuadorencifras.gob.ec//documentos/web-inec/Estadisticas_Economicas/Encuesta_Manufactura/Manufactura_2014/Tomo_I/EMM2014_%20SINTESIS_METODOLOGICA.pdf); [www.ecuadorencifras.gob.ec/encuesta-anual-de-manufactura-y-mineria/2009](http://www.ecuadorencifras.gob.ec/encuesta-anual-de-manufactura-y-mineria/2009)
- Jácome, H., & Katiuska, K. (2013). *Estudios Industriales de la micro, pequeña y mediana empresa*. Quito, Ecuador: V&M Gráficas.
- Kosacoffi, B., & López, A. (2008). América Latina y las Cadenas Globales de Valor: debilidades y potencialidades. *Jornal Revista*, 3-12.

- Manufacturas, Armaduras y Repuestos Ecuatorianos, M. (10 de Enero de 2016).  
<http://www.corpmaresa.com.ec/index.php?lang=es>. Obtenido de  
<http://www.corpmaresa.com.ec/index.php?lang=es>:  
[http://www.corpmaresa.com.ec/index.php?option=com\\_content&view=article&id=2&Itemid=157&lang=es](http://www.corpmaresa.com.ec/index.php?option=com_content&view=article&id=2&Itemid=157&lang=es)
- Ómnibus BB. (10 de Enero de 2016). <https://www.gmobb.ec/>. Obtenido de  
<https://www.gmobb.ec/>: <https://www.gmobb.ec/empresa/>
- Presidencia de la República. (20 de Marzo de 2015). <http://www.presidencia.gob.ec/>.  
Obtenido de <http://www.presidencia.gob.ec/>:  
<http://www.presidencia.gob.ec/presidente-ecuador-tiene-produccion-suficiente-y-calidad-en-sus-productos/>
- Pro Ecuador. (01 de Febrero de 2017). *Instituto de Promoción de Exportación*. Obtenido de  
Instituto de Promoción de Exportación: [http://www.proecuador.gob.ec/wp-content/uploads/2017/02/PROEC\\_AS2017\\_AUTOMOTRIZ.pdf](http://www.proecuador.gob.ec/wp-content/uploads/2017/02/PROEC_AS2017_AUTOMOTRIZ.pdf)
- Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo. (10 de Diciembre de 2015). *Senplades*.  
Obtenido de Senplades: <http://www.buenvivir.gob.ec/objetivos-nacionales-para-el-buen-vivir>
- Ynoub, R. (2015). *CUESTIÓN DE MÉTODO. Aportes para una metodología crítica*. Santa Fé, México: Cengage Learning Editores S.A. de C.V.

#### Notas de pie de página

---

<sup>i</sup> Censo Nacional Económico 2010, se levantó con período de referencia 2009, en su primera etapa, denominada empadronamiento de establecimientos económicos. Dos años después, se levantó la segunda etapa del Censo Económico, denominada Encuesta Exhaustiva.

<sup>ii</sup> Según la nueva versión de la Clasificación Internacional Industrial Uniforme de Actividades Económicas CIIU Revisión 4, la actividad económica respecto al mantenimiento y reparación de vehículos automotores, se investiga y registra en el Sector Comercio, en la Rama de Actividad G452 (nivel de desagregación de la CIIU a tres dígitos).

<sup>iii</sup> Richard E. Baldwin. Doctorado desarrollado en el Instituto de Tecnología de Massachusetts (MIT), Cambridge. Profesor de economía en el Instituto Universitario de Altos Estudios Internacionales y del Desarrollo de Ginebra, y Presidente del Centro de Investigaciones de Política Económica. Autor de publicaciones en áreas del comercio exterior, regionalismo, OMC, integración, política económica y crecimiento.

<sup>iv</sup> DALLE, Demián., FOSATTI Verónica y LAVOPA, Federico (2013). *Política Industrial: ¿el eslabón perdido en el debate de las Cadenas Globales de Valor?*