

El Sector Automotriz en Ecuador: antecedentes, situación actual y perspectivas

Victor Quinde Rosales

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9617-8054>

vquinde@uagraria.edu.ec

Universidad Agraria del Ecuador
Guayaquil, Ecuador

Néstor Vera Lucio

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1006-1566>

nvera@uagraria.edu.ec

Universidad Agraria del Ecuador
Guayaquil, Ecuador

Adriana Ordeñana Proaño

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2676-5023>

aordenana@uagraria.edu.ec

Universidad Agraria del Ecuador
Guayaquil, Ecuador

Carla Silvera Tumbaco

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-5879-4689>

csilvera@uagraria.edu.ec

Universidad Agraria del Ecuador
Guayaquil, Ecuador

Recibido (07/04/21), Aceptado (06/05/21)

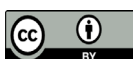
Resumen: El presente artículo es de carácter investigativo con razonamiento inductivo y paradigmas analítico y sintético, busca determinar el comportamiento del sector automotriz con un periodo de análisis del 2000 a 2019, para ello se realizó un estudio de estadística descriptiva que permita establecer el comportamiento del mercado automotriz. Los resultados demuestran que la producción vehicular nacional ha presentado un declive a partir del 2013, dando oportunidad al crecimiento de la importación vehicular. Pichincha y Guayas concentran la mayor cantidad de la venta vehicular nacional, el segmento automóviles es el de mayor venta aunque el segmento de SUV está en proyección de incremento a nivel nacional. A pesar de la existencia de 7 marcas ensambladoras de vehículos el Ecuador presenta un saldo negativo dando a notar su dependencia a la importación de vehículos.

Palabras Clave: Crecimiento económico, Comportamiento del Mercado, Sector industrial.

The Automotive Sector in Ecuador. Background, current situation and perspectives

Abstract: This article is of an investigative nature with inductive reasoning and analytical and synthetic paradigms, that pursues to determine the behavior of the automotive sector with an analysis period from 2000 to 2019, it has been made a descriptive statistics study, which allows establishing the behavior of the automotive market. The results have shown that the national vehicle production presented a decline from 2013, giving an opportunity to the growth of vehicle imports. Pichincha and Guayas has the largest amount of national vehicle sales, the automobile segment is the one with the highest sales although the SUV segment is in projection to rise at the national level. In spite of the existence of 7 vehicle assembly brands, Ecuador has a negative balance that shows its dependence on vehicle imports.

Keywords: Economic growth, Market behavior, Industrial Sector.



I. Introducción

Vieyra [1] argumenta que las innovaciones tecnológicas en general, y las mejoras en el transporte y las comunicaciones en particular, han generado una verdadera mutación en las relaciones internacionales de la producción, contribuyendo a formar un contexto de globalización que se rige, principalmente, por razones económicas. Esto ha permitido realizar procesos que antes eran impensables por su elevado coste, o bien, por el largo tiempo que requerían para su realización.

Ante esto, el mismo Vieyra [2] explica que una de las principales transformaciones que el nuevo modelo productivo ha generado en el ámbito de las relaciones mundiales de producción, ha sido el cambio que han experimentado algunos países periféricos, generando el desplazamiento de la industria automotriz de regiones tradicionalmente industrializadas hacia nuevas regiones emergentes, en donde han encontrado mayores y mejores ventajas comparativas para operar bajo un nuevo modelo de características flexibles y de mayores vínculos con el exterior.

Carbajal [3], manifiesta que el sector automotriz a nivel mundial se ha caracterizado por un constante proceso de reestructuración, sobre todo durante las últimas décadas, con lo que se ha convertido en una de las industrias más dinámicas de la era moderna, generadora de efectos importantes en las distintas economías en términos de productividad, desarrollo tecnológico y competitividad.

Veloso y Kumar [4], mencionan que en los mercados emergentes factores de índole social, como la estructura de los impuestos gubernamentales y el nivel de ingreso de los habitantes, definen la demanda de automóviles.

Pine, y Anderson y Pine [5] [6], señalan que el conjunto de todos estos nuevos paradigmas se traduce en un nuevo modelo de producción llamado personalización en masa (Mass Customization) en el que las empresas productoras deben responder a un incremento en las expectativas de los consumidores en un mayor número de mercados, generando con ello una gran proliferación de segmentos y modelos con características personalizadas, como la potencia, velocidad de cruce, controles internos automatizados, Internet y gps, vehículos híbridos con tracción manual y automática, etcétera.

FENALCO [7], describe como el sector automotriz puede convertirse en una fuente clave para el crecimiento de la economía regional e inclusive nacional. Ya que este es un sector altamente importador y que a su vez promueve el ensamblaje de vehículos, la fabricación de partes de vehículos, y además involucra artículos de otras cadenas como metalmetálica, petroquímica (plástico y caucho) entre otras.

Carrillo [8], manifiesta que el sector automotriz tiene un rol importante dentro de la economía del país, su desarrollo genera ingresos fiscales para el estado vía aranceles e impuestos y crea fuentes de empleo durante los procesos de producción y las actividades relacionadas al comercio del mismo. El dinamismo del sector se ha incrementado últimamente y en especial durante los años posteriores a la dolarización cuando la opción de adquirir bienes duraderos fue una alternativa ante la desconfianza de la población en el sistema financiero.

Resulta por lo tanto oportuno hacer un diagnóstico del sector, especialmente dentro del contexto de las repercusiones que la crisis financiera mundial ha tenido en el mercado automotor.

AEADE [9], manifiesta que la actividad empresarial del sector automotor en el Ecuador desde el 2017 hasta el 2018 ha tenido un desempeño positivo frente a los años anteriores. No fueron solamente la recuperación económica nacional, la expansión del crédito y la demanda represada los factores que permitieron dinamizar el mercado de vehículos nuevos. La situación favorable por la que atraviesa el sector automotor encuentra también su explicación en el nuevo marco regulatorio comercial. El 2018 contribuyó con USD 1.633 millones en tributos al Estado, es decir, USD 738 millones más que el 2016, desde 2016 hasta 2018, se afiliaron 3.791 nuevos trabajadores en las empresas de producción, comercialización y mantenimiento de vehículos motorizados, este incremento significativo representa un crecimiento del 5.9% y hasta el momento el sector registra 68.155 afiliados.

II. Desarrollo

Para la realización del presente estudio se pretende analizar los antecedentes de la industria automotriz ecuatoriana. Para ello se evaluará el comportamiento de la industria automotriz desde el 2000 para establecer la importancia de este en la economía del Ecuador. Con el uso de estadística descriptiva se podrá establecer la relevancia del sector automotriz y como esta ha evolucionado en favor de la producción y el consumo nacional, así como sus segmentos.

El diseño de la investigación plasmado en el documento busca caracterizar la importancia del sector automotriz ecuatoriano mediante la revisión de literatura de autores que han desarrollado el tema en estudio, para luego establecer el marco metodológico que engloba el desarrollo de la investigación, posteriormente los resultados de la investigación se manifestaran ante la caracterización del comportamiento del sector.

Las conclusiones contienen el análisis del entorno en el cual se desarrollaron los resultados de la investigación. La bibliografía alberga el listado de las obras citadas en el presente documento y que han sido usadas para bosquejar el estudio y los resultados del mismo.

III. Metodología

La presente investigación se enmarcó en un tipo de razonamiento inductivo mediante la cual, obtuvo conclusiones generales a partir de premisas que contienen datos particulares o individuales obtenidos por la información secundaria del sector automotriz de Ecuador. La investigación centra su interés en establecer la evolución y situación actual de la industria automotriz ecuatoriana. Se esboza como proceso de desarrollo de la investigación un proceso multimétodo utilizando como paradigmas el analítico y el sintético los cuales permiten en el caso del analítico la aplicación del empirismo a la obtención de pruebas para verificar o validar un razonamiento, a través de mecanismos verificables como estadísticas, la observación de fenómenos o la replicación

experimental; mientras que en el sintético se pretende una reconstrucción resumida de un suceso como un camino hacia la comprensión de un fenómeno

Para el logro de mencionada investigación primero se analizó el comportamiento histórico de la industria en estudio para establecer su importancia en la economía ecuatoriana. La información recolectada y analizada dentro del proceso investigativo es de carácter bibliográfica de fuente secundaria, con una base de datos de serie temporales de frecuencia anual con un periodo de evaluación de 2000 a 2019 de las variables ventas de producción nacional, exportaciones, importaciones, y ventas totales de vehículos; cuya base fue obtenida de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE).

IV. Resultados

Para evaluar el comportamiento del sector automotriz en el Ecuador, es pertinente analizar los antecedentes del sector centrando el estudio de su desarrollo histórico en variables que muestran el comportamiento de la demanda nacional como su oferta productiva nacional, y la balanza comercial (Tabla N° 1).

Tabla 1. Caracterización del Sector Automotriz

Sector Automotriz	
•	Demanda Nacional
•	Oferta Productiva
•	Balanza Comercial

Para determinar el comportamiento de la demanda nacional analizaremos la evolución de las ventas totales de vehículos en calidad de nuevos. Mencionada variable presenta un comportamiento irregular mostrando sus valores más altos en el 2010, 2011, 2018 y 2019; mientras que sus valores más bajos en términos de ventas de vehículos se registran en los años 2000, 2003, 2004 y 2016. A pesar de mencionada irregularidad en su evolución histórica en promedio se presenta una tasa de evolutiva del 18% (Figura 1).

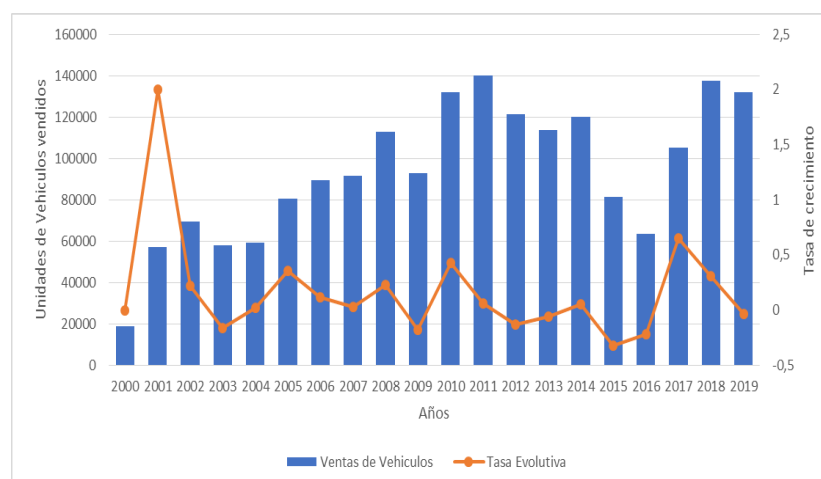


Fig. 1. Ventas de Vehículos. Ecuador

Adicionalmente mencionado comportamiento irregular no presenta una relación con el crecimiento económico, como lo muestra la correlación de Pearson entre las ventas de

vehículos nuevos y el producto interno bruto ecuatoriano en términos reales (a precios del 2007), el cual muestra que no existe una relación entre ambas variables (Tabla N° 2).

Tabla 2. Correlación de Pearson

	Ventas de Vehículos	PIB (millones de USD)
Ventas de Vehículos		0.6967 (20) 0.0006
PIB (millones de USD)	0.6967 (20) 0.0006	

El mercado nacional de vehículos presenta seis segmentos los cuales son automóviles (sedán), SUV (Jeep), Camionetas (Pick up), Camiones, Van y Buses; el comportamiento registrado por estos describe una clara orientación en torno al consumo y a su futura orientación. El mercado ecuatoriano dentro del periodo de 20 años (2000 al 2019) muestra que en torno a la comercialización de vehículos el segmento automóvil representa el mayor porcentaje de compra mostrando un promedio dentro del periodo de estudio del 43% de las ventas totales, seguido de los segmentos SUV con el 24%, Camionetas con el 21%, Camiones con el 8%, Van con el 3% y Buses con el 1%. A pesar de este comportamiento cabe

destacar el incremento sostenido por el segmento SUV el cual tiene como punto de partida el 2014 teniendo un promedio dentro de ese corto sub periodo (2014 a 2019) del 30%, cabe resaltar que el incremento porcentual registrado por el segmento SUV dentro de la participación del total de las ventas de vehículo no ha afectado a la participación de venta de automóviles, pero podría manifestarse como un comportamiento del actual consumidor latinoamericano, el cual ha sido percibido por empresas como Ford el cual ha manifestado abandonar el segmento de los automóviles para centrarse en camionetas y SUV para Latinoamérica (Figura 2).

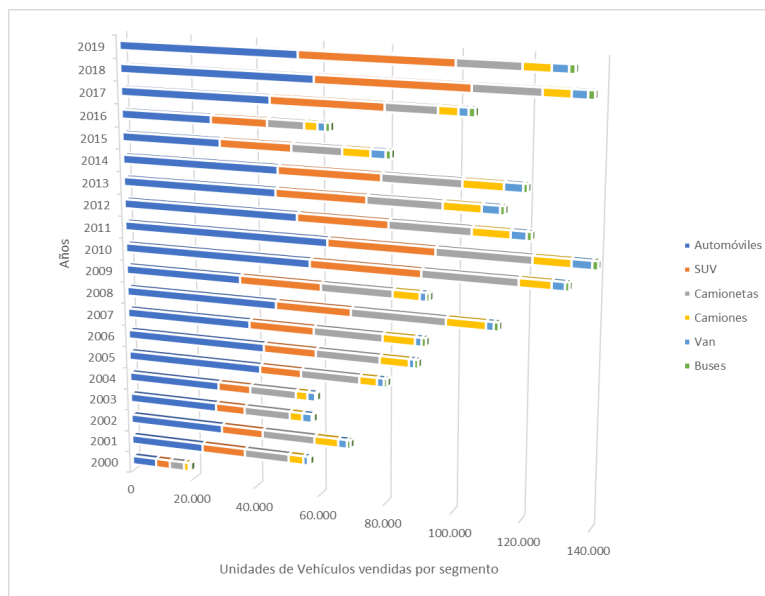


Fig. 2. Ventas de Vehículos por segmento. Ecuador

La comercialización de vehículos se encuentra acaparada por las provincias de Pichincha y Guayas los cuales en promedio representan el 67% de las ventas totales (Pichincha con el 40% y Guayas con el 27%), dejando rezagadas a

provincias como Tungurahua con el 7%, Azuay con el 7%, Manabí con el 3% y el resto de provincias con el 16% restante (Figura 3).

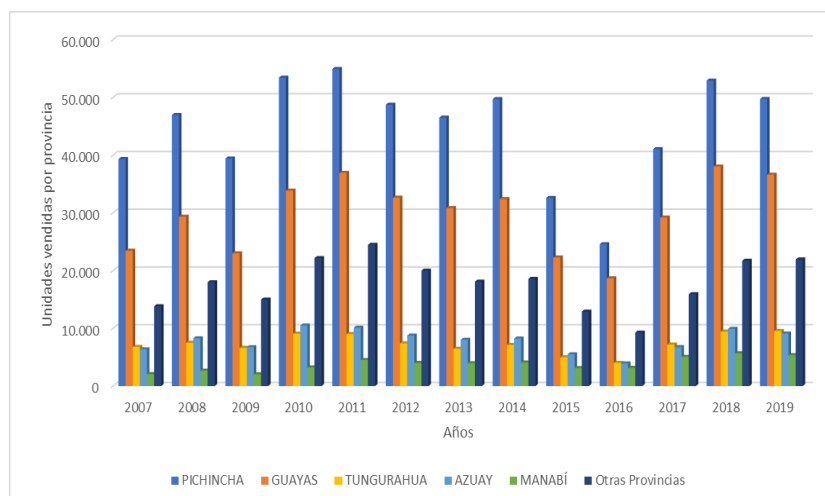


Fig. 3. Ventas de Vehículos por provincia. Ecuador

En términos de oferta productiva, existe un comportamiento irregular en torno al desarrollo del ensamblaje local de vehículos, el cual mostró sus puntos críticos máximos en los años 2011 y 2014 con una contribución a las ventas totales de vehículos del 44% y 52% respectivamente frente a las importaciones registradas en el mismo periodo. Mencionado proceso irregular en el comportamiento del proceso productivo y su participación en las ventas totales de vehículos en el Ecuador muestra un comportamiento antagónico frente a

las importaciones, mostrando una reducción del número de vehículos ensamblados frente al número de importaciones. González (2018), manifiesta que esto es debido a la ventaja comercial que tiene nuestro país vecino Colombia, ya que mencionada industria no paga impuestos, motivando a empresas como General Motors a reorientar su producción del Ecuador a Colombia, adicionalmente agrega que otro factor es el acuerdo comercial con la Unión Europea generando una desgravación progresiva (Figura 4).

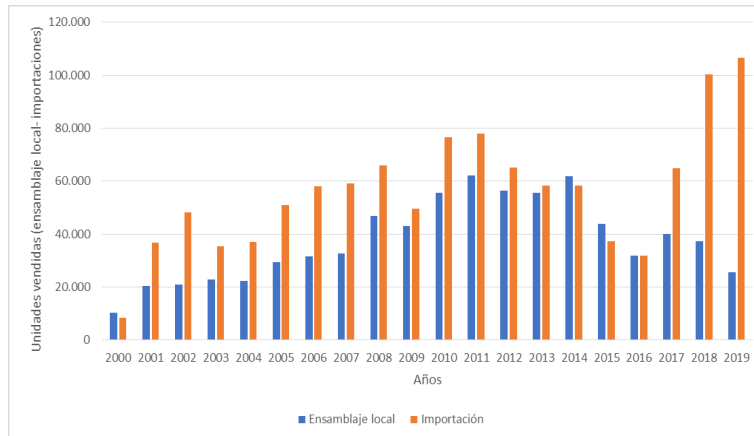


Fig. 4. Ensamblaje Local e Importación de vehículos. Ecuador

La balanza comercial del sector automotriz muestra nuestra dependencia a la importación para la adquisición de este bien, que a pesar de la existencia de 7 marcas que se ensamblan nacionalmente entre ellas están General Motors Ecuador (Chevrolet), Ciauto (Great Wall, Zotye) y Aymesa (Kia, Hyundai, Volkswagen y Jac), presentamos un saldo comercial de -46.032 vehículos. Dentro del periodo de estudio podemos establecer un criterio de dos sub periodos, un periodo comprendido entre el 2000 y el 2012, donde a pesar de

la existencia de un saldo negativo promedio de -36.170 vehículos con un comportamiento irregular en su desarrollo, el ensamblaje local se mostraba como un sub sector productivo en pleno desarrollo; mientras que en el periodo comprendido del 2013 al 2019 con un promedio de saldo negativo -64.346, se muestra como la producción nacional ha declinado su proceso productivo priorizando dentro del mercado las importaciones vehiculares a pesar de la existencia de marcas que ensamblan en el país (Figura 5).

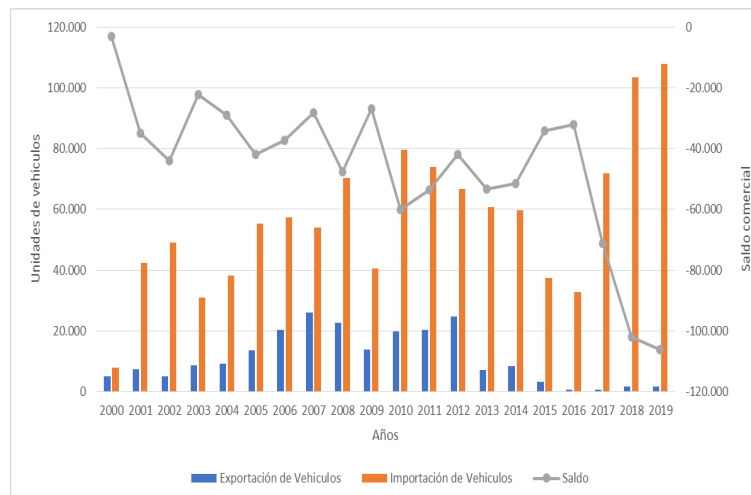


Fig. 5. Saldo comercial sector vehículos. Ecuador

A pesar de lo irregular del comportamiento del mercado automotriz ecuatoriano, este a nivel regional presenta un comportamiento intermedio en términos de relación habitantes-vehículo, definiendo como tal para el Ecuador una relación de un vehículo cada 7 habitantes, valor superior a la relación mostrada por países como Argentina, Chile, México y Uruguay (un vehículo cada 3 habitantes), Brasil (un vehículo cada 4 habitantes); al mismo tiempo la relación generada para el caso de Ecuador es menor frente a países como Colombia (un vehículo cada 8 habitantes) y Perú (un vehículo cada 11 habitantes) [9]

V. Conclusiones

El desarrollo del mercado automotriz ecuatoriano presenta un comportamiento irregular, el cual no muestra una relación con el crecimiento económico, La producción vehicular nacional ha presentado un revés a partir del 2013 cediendo espacio a la importación vehicular.

Pichincha y Guayas concentran la mayor cantidad de la venta vehicular nacional, el segmento automóviles es el de mayor venta aunque el segmento de SUV está en proyección de incremento a nivel nacional. A pesar de la existencia de 7 marcas ensambladoras de vehículos el Ecuador presenta un saldo negativo dando a notar su dependencia a la importación de vehículos.

El documento realizado muestra el comportamiento del mercado automotriz en términos descriptivos en funcionalidad de los datos proporcionados por la AEADE, es necesario entablar una serie de preguntas que podrían contribuir al desarrollo de posibles investigaciones, entre ellas están; ¿La búsqueda de acuerdos comerciales y liberalización de impuestos está perjudicando al desarrollo de la industria ensambladora automotriz?, ¿Cuáles son las variables macroeconómicas que

inciden en el desarrollo del comercio de vehículos nuevos?, ¿Cuáles son las características que presenta en la actualidad la demanda de vehículos para establecer un criterio de selección del segmento?, y ¿El ingreso de las marcas automotrices de origen Chino generan un cambio en el comportamiento del mercado vehicular nacional?

Referencias

- [1]J. Veyra Medrano, «Innovación y nuevas estrategias espaciales en el sector automotriz. El caso de la nissan mexicana,» Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, vol. 69, n° 87, 2000.
- [2]A. Veyra, 4 Octubre 1999. [En línea]. Available: <https://www.aehe.es/wp-content/uploads/2001/10/vieyra.pdf>. [Último acceso: 4 Abril 2021].
- [3]Y. Carbajal Suárez, «Sector automotriz: reestructuración tecnológica y reconfiguración del mercado mundial,» Paradigma económico, vol. 2, n° 1, pp. 24-52, 2010.
- [4]V. Francisco y K. Rajiv, «the automotive supply chain: global trends and asian perspectives,» Economics and research department, n° 3, pp. 1-41, 2002.
- [5]P. B. Joseph, Mass Customization: The New Frontier in Business Competition, Harvard Business School Press, 1993.
- [6]A. David M. y P. B. J., Agile Product Development for Mass Customization: How to Develop and Deliver Products for Mass Customization, Niche Markets, JIT, Build-to-order, and Flexible Manufacturing, Irwin Professional Pub, 1997.
- [7]FENALCO, «Comportamiento del Mercado Automotor Acumulado a diciembre de 2.008,» Bogotá, 2009.
- [8]D. Carrillo, «Diagnóstico del sector Automotriz,» Quito, 2009.
- [9]AEADE, «Anuario 2018,» Editorial Ecuador F.B.T. Cía. Ltda, Quito, 2019.