

Análisis de Las importaciones de vehículos automotores,
y las ensambladoras nacionales colombianas.

Investigador:

José Antonio Muñoz Valbuena

FUNDACIÓN UNIVERSITARIA DEL ÁREA ANDINA
FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS FINANCIERAS Y ECONÓMICAS
PROGRAMA DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS
BOGOTÁ
2019

Análisis de Las importaciones de vehículos automotores,
y las ensambladoras nacionales colombianas.

Investigador: José Antonio Muñoz Valbuena

Asesor: Heriberto Guachetá Poveda

Fundación Universitaria del Área Andina

Administración de Empresas

Bogotá 2019

Rector

Dr. José Leonardo Valencia Molano

Vicerrector académico

Dra. Martha Patricia Castellanos Saavedra

Decano Facultad de Ciencias Administrativas Económicas y Financieras

Dr. Mauricio Andrés Hernández Anzola

Directora del Programa

Dra. Marcela Garzón Posada

Coordinador Administración de Empresas Virtual

Elías Gómez Romero

Asesor Monografía

Heriberto Guachetá

Nota de aceptación

Presidente del jurado

Jurado

Jurado

Ciudad _____ Día _____ Mes Año _____

Agradecimientos

Especialmente a la Fundación Universitaria Del Área Andina por formar profesionales íntegros a través de su plan de estudios virtual , llegando así a miles de Colombianos, hacer de nuestro país cada día más capacitado para enfrentar retos profesionales y personales, agradezco a sus docentes experimentados , capaces y dedicados, ellos forjaron en nosotros , fuerza para enfrentar retos, nos brindaron con nobleza su conocimiento y orientación para cumplir nuestro objetivo, a todos ellos muchas gracias.

Dedicatoria

A Dios por su infinita bondad, por darme vida y sabiduría para el logro de mis objetivos planteados.

A mi Familia: padres, hermanos, esposa e hijos, que me alentaron a mi edad, a terminar una carrera profesional, motivándome con frases positivas que siempre llevaré en mi corazón y devolveré con responsabilidad social, ejerciendo con profesionalismo mi carrera y dejando en nombre en alto el mío y de mi universidad

A mi tutor Heriberto Guachetá Poveda por su acompañamiento, estímulo, dedicación para que este trabajo llegue a un exitoso término.

Advertencia

La **FUNDACIÓN UNIVERSITARIA DEL ÁREA ANDINA** no se hace responsable de los conceptos emitidos en los trabajos de grado. Sólo velará porque no se publique nada contrario a la moral y ética profesional y por qué dicho trabajo no contengan ataques o polémicas personales, antes bien en ello se vea un anhelo de buscar la verdad.

Tabla de Contenido

INTRODUCCIÓN	16
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	21
PREGUNTA PROBLEMATIZADA	23
OBJETIVOS	24
Objetivo general	24
Objetivos específicos	24
JUSTIFICACIÓN	25
MARCO REFERENCIAL	27
Antecedentes	27
Marco Histórico	29
Marco Teórico	33
Investigación.	33
Propiedad Intelectual e Industrial.	34
Teoría de la Organización Industrial.	35

El comercio internacional y las estrategias de industrialización.	36
La CEPAL y la teoría de la industrialización.	38
La evidencia empírica de la industrialización orientada al exterior.	40
Marco conceptual	41
Marco legal	42
METODOLOGÍA	45
Tipo de Enfoque	45
Modalidad de Investigación	46
Hipótesis	46
UNIDAD DE ANÁLISIS	47
Perfil de la Industria automotriz en Colombia	47
Mercado Automotriz Interno	48
Mercado automotriz externo	48
Ventajas de invertir en el sector automotriz en Colombia	49
La Asociación Nacional de Empresarios de Colombia	51
Operación de Ensambladoras de Vehículos en Colombia.	52
Operación de Ensambladoras de Motocicletas en Colombia.	54

Autopartes	56
Ensambladoras De Vehículos En Colombia	58
General Motors Colmotores (marcas Isuzu, Volvo y Chevrolet).	58
Sociedad de Fabricación de Automotores - SOFASA (marca Renault)	59
Hino Motors Manufacturing S.A. (marca Hino – grupo Toyota)	61
Fotón	62
Carrocerías Non Plus Ultra (marca propia, CKD Volkswagen)	64
Compañía de Autoensamble Nissan (marca Nissan)	65
Navistrans S.A (marca Agrale)	66
Daimler (marca Mercedes Benz)	67
Figura 12. Daimler (marca Mercedes Benz)	67
La CCA (MAZDA) Compañía Colombiana Automotriz (Ensambladora cerrada)	68
RESULTADOS	69
Ventajas de las Importaciones de Vehículos	69
Desventajas de las Importaciones de Vehículos	70
Ventajas de las ensambladoras de vehículos Nacionales.	70
Discusión de Resultados	72
Características del Sector	75
Sector amigable con el medio ambiente	86

Necesidades del cliente	87
INSTRUMENTO UTILIZADO	89
Movilidad	97
CONCLUSIONES	99
RECOMENDACIONES	102
BIBLIOGRAFÍA	104

Lista de figuras

Figura 1. Primer Automóvil que llego a Colombia	30
Figura 2. Cámara Industrial Automotriz (ANDI) Industria Automotriz	52
Figura 3. Cámara Industrial Automotriz (ANDI) Sector Motocicletas	53
Figura 4. Cámara Industrial Automotriz (ANDI) Sector Motocicletas	56
Figura 5. GM Colmotores	59
Figura 6, RENAULT-SOFASA	60
Figura 7. Hino Motors	61
Figura 8. Planta FOTON	63
Figura 9. Carrocerías Non Plus Ultra	64
Figura 10. Compañía de Autoensamble Nissan	65
Figura 11. Navistrans S.A	66
Figura 12. Daimler (marca Mercedes Benz)	67
Ilustración 13. La CCA (MAZDA	68
Figura 14 Visión General del Sector Automotriz	79
Figura 15. Top Marcas Más Vendidas en Colombia	80
Figura 16. Origen de los Vehículos	81
Figura 17. Participación por Ciudades y Departamentos	82
Figura 18 Evolución Mensual Motocicletas	83
Figura 19. TOP 10 de Marcas de Motos	85

Lista de Tablas

Tabla 1. Marco Legal 1.	43
Tabla 2. Marco Legal 2.	44
Tabla 3. Ventajas de Invertir en el Sector Automotriz en Colombia.	50
Tabla 4. Países Productores de Vehículos	77

Resumen

En esta investigación se desarrolló con la principal finalidad de conocer la situación actual de las importaciones de automotores en nuestro país, y el comportamiento de las ensambladoras nacionales, en la cual viene demostrando un crecimiento en ventas, en colocación de vehículos, en desarrollo empresarial, en generación de empleo y fabricación de autopartes.

Pero dejó al descubierto problemáticas que, al analizar y detenernos con mucha responsabilidad, donde se plantean interrogantes como:

¿Cómo es la situación actual de las empresas ensambladoras de vehículos en nuestro país?

¿Qué ventajas y desventajas competitivas poseen ante el mercado nacional e internacional?

¿Qué podemos hacer para ayudar solucionar los efectos que generan las importaciones de vehículos?

De estas premisas parte todo este proceso de investigación al identificar nuestra pregunta problemática, vemos la necesidad de investigar y realizar un análisis del comportamiento del mercado automotriz, haciendo énfasis en el segmento de vehículos de gama media del mercado, siendo estos los más comprados por los colombianos.

Al analizar el comportamiento del sector automotriz se vio como se afecta la economía nacional, en aspectos importantes como las expectativas y necesidades del consumidor, el sector automotriz y el sector de autopartes, y que papel importante juegan los colombianos tanto industriales, consumidores y concesionarios.

En este trabajo se demuestra la importancia del administrador de empresas Areandino, el cual debe estar preparado para afrontar los cambios

Palabras Clave

Problemática, Responsabilidad, Estrategia, análisis, sector, competitividad, amenaza, vehículo, productividad, importaciones, ensambladora, vanguardia.

Introducción

Este trabajo de investigación, refiere sobre el Análisis de las importaciones de vehículos automotores, y las ensambladoras nacionales colombianas., se fundamenta en una investigación del comportamiento del sector automotriz en Colombia, como estas importaciones están afectando la economía nacional y el sector automotriz en nuestro país.

La principal característica de esta investigación, son las importaciones de automotores ya que estas afectan la producción de las ensambladoras nacionales, nacional de los mismos, la necesidad de investigar y realizar un análisis del comportamiento del mercado de los autos en nuestro país, busca dar recomendaciones y tener conclusiones reales para este sector en la economía.

Entrar en el contexto profesional como administrador de empresas del Areandina, como puedo aportar con mis recomendaciones y obtener optimas conclusiones para enfrentar los retos de la competencia, el mercado y direccionar a una empresa a posicionarse en el mercado automotriz nacional e internacionalmente.

Colombia posee la capacidad en infraestructura, competencias humanas, materiales y tecnología, que le permiten diseñar y producir un vehículo de excelente calidad, con un óptimo desempeño para las carreteras colombianas, obteniendo un producto de tipo exportación,

competitivo a nivel internacional y que cumple con los estándares requeridos, por las normas aplicables a seguridad y eficiencia, generoso con el medio ambiente, satisfaciendo las necesidades y expectativas de los consumidores.

Actualmente en Colombia hay dos fábricas o ensambladoras muy importantes de automóviles de gama media, las cuales generan un importante impacto en este sector industrial y una participación importante en las exportaciones nacionales.

Colombia cumplió 62 años de fabricación y ensamblar vehículos en el país. Principalmente General Motors y Renault se han convertido en las dos principales ensambladoras de vehículos de gama media ubicadas en Bogotá y en Envigado, generando estas industrias empleo para muchos hogares colombianos y aporta al desarrollo tecnológico del sector automotor respaldando de esta manera al gobierno en las políticas de avance y disminución en índices laborales y de pobreza.

Por las razones expresadas anteriormente es indispensable realizar una investigación del comportamiento de nuestra producción frente a las importaciones de vehículos, las cuáles son importantes también al desarrollo de nuestro país.

El negocio automotor en Colombia es variable, desacelerado, para las ensambladoras colombianas que están representadas en multinacionales como Sofasa Renault y General Motor GM Colmotores y depende de muchas razones como la demanda de consumidores donde ven varios aspectos del producto como calidad y confort, por ello las ensambladoras nacionales están haciendo esfuerzos para mantener su economía, , para proyectar el mercado, en exportaciones

y competir con las importaciones que abarcan el mercado local de automotores, pero piden al gobierno estrategias que permitan favorecer el mercado automotor, y políticas que permitan en las empresas puedan realizar inversión, en infraestructura, tecnología y capital humano competente, de esta manera se potencializan las empresas, y así aportan a la economía nacional en referencias de producción, comercio, sector laboral, movilidad y medio ambiente, lo cual permite enfrentar cambios de innovación y evolución siendo más competitivas ante la competencia internacional.

Es necesario que el gobierno forme parte y se involucre en mercado automotor, ya que los resultados que logren las ensambladoras locales de vehículos dependen de varios factores y no dependen solo de lo que hagan ellas mismas, será necesario que el Gobierno continúe impulsando temas como la mejora en infraestructura, movilidad, tecnología, innovación, producción y talento humano, en general, los factores que contribuyan al crecimiento de la industria colombiana automotriz.

Por lo anteriormente dicho, y contando con la opiniones de revistas especializadas en el tema de autos como MOTOR, estadísticas de ANDEMOS, revistas especializadas en importaciones y exportaciones como Dinero lo que piensan estos autores, es que el país debe entrar en una era competitiva de innovación y cambio donde el avance en infraestructura, en movilidad y competencias específicas de los involucrados desde el diseño, pasando por la producción y llegar a un producto terminado cuenten con la capacitación profesional y técnica para desarrollar un producto de calidad, las importaciones en materia de vehículos que es sin duda un tema preocupante para la industria colombiana ya que son muchas las marcas que este país produce a

escala de producción en línea y que hoy en día en asocio con multinacionales fabrican un automóvil con diseño, calidad y características atractivas para el consumidor colombiano.

Por otro lado, las ensambladoras nacionales contribuyen al crecimiento económico de nuestro país buscan un desarrollo competitivo generan empleo en los campos como: ingenieros, personal técnico de producción y personal de materiales y mantenimiento, y terceros que se encargan de la distribución y comercialización de automotor

Entonces analizando el problema específico como las importaciones de autos en nuestro país y el comportamiento de las ensambladoras nacionales es lo que se establecerá, y lo que plantea esta investigación, analizar y dar recomendaciones a los industriales nacionales, y lo que expertos creen que le conviene a Colombia a nuestros empresarios e industriales nacionales, para mantener su negocio estable y en crecimiento.

Por otro lado, se analiza cómo los importadores y distribuidores ven el negocio automotor ya que para ellos es más generoso poner un producto terminado y listo para su comercialización y distribución, que fabricarlo.

Para un empresario e industrial satisface, ver un producto terminado, empezando de cero hasta llegar a su terminado, utilizando mano de obra colombiana, materia prima colombiana y entregar al consumidor final, con todas las características necesarias para satisfacer sus necesidades y que pueda rodar por las carreteras colombianas con toda seguridad, comodidad y satisfacción.

Finalmente, se pretende brindar al sector automotriz en Colombia, una visión, que le permitan trabajar en aquellos procesos, y estrategias claves, para obtener un producto de calidad que le permita obtener excelentes resultados que generen una mayor competitividad en el mercado nacional e internacional, son mayores los retos que como profesionales debemos dar a nuestro país, es por ello que esta investigación será un referente para conocer cómo se encuentra el sector automotriz en nuestro país y será de consulta para estudiantes Areandinos y los grupos de interés en general.

Planteamiento del problema

Las necesidades mutuas entre países con acuerdos comerciales como: Corea, China , México, Estados Unidos, y otros países, generan compromisos y negociaciones en donde las importaciones de vehículos, están afectando positiva y negativamente la economía, el entorno del país en especial las ensambladoras de automotores Nacionales , podemos determinar que Colombia está consótante desarrollo comercial donde debemos rediseñar todos nuestros procesos, utilizar una matriz adecuada para buscar nuevas oportunidades de mercado.

En los últimos años, Colombia ha crecido en la importación de vehículos automotores, lo cual ha generado efectos negativos, en factores como: el medio ambiente, la movilidad, incremento en el parque automotor, la producción nacional y el desempleo.

La gestión de las principales ensambladoras del país, por su objeto social se identificarán el desarrollo de esta investigación, son las que complementan el grupo de marcas de vehículos más comerciales en el país, algunas de ellas con características similares y otras totalmente diferentes en concepto, uso y producción, cada una de ellas especializada en ensamblaje de vehículos particulares, de carga, buses, maquinaria pesada, como producción de asopartes y de acople.

Aun así, estas ensambladoras nacionales pese a la competencia internacional, las importaciones que tanto afectan a la economía nacional por lo anteriormente mencionado, logran sobresalir, ofreciendo características adecuadas a las necesidades y expectativas de los usuarios,

adaptándose a las condiciones de las carreteras, clima y topografía colombiana, lo cual esto da un valor agregado pensando siempre en el bienestar de los colombianos.

Por ello trabajando en conjunto con el gobierno y la asociación la Cámara de la Industria Automotriz de la ANDI, implementan medidas para contrarrestar los efectos negativos causados por las importaciones de automóviles particulares, así, de esta forma se incentiva la mano de obra nacional y favorece la gestión comercial de las ensambladoras Nacionales, así se contrarrestan estos índices que afectan nuestro mercado, y mejoren la calidad e innovación de su producto.

Pregunta problematizada

¿Cómo afectan las importaciones de vehículos en el mercado nacional y cuál es la gestión que están realizando las ensambladoras e industriales colombianos?

Objetivos

Objetivo general

Analizar cómo se han afectado las importaciones en el sector automotriz en Colombia, especialmente los vehículos particulares de gama media y a las ensambladoras existentes en el país.

Objetivos específicos

1. Identificar las condiciones del mercado que actualmente vive el sector automotriz y las ensambladoras vigentes en Colombia.
2. Describir los factores que afectan las empresas ensambladoras y el mercado automotriz en Colombia
3. Interpretar la dinámica del sector automotriz de acuerdo al análisis de los factores que afectan al sector al sector automotriz.

Justificación

Esta investigación permitirá que las ensambladoras de automotores nacionales conozcan sus ventajas y desventajas en el sector automotriz, también ayudará a corregir los problemas sociales y comerciales que estas importaciones generan, en nuestro mercado nacional, siendo Colombia un país atractivo de inversión, y un socio comercial potencial, gracias a un constante desarrollo.

Las necesidades de los consumidores hacen que las ensambladoras Nacionales de vehículos se preparen competitivamente, adquiriendo la tecnología, infraestructura, y competencias específicas de sus trabajadores, en materia prima, y otros indicadores, para competir, ante un mercado de importaciones, viniendo de socios comercialmente potenciales como Corea, China, México, Estados Unidos.

Esto hace que Colombia innove en diseño, calidad y tecnología automotriz, con un propósito bien definido y es satisfacer las demandas y exigencias del mercado nacional e internacional, siendo más competitivos y contrarrestar las importaciones de vehículos al país, sacando de esto una oportunidad para las ensambladoras nacionales de fomentar el crecimiento laboral y fabricar un producto de calidad con exigencias en todo nivel.

La industria automotriz Colombiana está conformada por la actividad de ensamble de vehículos, motocicletas, camiones, buses y la producción de autopartes convirtiéndose en un sector importante, y promotor del desarrollo de nuestro país, es por ello que las universidades

como Areandina aportan, al país fomentando la investigación a través de sus profesionales, que desarrollan optimas recomendaciones contribuyendo con un pensamiento crítico y reflexivo en cada una de sus ideas , para beneficio de nuestra economía.

En Colombia existen ensambladoras de vehículos, General Motors Colmotores (marcas Isuzu, Volvo y Chevrolet), Sociedad de Fabricación de Automotores - SOFASA (marca Renault), Hino Motors Manufacturing S.A. (marca Hino – grupo Toyota), Fotón, Carrocerías Non Plus Ultra (marca propia, CKD Volkswagen), Compañía de Autoensamble Nissan (marca Nissan), Navistrans S.A (marca Agrale), Daimler (marca Mercedes Benz).

Estas ensambladoras mencionadas anteriormente representan un 92% de la producción Nacional, y deben trabajar duro para competir con el mercado de las importaciones y los tratados de libre comercio, apoyar a nuestras ensambladoras nacionales, porque ellas generan empleo en todos los niveles y mueven el comercio en el sector automotriz dando así una gran oportunidad de desarrollo del país.

Marco Referencial

Antecedentes

En la información recopilada de la investigación de Moreno y Buitrago (2007), El sector automotriz y de autopartes en Colombia se compone por dos Actividades el ensamble de vehículos y la fabricación de autopartes, La industria como tal da inicio en la década de los 50, pero su primera planta ensambladora inicia operaciones el año 1956 conocida como Colmotores, dando apertura a la Industria ensambladora en Colombia.

Esta industria al igual inicia el desarrollo de la fabricación de autopartes y piezas para vehículos, evolucionado hacia los años 60 con la producción de nuevos componentes con la utilización de mayor tecnología, asesorados por empresas americanas, surgiendo los primeros Joint Ventures. Así mismo surgen las primeras empresas con mecanizado de motores como SOFASA en Duitama. En la actualidad Colombia cuenta con tres plantas de ensamble las cuales son: La Fabrica Colombiana de Automotores “COLMOTORES”, empresa conocida por su marca de vehículos Chevrolet y SOFASA empresa que ensambla las marcas Renault con las líneas de vehículos preferidas por los Colombianos, Duster, los carros Logan y Sandero.

Colombia cumplió 62 años en la fabricación de vehículos en el país., General Motors y Sofasa Renault, se han convertido el país en una base muy importante para la fabricación de sus vehículos. La industria automotriz colombiana desde 1957, iniciando con la fábrica Colombiana de Automotores, esta fábrica empezó a ensamblar camiones y camperos Austin, luego a ensamblar vehículos del grupo Chrysler (Dodge, Simca) y desde 1982 hace parte de General Motors generando una marca muy reconocida Chevrolet.

Luego La Compañía Colombiana Automotriz (CCA) fue una empresa establecida en Bogotá, ensambla vehículos de Peugeot, en los años 1960 a 1970 comenzó la producción de coches italianos y polacos., y para el año de 1983 pasó a ser de las instalaciones de la Mazda, que está cerrada por la inauguración en 2014 de la planta Mazda de México, desde ese entonces está cerrado el ensamblaje de esta marca dejando así a más de 500 empleados sin trabajo, y acabando con la historia de Mazda en el país y dando paso a que ingresen nuevos productos y se aproveche su cese de actividades por la competencia.

La ensambladora PRACO Didacol S.A./Hino Motors Manufacturing Colombia (HMMC), es basada en su producción desde el 2005 de tipo de automóviles tipo camión ante el cese de la producción está ubicada principalmente en el municipio de Cota, en Cundinamarca, sus operaciones se deben a el cese de las actividades de la empresa grupo Mitsu dentro de las instalaciones de SOFASA

La Sociedad de Fabricación de Automotores S.A. (SOFASA) esta empresa de nuestro país fundada en 1969 encargada del ensamble de los automóviles Renault y también comprometida con el ensamblaje de la línea de camionetas Toyota Prado, Land Cruiser, Hilas y los camiones Daihatsu Delta, dando paso a importaciones al continente americano siendo esta empresa muy importante para el país ya que sus inversiones y crecimiento ha beneficiado a muchas familias colombianas y al mercado automotor nacional generando divisas para Colombia ya que sus vehículos se distribuyen en gran parte del continente americano, actualmente el principal accionista de SOFASA es la Renault.

Marco Histórico

Para entender cómo inició el negocio automotor en nuestro país realizará un recuento histórico de la llegada del primer auto a Colombia, y cómo este generó una necesidad empresarial de necesidad, producción, comercialización, y uso.

El 19 de octubre de 1899 es una fecha histórica en Colombia, ya que ese día colombiano: rodó por las calles de Medellín el primer automóvil, un carro francés de marca, Dion Bouton, su propietario era Carlos Coroliano Amador Fernández, como se muestra en la Figura 1.

Las características de este vehículo eran;

- Combustión gasolina
- El auto no tenía el volante circular.
- Iniciación con manivela
- Sistema de palancas y cadena era el que hacía al automotor rodar y girar.
- No tenía cambios
- Contaba con Sistema de reversa,
- Luces de faros
- Llantas de goma
- Silletería en cuero
- Bocelería en bronce y plata
- 25 kilómetros velocidad máxima por hora.

Figura 1. Primer Automóvil que llego a Colombia



Nota: Tomado (2019) de: <http://www.revistaturbo.com/noticias/este-fue-el-primer-automovil-que-llego-colombia-1010>.

De Dion-Bouton fue un fabricante de automóviles francés, entre 1883 y 1932, y después se dedicaría a la fabricación de camiones y autobuses hasta 1954. Convirtiéndose en inicios de los años 1900, en el fabricante de automóviles más grande del mundo, produciendo 400 coches y 3.200 motores.

Con esto comenzó el desarrollo del sector automotor nacional y abrió el camino a un nuevo desarrollo vial, comercial y tecnológico en nuestro país

La segunda marca importada que rodó en Colombia fue un Cadillac comprado por los hermanos Superyó. El carro recorrió las calles de Bogotá en 1903, ellos se dieron cuenta de que esta industria podría tener un gran desarrollo nacional y crearon la primera agencia automotriz de Colombia.

La tercera marca importada fue un auto Reo la importación la realizó, Diego A. de Castro, gobernador del Atlántico, para su uso privado este llegó a Barranquilla

El Cuarto Auto importado e importante fue para el presidente Rafael Reyes Prieto y este fue el primer automóvil presidencial de Colombia de marca, Charron, Girardot et Voigt,

Desde ese entonces los autos se volvieron populares y se abrieron paso por caminos improvisados para estos en todo el territorio nacional, para así; esta clase de producto empezó a marcar un destino de apertura económica y de intercambio industrial entre los países del mundo hacia Colombia donde su uso no solo sería para destino particular, sino se incluiría el transporte de carga y transporte de personas hacia todos los destinos del país.

Las agencias automotrices del país iniciaron sus negocios hacia los años 20 teniendo una gran variedad de importados, pero llegó la crisis de la recesión de los años treinta desaparecieron algunos distribuidores de autos, país. El negocio de la importación en Colombia en sus comienzos fue próspera hasta los años 20 pero después ante depresión y crisis de los años treinta, y la segunda guerra mundial hizo que las importaciones decayeran en una gran medida ya que las potencias de países que intervinieron en esta guerra destinaron sus recursos mineros, industriales y de personal para esa causa, solo fue a finales de los años cincuenta que llegaron autos, buses y camiones al territorio nacional, y nuevamente floreció la importación de autos debido a la prosperidad de la industria norteamericana y sus grandes fábricas como lo eran: General Motors, Ford y Chrysler.

En el gobierno de Alfonso López Pumarejo, veía la importancia y necesidad interconectar a las regiones y fortalecer la comunicación, pero fue en el gobierno del general Gustavo Rojas Pinilla que impulsará y fortalecerá el ensamblaje de automotores en el país, en esta manera satisfacer en ese entonces la demanda nacional.

En los sesenta, aparece la idea y consolidación de la primera ensambladora en el país a través de su reconocido importador Leónidas Lara e Hijos. Es entonces, el sector automotor comienza a tener un comienzo con la empresa Colmotores y, dio paso a Sofasa.

Sin duda la entrada de los automóviles a Colombia, generó cambios en la población y sus costumbres y forma de ver el comercio en las regiones por ejemplo en algunas ciudades modificaron sus entornos para dar espacio a estos vehículos y cambiaron sus destinos desplazando algunos cambios de trocha para dar paso a las carreteras colombianas.

Marco Teórico

Investigación.

Para el desarrollo de este documento se parte del principio de la investigación, esta se enfoca en conocer, transformar, lo rutinario, prestar atención a lo observado, a lo que ocurre en el campo disciplinar, es una forma de participar y dialogar dentro de la disciplina, al igual es una manera de generar inquietudes que se pueden refrendar y comparar, la cual promueve la participación e influye o interviene en los en los procesos humanos y sociales. Investigar es buscar y producir conocimiento de manera organizada, imparcial y sistemática, de ahí su importancia. (Vargas, 2009)

Se mencionan dos tendencias para investigar. La primera es la investigación básica o conocida comúnmente como la investigación fundamental, exacta o investigación pura, caracterizada por que se ocupa del objeto de estudio sin considerar una aplicación inmediata, aunque a partir de sus resultados puedan surgir nuevos productos y avances científicos. (Cívicos, 2007)

La segunda Tendencia es la investigación aplicada, para Martínez (2004), se entiende como la utilización de los conocimientos en la práctica, los cuales son aplicados en beneficio de los distintos grupos que participan en procesos y en la sociedad en general, se busca indagar cómo funcionan las cosas para su uso posterior.

Otro concepto lo plantea Lozada (2014), La investigación aplicada busca la generación de conocimiento con aplicación directa a los problemas de la sociedad o el sector productivo. Esta se basa fundamentalmente en los hallazgos tecnológicos de la investigación básica, ocupándose del proceso de enlace entre la teoría y el producto. Esto genera riqueza por la diversificación y progreso del sector productivo. Así, la investigación aplicada impacta indirectamente en el aumento del nivel de vida de la población y en la creación de plazas de trabajo. (Lozada, 2014)

Propiedad Intelectual e Industrial.

Los resultados de la investigación pueden brindar resultados económicos por ello debe protegerse adecuadamente el conocimiento. Los resultados de la investigación aplicada se dividen en dos categorías.

- **Núcleo tecnológico:** su base es el conocimiento genérico necesario para el desarrollo de prototipos, que no depende del sector productivo de la industria. Este conocimiento puede ser aplicado a varios campos productivos. Se debe mantener la propiedad de este conocimiento para salvaguardar la libertad de explotación industrial.
- **Tecnologías específicas:** este depende principalmente del sector productivo y de las necesidades de la industria. Nacen de la aplicación del núcleo tecnológico al problema enunciado por el industrial. Las tecnologías específicas pueden ser un producto o parte de un producto, en cuyo caso su comercialización genera beneficios económicos directamente, o aplicarse a un proceso industrial, lo que aumenta la producción y la calidad, o disminuye costos. (Lozada, 2014)

Teoría de la Organización Industrial.

Esta investigación se direcciona hacia el sector industrial Automotriz, por ende se debe considerar como referente teórico, la organización industrial, considerada como la parte de la economía que analiza la organización de los distintos productores en el mercado, Esta teoría se ha desarrollado desde las vertientes clásicas, que resaltan el análisis a nivel de la industria, hasta las propuestas neoclásicas y estratégico-empresariales que se fundamentan en el análisis de la firma y sus características. (Báez, 2005)

Bain en 1968 con su investigación, unifico distintos conceptos de numerosos autores estableciendo el paradigma, Estructura, Conducta, Resultados (E-C-R), como un mecanismo primordial en el análisis y evaluación de los distintos mercados, también utilizado para realizar investigaciones acerca de la relación de la estructura de la industria y sus subsectores.

Este paradigma parte del estudio de las variables que hacen parte de la estructura del mercado como lo son el número de compradores y vendedores, el grado de diferenciación de los productos, las barreras de entrada, tipo de tecnología utilizada, entre otras características que obligan a las empresas de determinado sector a evidenciar su comportamiento, que de alguna forma repercute en la tasa de beneficios obtenidos. (Báez, 2005)

Al igual este paradigma ha evolucionado hacia un nuevo estilo de organizaciones las cuales se debaten entre dos posiciones:

- El Enfoque de la Eficiencia: según el cual la estructura del mercado se modifica debido a una conducta empresarial que está guiada por la eficiencia.

Este enfoque se argumenta en tratar de minimizar al máximo los costos de producción y de transacción, asumiendo las posibles repercusiones sobre la estructura del sector, suponiendo una conducta de adaptación pasiva por parte de las empresas.

- Enfoque del Comportamiento Estratégico: centra su punto de referencia en los agentes como decisores activos, que más allá de procurar su adaptación a condiciones de supervivencia, tratan deliberadamente de influir con su comportamiento sobre la estructura del sector, con la finalidad de lograr una imperfección relativa que les permita cierto poder de mercado y beneficios extraordinarios. (Báez, 2005)

El comercio internacional y las estrategias de industrialización.

El crecimiento económico depende de gran parte del desarrollo de la industria, por ello la mayoría de países han pasado proceso de industrialización y la desagrarización de acuerdo al desarrollo de sus economías, por ello se considera que todos los países desarrollados son países industrializados, más aún la teoría económica presta gran importancia al comercio exterior como parte del desarrollo económico.

En los años seguidos a la segunda guerra mundial el comercio exterior fue crucial para las economías, Nurkse (1964), se refiere al comercio exterior como al motor del crecimiento, Autores como Lewis (1978), consideraba que el comercio exterior se había considerado como algo necesario, mas no lo suficiente para el crecimiento económico, teniendo en cuenta otros factores como el desarrollo tecnológico.

Autores como Donges y Riedel (1977), afirman que en la escuela clásica predomino hasta los años 30 del siglo anterior la idea que la mejor política comercial para promover el crecimiento económico era el librecambio, permitiendo que se explotara en el mercado las ventajas comparativas.

Hacia los años 50 surge la corriente encabezada por Raúl Prebisch y la CEPAL, en la que se hace énfasis en el necesario cambio estructural para alcanzar la senda del crecimiento, logrando que la industrialización se transforme en el objetivo principal de desarrollo de los gobiernos en muchos países y el proteccionismo se instituye como el instrumento clave para alcanzarlo. De aquí es que surge la conocida estrategia de industrialización mediante la sustitución de importaciones. Esta estrategia busca la sustitución de importaciones de manufacturas por producción nacional a través del control estatal de las decisiones de inversión y la protección del mercado nacional frente a la competencia internacional. (Berdun, 2002)

La CEPAL y la teoría de la industrialización.

La industrialización mediante sustitución de importaciones ha sido parte fundamental para en el desarrollo económico de América Latina, aunque deja en entre juicio su papel en la eficiencia como proceso base para el crecimiento económico sustentable, la elevación de los niveles de vida y la modernización social. La crítica de la industrialización sustitutivo no se basa solo en su interpretación en determinados periodos económicos de la historia, si no en lo que representa cuando se aplica la sustitución para evaluar la estrategia económica actual de la región, que se basa en la creciente integración a los mercados mundiales y una menor intervención del Estado en la industria. (Edwards, 1995).

La teoría estructuralista de la industrialización mediante sustitución de importaciones, se preocupa del crecimiento, la inversión, el empleo y la distribución en el largo plazo, más que de la eficiencia estática como tal. (FitzGerald, 1998)

Sus origen parte de la en la interpretación del desarrollo de la economía de América Latina durante la gran depresión y la segunda guerra mundial en donde fue marcada la experiencia de sustitución de importaciones en las dos décadas siguientes como consecuencia de las respuestas de los gobiernos y las empresas al desplome económico externo (Rodríguez, 1980). No solamente se trata de una estrategia dirigida a la industrialización y al manejo macroeconómico de la demanda, se concibe como el resultado del proceso de la utilización de la capacidad manufacturera instalada cuando las importaciones competitivas disminuyeron y como

la recaudación tributaria originada por el comercio afectaba el gasto y los gobiernos traban de mantenerlo. La teoría de la CEPAL fue así, en sus comienzos, un intento de comprender la lógica de este proceso autónomo, con el objetivo de racionalizarlo, y no de diseñar una nueva estrategia de industrialización como tal. (FitzGerald, 1998)

Las tres principales justificaciones para la industrialización sustitutiva se plantearon con la aparición de la CEPAL a finales de la década de los años 40 y durante 1950.

Primero la restricción externa al crecimiento se atribuía a la caída de la relación de precios del intercambio para los productos primarios y a las barreras de acceso al mercado para las manufacturas, que necesitaban una fuente interna de crecimiento. Segundo, se advirtió la necesidad social de aumentar rápidamente el empleo para absorber la fuerza de trabajo creciente y ofrecer mejores oportunidades a la fuerza de trabajo subempleada de la agricultura campesina, lo que los sectores primarios de exportación no podían lograr. Tercero, la industrialización bajo la dirección del Estado fue vista como la única forma de generar rápidamente progreso tecnológico, porque los beneficios de un aumento de la productividad en el sector primario de exportación serían percibidos por los importadores y no por los exportadores.

En términos analíticos, este modelo era la consecuencia lógica de modificar tres supuestos básicos del modelo neoclásico de comercio típico: que un país enfrenta una demanda infinitamente elástica de sus exportaciones a un nivel de precios mundiales

dado; que hay pleno empleo y movilidad del capital y del trabajo; y que no hay externalidades significativas provenientes de la inversión. (Berdun, 2002)

La evidencia empírica de la industrialización orientada al exterior.

La industrialización orientada hacia la exportación surge como teoría, a partir de un grupo de países cuyas tasas de crecimiento se han determinado fuera del común y han crecido de una manera sin igual desde 1960. En el año 2000 las cifras de crecimiento fueron del 8.8% del PIB para Corea del Sur, Taiwán un 63%, 9.9 Singapur y 10.5% Hong-Kong. No solamente estos cuatro países lograron el éxito económico, Malasia con un crecimiento del 8.5% del PIB, Tailandia e Indonesia con el 4.3% y el 4.8 5 respectivamente se unieron a partir del 2000. (Berdun, 2002)

Estos países se han caracterizado por su orientación exportadora y un nivel de protección inferior al de otros países en desarrollo, en proceso de industrialización (Bustelo, 1990 y 1994). Es por ello que surgen diversas interpretaciones que relacionan la mayor apertura y la orientación exportadora con el crecimiento económico.

Marco conceptual

Automóvil: Medio de transporte de personas de cuatro ruedas de uso público o privado.

Arancel: Este consiste en poner un impuesto a un bien o servicio vendido dentro del país por alguien desde el exterior de la frontera.

Impuesto: Los impuestos son tributos que cada persona, familia o empresa debe pagar al Estado para costear las necesidades colectivas, contribuyendo así con una parte de sus ingresos.

Motocicleta: es un vehículo de dos ruedas,1 impulsado por un motor que acciona la rueda trasera.

Importación: Las importaciones son el conjunto de bienes y servicios comprados por un país en territorio extranjero para su utilización en territorio nacional. Junto con las exportaciones, son una herramienta imprescindible de contabilidad nacional.

Competitividad: Herramienta en la cual la compañía genera procesos eficientes y eficaces, los **Autopartes:** Pieza o conjunto de piezas que intervienen en el armado o ensamblaje de un vehículo.

Fabrica Ensambladora: organización que emplea personas y maquinaria para unir profesionalmente diferentes piezas y entregar un producto ya terminado listo para su uso.

Estadística: la estadística es la rama de las matemáticas que estudia la variabilidad, así como el proceso aleatorio que la genera siguiendo leyes de probabilidad.

Desventaja: tener menos capacidades y recursos para competir y entregar un producto de mejor calidad.

Comercio: actividad socioeconómica que consiste en el intercambio de algunos productos o materiales en el mercado por compra y venta, sea para su uso, para su venta o su transformación.

Exportación: Una exportación es básicamente todo bien y/o servicio legítimo que el país productor o emisor (el exportador) envíe como mercancía a un tercero (importador), para su compra o utilización.

Marco legal

Como referente para el marco legal se toman los decretos, resoluciones, leyes y códigos que permiten evidenciar la regulación en los procesos de importación y exportación, así mismo como la documentación, requisitos, trámites especiales y rigurosos que permiten de forma legal y organizada llevar a cabo una negociación internacional, a continuación, en la tabla 1, y 2; se relacionan la normatividad de las importaciones y exportaciones en la parte relacionada con vehículos para su consulta.

Tabla 1. Marco Legal 1.

LEY	DESCRIPCIÓN
Resolución 3429 del 12 de noviembre de 2015	Programa de Fomento para la Industria Automotriz como un instrumento dirigido a las personas jurídicas que fabrican los bienes contenidos en las subpartidas arancelarias indicadas en el artículo 7° del presente decreto, mediante el cual se autoriza al beneficiario del programa a importar con franquicia o exoneración del gravamen arancelario las mercancías o bienes contenidos en las subpartidas arancelarias señaladas en el artículo 3° de este decreto, con el compromiso de incorporarlos en la producción de vehículos o autopartes para la venta en el mercado nacional o externo.
Decreto 1122 del 26 de junio de 2019	Por el cual se adiciona el Capítulo 14 al Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto Único Reglamentario del Sector Comercio, Industria y Turismo, Decreto 1074 de 2015, sobre el Programa de Fomento para la Industria Automotriz y se deroga el Decreto 1567 de 2015.
Resolución 000035 del 12 de junio de 2017	Por la cual se reglamenta el Decreto 1567 del 31 de julio de 2015, correspondiente al Programa de Fomento para la Industria Automotriz y se dictan otras disposiciones.
Resolución 3429 del 12 de noviembre de 2015,	Por la cual se reglamenta el Decreto 1567 del 31 de julio de 2015, que modifica el Programa de Fomento para la Industria Automotriz". Establece el procedimiento para tramitar las solicitudes de autorización del Programa de Fomento para la Industria Automotriz, y reglamenta la metodología de control para la asignación del código numérico único.
Decreto 2910 de 17 de diciembre de 2013	Este decreto tiene por objeto establecer un Programa de Fomento para la Industria Automotriz como un instrumento dirigido a las personas jurídicas que fabrican los bienes contenidos en las subpartidas arancelarias indicadas en el artículo 4° del presente decreto, mediante el cual se autoriza al beneficiario del programa, a importar con franquicia o exoneración del gravamen arancelario, las mercancías o bienes contenidos en las subpartidas arancelarias señaladas en el artículo 2° ibídem, con el compromiso de incorporarlos en la producción de vehículos o autopartes para la venta en el mercado nacional o externo.
Resolución 3477 de 2014	Esta resolución tiene por objeto establecer los procedimientos para la autorización del Programa de Fomento para la Industria Automotriz por parte del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, de conformidad con lo dispuesto por el Decreto 2910 de 17 de diciembre de 2013 y las demás normas aplicables.
Decreto 1118 de 1994 y sus modificaciones	Libertad de modelos y versiones. Las empresas terminales podrán ensamblar libremente modelos y versiones de automotores obligándose a prestar el servicio post-venta y garantizar el suministro de repuestos.

Nota: Elaborada por Autor del Proyecto

Tabla 2. Marco Legal 2.

LEY	DESCRIPCIÓN
Decreto 1250 de 1998	Por el cual se señalan los requisitos para la expedición de la autorización de ensamble.
Decreto 390 DE 2016 Regulacion aduanera	El presente Decreto se aplica en la totalidad del territorio aduanero nacional y regula las relaciones jurídicas que se establecen entre la administración aduanera y quienes intervienen en el ingreso, permanencia, traslado y salida de las mercancías, hacia y desde el territorio aduanero nacional, con sujeción a la Constitución y la Ley.
Ley 99 de 1993.	Ley 99 de 1993. Descripción: Por la cual se crea el Ministerio del Medio Ambiente, se reordena el Sector Público encargado de la gestión y conservación del medio ambiente y los recursos naturales renovables, se organiza el Sistema Nacional Ambiental, SINA, y se dictan otras disposiciones.
Código nacional de tránsito terrestre (Ley 769 de 2002)	Las normas del presente Código rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.
17. Estatuto Aduanero (Decreto 2685 de 1999)	Que el Gobierno Nacional está comprometido con las políticas que permitan fortalecer la inserción de la economía colombiana en los mercados internacionales, facilitando y agilizando las operaciones de comercio exterior; Que con el propósito de brindar transparencia, claridad y certeza a los usuarios del comercio exterior, las operaciones aduaneras deben armonizarse y simplificarse a través de una legislación que las recoja en su integridad y consulte las tendencias legislativas internacionales.
Decreto 1079 de 2015, por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte.	El Ministerio de Transporte tiene como objetivo primordial la formulación y adopción de las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica en materia de transporte, tránsito e infraestructura de los modos de transporte carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo y la regulación técnica en materia de transporte y tránsito de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo.

Nota: Elaborada por Autor del Proyecto (2019)

Metodología

Tipo de Enfoque

Para el desarrollo de esta investigación se utiliza el enfoque de la investigación cualitativa, según Sampieri (2014), este enfoque es utilizado cuando se determina utilizar la recolección y análisis de los datos para afinar las preguntas de investigación o revelar nuevas interrogantes en el proceso de interpretación. (Hernandez Sampieri, 2014, págs. 4-9).

Este enfoque permite analizar y desglosar secciones que conforman el sector automotriz en el país, en este caso el efecto que ha tenido las importaciones de vehículos en Colombia, y la gestión de las ensambladoras nacionales vigentes, donde se busca establecer las relaciones, causas, efectos y naturaleza del problema planteado.

El sector automotor ha crecido y ha sido uno de los sectores más dinámicos a nivel nacional e internacional, que influye en el comportamiento y decisión de compra de los colombianos dado esto, se realiza un análisis del sector automotriz y sus diferentes variables con el fin de comprender como estas importaciones afectan la economía y el desarrollo social en el país.

Modalidad de Investigación

Está basada en el alcance de estudios exploratorios, Hernández Sampieri (2014) propone que esta se debe realizar cuando el objetivo es examinar un tema o problema de investigación poco estudiado, del cual se tienen muchas dudas o no se ha abordado antes. (Hernandez Sampieri, 2014, págs. 90-94).

De esta manera se pretende analizar las causas y posibles efectos de como las importaciones de vehículos a Colombia, afecta a las ensambladoras existentes en el país y cuáles son las tendencias en el mercado en cuanto al consumo de automotores.

Hipótesis

Así mismo considerando las hipótesis como aquello que tratamos de probar y se definen como explicaciones tentativas del fenómeno investigado, se enuncian con proposiciones o enunciados, se considera que para este tipo de investigación la cual tiene un alcance exploratorio no es necesario el formular una hipótesis, debido a que no se busca pronosticar una cifra o un hecho. (Hernandez Sampieri, 2014, págs. 104-105)

Unidad de Análisis

Perfil de la Industria automotriz en Colombia

Colombia cuenta en la actualidad con un parque automotor de más de 13.6 millones de vehículos los cuales integran motocicletas en un 56.7% y automóviles, buses, camiones y sub en un 43.4%, estas cifras proyectan una demanda interna en crecimiento y según cálculos de Pro Colombia, la venta de vehículos en Colombia seguirá presentando un incremento anual del 7.7 %, entre los años 2018 y 2022.

Se pueden analizar distintos factores que favorecen este crecimiento del sector, entre ellos, la población cuenta con un mayor acceso al sistema financiero, la clase media a aumentado de modo significativo, al igual que su ingreso disponible, todos esto han favorecido el crecimiento en las ventas de automotores en el mercado interno. Aunque de acuerdo a cifras de Business Monitor y El Fondo Monetario Internacional, aún existe un bajo índice de motorización en el país, por cada 1000 habitantes solo 121 tienen vehículo, lo que representa una gran oportunidad para las empresas que quieran invertir en Colombia, teniendo en cuenta que a medida que aumente la demanda de vehículos, mayor será la necesidad de crecimiento en el sector automotriz y el sector de auto partes. (ProColombia, 2019)

Mercado Automotriz Interno

El Mercado Colombiano Automotriz se ha especializado en el ensamble de automóviles y motocicletas, atendiendo la demanda interna y externa, complementado con la elaboración de autopartes, atendiendo las necesidades de las empresas ensambladoras y el mercado de repuestos. Sin embargo el 53% del mercado interno de vehículos, está representado por automóviles particulares, el subsector con mayor potencial de crecimiento es el de vehículos autoritarios, comerciales conformados por buses y vehículos de carga. Por lo anterior el sector automotriz en Colombia ofrece una gran oportunidad de inversión en el montaje de plantas de ensamblaje para este tipo de vehículos, oportunidad que permite atender el mercado local y permitiendo la exportación a distintos países de la región.

Aun más hay que considerar la renovación del parque automotriz, en todo lo relacionado con el sistema integrado de transporte, el cual es requerido en las principales ciudades del país, esto también permite el desarrollo en la demanda de talleres para su mantenimiento.

Mercado automotriz externo

En el año 2017 de acuerdo al informe suministrado por Business Monitor, se comercializaron alrededor de 6 millones de vehículos en América Latina. Los mercados con mayor crecimiento fueron Paraguay con un 33%, Argentina con el 27%, Uruguay con el 20%

y Chile con el 18%. Argentina presento un valor de importaciones de USD 8.521 y Chile 7.014, convirtiéndose en los países de mayor valor en importaciones de Suramérica.

Debido al potencial crecimiento de la región el cual actualmente presenta un parque automotor de más de 155 millones de vehículos, compañías internacionales como Renault, General Motors, Daimler, Relianz y Goodyear, han decidido mantener operaciones y así poder atender los mercados locales y de la región. Se estima un promedio de 280 entre pequeñas y grandes empresas las que están dedicadas a la fabricación de autopartes y de las cuales 33 se encuentran registradas con exportaciones que alcanzan el Millón de dólares. (ProColombia, 2019)

Ventajas de invertir en el sector automotriz en Colombia

De acuerdo a datos suministrados por ProColombia (2019), se pueden evidenciar en la tabla No 3

Tabla 3. Ventajas de Invertir en el Sector Automotriz en Colombia.

Ventajas de invertir en el sector automotriz en Colombia

Gracias a sus 16 acuerdos comerciales se puede llegar a un mercado de más de 1.500 millones de consumidores.

El país tiene una alta conectividad con el resto del mundo. Está ubicado a menos de 6 horas en avión de las principales ciudades de América, a través de 24 aerolíneas con conexión directa y más de 1.000 frecuencias. Los inversionistas pueden acceder a los principales mercados en Latinoamérica con 0% de arancel en autopartes.

Colombia cuenta con un personal calificado, apto para responder a las necesidades de las empresas automotrices. Entre 2010 y 2016 se graduaron 123.466 estudiantes de programas relacionados con la industria automotriz. Los salarios en el sector manufacturero en Colombia son un 35% más bajos que el promedio de América Latina.

El país tiene más de 100 Zonas Francas para el desarrollo de procesos productivos con costos competitivos. La mayoría se encuentran ubicados en Bogotá, Medellín, Barranquilla y Cali.

Para facilitar el acceso al mercado local, no hay derechos de importación; y los bienes vendidos en las Zonas Francas en Colombia están exentos de IVA.

Nota: Adaptado de <https://www.inviertaencolombia.com.co/noticias/1219-radiografia-de-la-industria-automotriz-en.html>, (2019)

El crecimiento de la Industria Colombiana es constante y ofrece las garantías necesarias para ingresar a un mercado con más de 1.500 millones de consumidores con productos de alta calidad, el talento humano calificado, los costos competitivos y la especialización de los segmentos permiten ver el atractivo de invertir en el sector como lo han hecho grandes industrias mundiales como Goodyear, General Motors, Hino y Daimler, empresas que han creído y apostado a Colombia como un destino de inversión para impulsar los mercados de automotriz y de autopartes en toda la región. (ProColombia, 2019)

La Asociación Nacional de Empresarios de Colombia

La (ANDI), La Asociación Nacional de Empresarios de Colombia, es una agremiación sin ánimo de lucro, su objetivo es difundir y propiciar los principios políticos, económicos y sociales de un sano sistema de libre empresa, en la actualidad el gremio empresarial más importante de Colombia. Está integrado por un porcentaje significativo de empresas pertenecientes a sectores como el industrial, financiero, agroindustrial, de alimentos, comercial y de servicios, entre otros.

La sede principal de la ANDI se encuentra en Medellín y cuenta con sedes en Barranquilla, Bogotá, Bucaramanga, Cali, Cartagena, Cúcuta, Ibagué, Manizales, Pereira, Santander de Quilichao y Villavicencio. siendo este gremio empresarial más importante de Colombia, en este gremio pertenecen varias cámaras sectoriales que ayudan a orientar y regular en materia jurídica y de comercialización los productos nacionales, entre estas cámaras sectoriales está la Cámara de la industria automotriz.

Es importante para este trabajo conocer el papel que desempeña la Cámara de la Industria Automotriz de la ANDI, siendo esta un grupo de trabajo conformado por las empresas ensambladoras de vehículos, productoras de autopartes y ensambladoras de motocicletas, para adelantar actividades y gestiones gremiales que propendan por el desarrollo industrial del sector, defendiendo los legítimos intereses de sus afiliados y prestándoles los servicios especializados que ellos requieran para un mejor desempeño de sus labores.

Figura 2. Cámara Industrial Automotriz (ANDI) Industria Automotriz



Nota: Adaptado de <http://www.andi.com.co/Home/Camara/4-automotriz>. (2019)

La ANDI cuenta desde enero del 2000 con un grupo de trabajo conformado por la industria automotriz (ensamble de vehículos, de motocicletas y de producción de autopartes). Dicho grupo de trabajo es representativo de la producción nacional en un 99% en el ensamble de vehículos, en un 84% en el ensamble de motocicletas y un 50% en la producción. Es reconocido a nivel mundial como sector “punta de lanza” del desarrollo económico y social, por sus múltiples efectos de arrastre sobre una amplia gama de campos de la actividad industrial. Sus altos aportes a la innovación y a la transferencia de tecnología lo constituyen en uno de los sectores líderes y una de las locomotoras para el desarrollo de Colombia. (ANDI, sf)

Operación de Ensambladoras de Vehículos en Colombia.

En Colombia operan de manera activa las siguientes ensambladoras de vehículos:

1. General Motors Colmotores (marcas Isuzu, Volvo y Chevrolet)

2. Sociedad de Fabricación de Automotores - SOFASA (marca Renault)
3. Hino Motors Manufacturing S.A. (marca Hino – grupo Toyota)
4. Fotón
5. Carrocerías Non Plus Ultra (marca propia, CKD Volkswagen)
6. Compañía de Autoensamble Nissan (marca Nissan)
7. Navistrans S.A (marca Agrale)
8. Daimler (marca Mercedes Benz)

Figura 3. Cámara Industrial Automotriz (ANDI) Sector Motocicletas



Nota: Adaptado de <http://www.andi.com.co/Home/Camara/4-automotriz>. (2019)

Colombia ocupa el segundo lugar en la producción de motocicletas, después de Brasil. La industria de ensamble de motocicletas en Colombia, se ha posicionado en el mercado por su oferta de respaldo, garantía y productos de calidad superior, contribuye a la generación de empleo altamente calificado y bien remunerado, registrando cerca de 7.041 empleos directos para la actividad de ensamble, según últimos datos disponibles del DANE. Por cada empleo que se genera en la actividad de ensamble, se crean aproximadamente 4 en la actividad de producción de motopartes (ANDI, sf)

Operación de Ensambladoras de Motocicletas en Colombia.

1. Autotécnica Colombiana S.A – AUTECO (BAJAJ, KYMCO, KAWASAKI, KTM y VICTORY)
2. AKT (AKT, TVS y ROYAL ENFIELD)
3. INCOLMOTOS – YAMAHA
4. SUZUKI (SUZUKI)
5. FANALCA – HONDA
6. HERO MOTORS

Las ensambladoras comprometidas con la responsabilidad social empresarial contribuyen sustancialmente a la reducción de la accidentalidad mediante varios programas y acciones para que los usuarios de motocicletas y el resto de los actores en la vía del país tomen conciencia sobre la importancia de la movilidad segura y la inclusión del motociclista como un actor importante y vulnerable en la vía.

El perfil del usuario de motos ha ido evolucionando. Más estudiantes, mujeres y personas con mejores ingresos, forman parte importante de los nuevos compradores de motos en el país.

Se requiere la implementación efectiva por parte del Gobierno Nacional de la política integral de la motocicleta, según lo ordenó el Plan de Desarrollo y lo reglamentó mediante Decreto del Ministerio de Transporte en el Plan Integral de Estándares y Seguridad Vial del Motociclista.

En este estudio, las empresas comparten y apoyan la iniciativa del Ministerio de Transporte de mejorar el control en la expedición de licencias de conducción, buscando que el ente que evalúa sea diferente al que imparte la instrucción y adicionalmente, fortalecer la educación de este actor vial, las campañas pedagógicas y educativas.

Autopartes

Figura 4. Cámara Industrial Automotriz (ANDI) Sector Motocicletas



Nota: Adaptado de <http://www.andi.com.co/Home/Camara/4-automotriz>. (2019)

En Colombia se producen diversos tipos de autopartes, entre las que se encuentran: sistemas de suspensión, sistemas de dirección, sistemas de escape, sistemas de transmisión, sistemas de refrigeración, material de fricción, partes eléctricas como baterías y cableados, productos químicos, rines, llantas, filtros para aire, lubricantes y combustibles, tapicerías en tela y cuero, trim interior, vidrios templados, laminados y para blindaje, bastidores de chasis, aires acondicionados, partes de caucho y metal y accesorios, entre otros. (ANDI, sf)

Las empresas proveedoras de equipo original tienen certificados sus procesos de gestión con normas internacionales como la TS-16949. Los bienes se fabrican bajo normas de producto como

ISO, ASTM, CE y JIS, además de las normas privadas de las casas matrices mundiales de vehículos para las cuales la industria autopartista es proveedor en Colombia, Venezuela y Ecuador, entre otros.

El origen de las inversiones en esta industria es muy variado pues se tiene de Estados Unidos, Japón, Francia, México, Brasil, Venezuela, lo que además incluye asistencia técnica de productores mundiales de partes eléctricas, llantas, vidrio, partes de transmisión.

La Andi de igual manera está comprometida con el medio ambiente agradeciendo e invitando a las ensambladoras y sus casas matrices, que desarrollen de manera permanente nuevas tecnologías para permitir el ahorro de combustible y lograr reducir las emisiones y transmiten al usuario la importancia en este ámbito de la cultura de mantenimiento y prácticas de conducción más amigables con el medio ambiente.

las ensambladoras comprometidas con el país y sus usuarios, seguirán trabajando a través de la ANDI para fortalecer la regulación vial, la disminución de incidentes de tránsito en los que se involucran motociclistas, el trabajo conjunto con las entidades gubernamentales para regular la expedición de licencias de conducción, entre otras.

Ensambladoras De Vehículos En Colombia

General Motors Colmotores (marcas Isuzu, Volvo y Chevrolet).

Con 60 años de historia, GM Colmotores la primera ensambladora y fabricante de vehículos Chevrolet en el país, cuenta con el portafolio de vehículos más amplio y completo. Está comprometida con el desarrollo social y económico de Colombia, su principal mercado, donde busca ofrecer vehículos, camiones y buses con las mejores condiciones de seguridad y eficiencia.

Igualmente, ha contribuido de manera significativa al desarrollo social y económico del país mediante una alta generación de empleo calificado, apoyo técnico y financiero al crecimiento de la industria de autopartes y considerable aporte al fisco nacional por concepto de impuestos y contribuciones.

El impacto en las comunidades es también su compromiso por lo que a través de la Fundación ha dado continuidad a los proyectos mencionados en su primer Informe de Sostenibilidad logrando beneficiar un gran número de personas de la comunidad con proyectos enfocados entre otros en educación, generación de empleo y movilidad sostenible.

Figura 5. GM Colmotores



Su ubicación es estratégica ya que cuenta con una planta muy completa para el ensamblaje en el sur de Bogotá en la dirección Avenida Boyacá Calle 56A, Sur # 33 - 53, Bogotá con un estimado de 1.278 trabajadores en el país a diciembre del 2018.

Sociedad de Fabricación de Automotores - SOFASA (marca Renault)

Renault SOFASA es una de las ensambladoras de automóviles con mayor trayectoria en el país. es una de las marcas líderes en el sector, reconocida por su cultura, productos y su aporte al progreso de Colombia, SOFASA se ha enfocado en la renovación de su gama de productos, en la expansión al mercado andino y en la realización de importantes inversiones para la modernización de la planta y de los procesos productivos.

SOFASA es consciente de que el crecimiento va de la mano de la gente, de los proveedores y de la innovación tecnológica y, por eso, dirige sus esfuerzos a mejorar la calidad de vida de sus trabajadores, a dar un adecuado apoyo a sus proveedores de autopartes y a avanzar con la tecnología de la industria . Planta RENAULT-SOFASA Área total: 198.000 m2 en Envigado. Capacidad: 80.000 carros/año. 1.600 empleados directos. Desde su fundación en 1970, SOFASA ha producido y comercializado más de 670.000 vehículos de las marcas Renault.

Figura 6, RENAULT-SOFASA



Nota: Adaptado por Autor del Proyecto (2019)

Hino Motors Manufacturing S.A. (marca Hino – grupo Toyota)

Bajo la marca HINO, representa el Grupo Toyota en el mercado mundial de camiones pesados y buses. También produce vehículos Toyota por encargo, incluyendo el vehículo utilitario deportivo popular, Land Cruiser Prado; Cruiser FJ; Camiones Dyna; y vehículos comerciales Toyoace, Utilizamos el Sistema de Producción Toyota para lograr continuos aumentos en la productividad y en la calidad en todas nuestras operaciones. Hemos adoptado este sistema a nuestra línea de modelos para ofrecer a los clientes los mejores productos posibles a precios competitivos.

Figura 7. Hino Motors



Nota: Adaptado por Autor del Proyecto (2019)

La automotriz japonesa ensambló su unidad 40.000 en la planta de la compañía ubicada en Cota, Cundinamarca. Este hito para HINO en Colombia se logra tras 27 años de presencia de la

marca en el mercado local y el cumplimiento de los primeros 11 años de funcionamiento de la planta de Hino Motor Manufacturing en el país.

Llegar a 40.000 mil unidades es un logro importante para nosotros, que nos reafirma la consolidación de la marca en el país y nos motiva a seguir construyendo, innovando y generando productos de alta calidad diseñados para trabajar en los segmentos de carga, pasajeros.

Esta ensambladora especializada, inaugurada en el 2007, tiene un área construida de 15.000 metros cuadrados que gracias a su tecnología de punta permite el ensamblaje de 30 vehículos diarios y más 6.000 por año; la producción se destina en un 64% al mercado automotriz de Ecuador, un poco más de 34% para el mercado colombiano y el 2% restante se distribuye para el Perú y otros países de la región.

Fotón

La planta ensambladora de Fotón, que abrió oficialmente sus puertas el pasado 18 de agosto luego de una inversión de 12 millones de dólares. La idea de los directivos de Corbeta, representantes de esta marca china en el país, es llegar con la pick up Tunland doble cabina ‘made in Colombia’ a diferentes sectores como el campo, la minería y la construcción, sin desatender los que viene cubriendo desde hace varios años con sus líneas de buses de pasajeros, camiones pequeños y medianos y maquinaria agrícola.

Para lograrlo, arrancaron con una producción de tres unidades diarias y 60 mensuales, la cual se irá ampliando hasta lograr las 800 que su capacidad instalada alcanzará a ensamblar mes a

mes con este modelo que saldrá de su línea con motor Cummings turbo cargado, tracción 4x2 o 4x4, doble airbag, frenos ABS con distribución de frenado EBD y aire acondicionado.

Figura 8. Planta FOTON



Nota: Adaptado por Autor del Proyecto (2019)

La nueva planta de Fotón se suma a las de vehículos de pasajeros (Renault-Sofasa y Colmotores) y a las de camiones Hino y buses Mercedes-Benz, que también les están apostando a los sectores productivos del país con modelos más baratos y repuestos accesibles.

Carrocerías Non Plus Ultra (marca propia, CKD Volkswagen)

Non Plus Ultra ofrece los servicios a través de terceros ubicados en diferentes partes del país como Medellín, Pereira, Montería, Tunja, Cali y Bogotá en esta ciudad su planta se encuentra ubicada en la calle 12 n 42b 59 , es la única ensambladora de buses en Colombia siendo esta marca fabricante completo en representación de su marca , esta ensambladora selecciona cada uno de sus componentes del tren motriz de su vehículo teniendo un armado completo en la planta y posteriormente se incorpora a la carrocería obteniendo un resultado de ensamblaje completo y dinámico

Figura 9. Carrocerías Non Plus Ultra



Nota: Adaptado por Autor del Proyecto (2019)

Compañía de Autoensamble Nissan (marca Nissan)

Nissan Motor Company es uno de los mayores fabricantes de vehículos en el mundo, la Nissan en Colombia, Autoensamble Nissan es una compañía perteneciente al grupo de empresas de Distribuidora Nissan (Distribuidora Nissan), creada en 1997 y ubicada en la ciudad de Bogotá. Autoensamble ha estado dedicada al ensamblaje de chasis para vehículos TRADE 100, CABSTAR, y TK-55 con material CKD proveniente de la planta de Nissan Ibérica, ubicada en Ávila España. Actualmente cuenta con una capacidad instalada para entregar 30 chasis para mini buseta al mes, los cuales posteriormente reciben proceso de carrozado en diferentes configuraciones, atendiendo varios sectores del mercado nacional, e incorporan mano de obra colombiana.

Figura 10. Compañía de Autoensamble Nissan



Autoensamble



DINISSAN

Nota: Adaptado por Autor del Proyecto (2019)

Navistrans S.A (marca Agrale)

Es una organización colombiana, comprometida con el progreso del país, dedicada a satisfacer las necesidades de los sectores del transporte y construcción en el ámbito nacional; representantes y distribuidores de importantes marcas en las líneas de vehículos de transporte de pasajeros, carga pesada, maquinaria de construcción y motores, así como la prestación del servicio de postventa, es distribuidor de vehículos pesados y maquinaria de construcción más grande del país, con presencia en 11 departamentos en los cuales tienen puntos de atención integrales, almacenes de repuestos, talleres de servicio especializado, talleres de latonería y pintura y un centro de distribución que cuenta con el más completo stock de repuestos para cada una de las marcas que distribuimos , marcas como Agrale, Iveco e Internacional vehículos poderosos y de gran representación por las carreteras colombianas , adaptándose a los terrenos más difíciles y teniendo una cobertura importante a nivel nacional.

Figura 11. Navistrans S.A



Daimler (marca Mercedes Benz)

Daimler Mercedes-Benz planta de ensamble de buses en Funza (Cundinamarca) que se inició en Soacha Cundinamarca ahora en Funza cuenta con un área de 11.000 metros cuadrados. Allí se ensambla chasis de bus Mercedes-Benz - BluTech 5, es del 20 por ciento de producción local, se integró con compañías carroceras para en un futuro vender y exportar vehículos de servicios de pasajeros completamente terminados, con la tecnología BluTech 5 garantiza estar por encima de la normatividad actual la Euro IV, que se exige en Colombia, a excepción del Sitp en Bogotá, que exige Euro V.

Figura 12. Daimler (marca Mercedes Benz)



La CCA (MAZDA) Compañía Colombiana Automotriz (Ensambladora cerrada)

(Mazda)No podía dejar de hablar de una de las ensambladoras icono en nuestro país , en marzo del 2014 y después de 41 años cerró sus puertas después de estar en el mercado, la Compañía Colombiana Automotriz (CCA) la pérdida de competitividad y su infraestructura fueron causas para que desistiera de sus más de 500 trabajadores , lo cual generó cierta desestabilidad para sus familias a estos trabajadores de la compañía se les ofreció un plan de retiro que contemplaba beneficios económicos y acompañamiento profesional para su reubicación laboral.

Ilustración 13. La CCA (MAZDA)



El directivo de la CCA determinó que los procesos y modelos de operación seguirán bajo el sistema de importación de todo su portafolio de vehículos, estos vehículos serán exportados desde la planta de México.

Resultados

Ventajas de las Importaciones de Vehículos

Las importaciones en el sector automotriz en países en vías de desarrollo como el nuestro es necesario alcanzar un nivel internacional de calidad, lo cual nos obliga a mejorar en tecnología actualizar la maquinaria, materias primas y rediseñar procesos, a base de importaciones, necesarias para exportar. Vemos también que algunas materias primas y autopartes tienen altos costos de fabricación, lo cual es más barato importar de países que tienen buen desarrollo en infraestructura y tecnología y cuentan con los recursos para fabricar estas piezas.

Los TLC tratados de libre comercio adquiridos para la importación de vehículos nos ofrecen reducción en impuestos y baja en aranceles lo cual se hace atractivo traer un vehículo ya terminado dejando un margen de ganancia para el importador mas no para el pueblo en general.

El comercio Exterior genera ventajas globales para países que intervienen, tales como; en Colombia se deben mirar las importaciones de manera explícita cuando lo que se desea es obtener información de cómo se realizan y elaboran los vehículos en otros países, ya que, al tener cobertura ofrecida por mercados internacionales, llegamos a obtener intercambio en tecnología automotriz lo cual nos genera productividad y desarrollo empresarial, miramos las Acceso de mercados más amplios.

Desventajas de las Importaciones de Vehículos

Las importaciones siempre están sujetas a los cambios de moneda extranjera, al tener Colombia el peso más devaluado que el proveedor potencial, suben los costos de importación y el vehículo llega al país más costoso y por consiguiente el usuario final se verá afectado en su compra, como el vehículo importado es un producto ya terminado, intervienen una mínima parte de personas en su proceso de venta, lo cual contribuye a generar desempleo en mano de obra.

Los vehículos importados en ocasiones no cuentan con la calidad necesaria para enfrentar las condiciones y variaciones de las carreteras y el clima colombiano ya que están diseñados para otro tipo de topografía puesto hace que se tengan que hacer modificaciones que para el cliente hace que su inversión se vea en desventaja. Muchos autos importados no tienen la representación inmediata de sus fabricantes en el país lo cual hace que los repuestos tardan en llegar y sean más costosos ya que la compra se realiza en moneda extranjera, esto es un problema hasta en las marcas más reconocidas al condicionar al usuario del vehículo a pagar más por un repuesto y su vehículo queda en espera de ser reparado.

Comprender este funcionamiento de comercio exterior y estar en actualidad cómo se comporta nuestro país en materia de comercio ante el mundo en términos económicos, es clave para una muy buena negociación y no solo es prioridad de los concesionarios o importadores es también de conocimiento de toda aquella persona interesada en comprar un auto importado de allí depende que valore y le dé prioridad a sus expectativas y necesidades.

Ventajas de las ensambladoras de vehículos Nacionales.

La industria automotriz en Colombia es un sector muy dinámico, posee tres niveles de economía como son el ensamble, la comercialización de vehículos y la fabricación de autopartes.

En Colombia la comercialización de automóviles va en aumento debido a las facilidades crediticias que las entidades financieras dan a sus clientes para la adquisición de los vehículos, razón por la que este sector aporta el 1,5% del PIB colombiano, según el banco BBVA.

Tener en Colombia una fábrica ensambladora de vehículos, trae para nuestra nación muchas ventajas como la calidad de los vehículos que se fabrican sea más alta, ya que se producen carros que se ajustan a las condiciones geográficas de las carreteras colombianas y climas variados en nuestro país, satisfaciendo así las necesidades y expectativas de los colombianos. El empleo que se genera al tener ensambladoras y fabricantes de vehículos en Colombia es muy alto ya que, para la producción de un vehículo, intervienen varios niveles operativos, ingenieros, diseñadores, comerciantes, vendedores de autopartes etc. contribuye así en crecimiento y desarrollo de nuestra economía.

Implementación e innovación de nuevas tecnologías, ayudan a los empleados de las ensambladoras, estén actualizados, sus capacidades y competencias sean de la mejor calidad aplicada en sus procesos. En Materia de exportaciones las ensambladoras nacionales, proyectan su producción de vehículos en hacia el mundo obteniendo así, beneficios que, tanto para las fábricas como para el país, La industria automotriz colombiana representa el 6.2% del PIB y emplea el 2.5% del personal convierte a Colombia en un importante productor a nivel suramericano.

Discusión de Resultados

Las plantas de ensamblaje en Colombia permitirán a las compañías automotrices entregar a los colombianos vehículos de excelente calidad, adaptados a las carreteras Nacionales, al igual que satisfacer sus exigencias y satisfacer las expectativas de los clientes colombianos y con gran seguridad las condiciones ideales para el mercado de las exportaciones.

Los vehículos producidos por las ensambladoras en Colombia son de gran importancia ya que mueven el mercado laboral y comercial ,en este entorno existe una variedad de talento humano como operarios, administrativos operarios y administrativos trabajando directamente en las plantas y en una gran mayoría se contrata y trabajan indirectamente que dependen de su producción como los son los proveedores , las autopartes , y concesionarios esto hace que el sector automotriz sea una fuente productiva en brindar trabajo a los colombianos.

Ahora las exportaciones marcan una importancia en la economía nacional en promedio, uno de cada dos carros ensamblados en Colombia son enviados al exterior, esto hace que el sector marque importancia en la economía nacional logrando mayor competitividad, internamente y hacia el exterior es por esto que es necesario trabajar en la eficiencia interna de cada ensambladora, como costos de producción y en materia de competitividad en miras de una calidad total, lo cual sería beneficioso para nuestro país.

Las ensambladoras nacionales están haciendo inversión y tomando participación, para el desarrollo de procesos de electrificación y automatización en los vehículos lo cual demuestra el gran compromiso por el medio ambiente por parte de las fábricas nacionales adelantando proyectos para innovar en el mercado en esta materia por ejemplo Sofasa tiene en su misión proyectar en el mercado vehículos como el urbano Twizy y el nuevo Zoe. Por su parte Chevrolet adelanta pruebas con el Bolt con gran éxito, pero para se deben mejorar las condiciones de infraestructura y tecnología que puedan operar eficientemente en un corto

Colombia posee una industria de ensamblaje automotriz cada vez más enmarcada en la calidad lo cual aumenta su reputación a nivel mundial, logrando posicionar la industria automotriz obteniendo liderazgo, esto gracias a las ensambladoras nacionales 8 marcas poderosas como son: General Motors Colmotores (marcas Isuzu, Volvo y Chevrolet), Sociedad de Fabricación de Automotores - SOFASA (marca Renault), Hino Motors Manufacturing S.A. (marca Hino – grupo Toyota), Fotón, Carrocerías Non Plus Ultra (marca propia, CKD Volkswagen), Compañía de Autoensamble Nissan (marca Nissan) ,Navistrans S.A (marca Agrale), y Daimler (marca Mercedes Benz , siendo; Renault y Chevrolet , las marcas más vendidas en Colombia en vehículos de media Gama desde la década de los 80, a raíz que la topografía colombiana y variedad climatológica estas empresas ofrecen vehículos muy bien diseñados y con características apropiadas para nuestro territorio.

Las importaciones de los vehículos, desestiman el producto nacional colombiano satisfacen la demanda y necesidades del consumidor colombiano, estos autos terminados al territorio nacional,

en donde su comercialización es rápida e intervienen muy pocas personas, caso contrario de los ensamblados en el país donde se fomenta la mano de obra colombiana.

Para lograr una mayor competitividad en el sector automotriz colombiano, es necesario continuar trabajando en la eficiencia industrial de nuestro sector automotriz, ser más efectivos en los procesos, trabajar en la participación nacional de las empresas que ayuden a profesionalizar y tecnificar a nuestros empleados, innovar, crear y diseñar ser en más competitivos y tener el apoyo nacional y de las entidades como la ANDI, ASOPARTES, ANDANDO Y EL GOBIERNO NACIONAL”

Lo cual indica que debemos fomentar las exportaciones de nuestros vehículos ya que esto genera más rentabilidad para el sector y la economía nacional. Actualmente el PROFIA es un mecanismo de importación de autopartes con franquicia arancelaria o exoneración de gravamen arancelario que incentiva la fabricación de autopartes y vehículos en Colombia, mediante la importación de insumos libre de arancel, los cuales son utilizados para la producción nacional de vehículos o autopartes esto nos ayuda a mejorar nuestro automóvil y darle un mejor terminado y de calidad.

Para el consumidor local es decir en Colombia, no es importante su procedencia sino contar con un producto de excelente calidad y que su costo se ajuste a su presupuesto. Las importaciones de vehículos influyen de manera positiva y negativa en la economía nacional, pero ayudan a que

las ensambladoras nacionales sean más competitivas y ayudan también a exigirnos más en el mercado nacional y trabajar con calidad.

En Colombia tenemos organizaciones comprometidas con los resultados de las ensambladoras en nuestro país, estas permiten visualizar de manera muy completa el comportamiento del sector y ayudan de forma participativa a que las ensambladoras cumplan con sus objetivos y mejorar sus procesos una de estas es la ANDI,

Características del Sector

El sector automotriz de las ensambladoras nacionales se caracterizan por ser dinámicas es decir en constante cambio y crecimiento, expansión en exportaciones y en consumo o uso local , al poseer acuerdos comerciales se ve beneficiado en autopartes y tecnología, la mano de obra colombiana es una de las mejores calificadas al poseer profesionales, técnicos y operarios con competencias y funciones específicas que mejoran los procesos y brinda calidad a su trabajo ,lo precios de las fábricas ensambladoras colombianas son competitivos, poseemos beneficios tributarios que incentivan la producción, respaldo de agremiaciones, pendientes de apoyar al sector jurídicamente, legalmente, tecnológicamente y capacitación continua de esta manera fomenta acuerdos que permiten su desarrollo continuo.

El inicio de la apertura económica, y los tratados de libre comercio con Estados Unidos, México Países de la Unión Europea, Corea del sur y pactos como el Andino y Mercosur se han importado al país marcas que antes no estaban previstas en el sector y no se habían podido posicionar en el mercado nacional, debido a los impuestos de importación, la tasa del cambio del dólar, peros gracias a las políticas del gobierno disminución, y eliminación de los aranceles Como podemos ver en la siguiente tabla algunos países, para este año del 2019

Tabla 4. Países Productores de Vehículos

PAISES PRODUCTORES DE VEHICULOS	
ESTADOS UNIDOS	Los autos y camionetas con motores de 3,0 litros en adelante llegan con cero aranceles, mientras los turismos y SUVs de 1,5 a 2,5 litros diésel llegan con un arancel del 7%. Los camiones de carga y pasajeros llegan con un 3% de aranceles. La desgravación arrancó en 2012 y termina en 2021.
UNIÓN EUROPEA	Los turismos y SUVs llegan con un 4,4% de arancel, al tiempo que los camiones y buses llegan con un 5,5%. La desgravación con los países de la UE arrancó en 2013 y termina en 2023.
COREA DEL SUR	Los turismos y SUVs llegan con un 21% de aranceles (una quinta parte del valor del auto), mientras los SUVs de 1,5 a 2,5 litros diésel llegan con un arancel del 19,4%. Los camiones de carga y los buses llegan con un 9%. Con ese país el programa de desgravación inició en 2016 y terminará en 2025.
PACTO ANDINO, MERCOSUR Y MÉXICO	Cero aranceles para exportar sus autos a Colombia. Mercosur arrancó el programa de desgravación en 2004 y terminó en 2017, mientras México arrancó en 2004 y terminó en 2011.
CANADÁ	Los turismos y camionetas llegan con un arancel del 3,5%, y del 1,5% para carros de carga y pasajeros. En 2020 termina su programa de desgravación.
PAÍSES SIN TLC	Los automotores tienen tarifa plena del 35% y del 15% para los camiones de carga y pasajeros.

Nota: Adaptado de ANDEMOS 2019

ANDEMOS es otra organización que nos ofrecen información detallada del comportamiento del sector automotriz en nuestro país, de esta manera nos ayudan a tener a la mano estadísticas y documentación que nos proveen datos importantes, para realizar un estudio más amplio a lo que queremos llegar. Es por ello que basándose en datos suministrados por ANDEMOS en, en

septiembre del 2019 el mercado registró 22,673 vehículos nuevos en el país, equivalentes a un incremento del 5,8% frente al mismo mes del año 2018.

Durante septiembre, Renault se mantiene como líder en ventas con 4,973 mil unidades y una variación del 21,0%, mientras que dentro del Top 10 VOLKSWAGEN nuevamente registra la mayor variación mensual con 50,3% y

En general este panorama actual indica un cierre de 253,500 unidades en el 2019, lo cual equivaldría a una caída del 1,3% frente al 2018. El mercado continúa lejos de lograr las 450.000 unidades cero kilómetros. Por segmentos, también sobresalen durante el mes Pick up con un aumento de 35,8% y Comercial Carga menor a 10,5 Toneladas con 24,7%. En el acumulado del año, Automóviles continúa liderando el segmento con 90,230 unidades, seguido por Utilitarios con 60,739 registros. En el segmento de marcas Premium se destacan MERCEDES BENZ con una variación de 31,3%, BMW (+24,4%) y MINI (+15,2%); durante septiembre, el segmento registró un incremento de 12,5% frente al mismo mes del año pasado.

Durante el noveno mes del año continúa sobresaliendo el comportamiento de los vehículos Híbridos y Eléctricos con 278 unidades registradas, y un acumulado de 1,674 registros equivalente a un incremento del 302,4% frente al mismo periodo del año anterior.

Figura 14 Visión General del Sector Automotriz

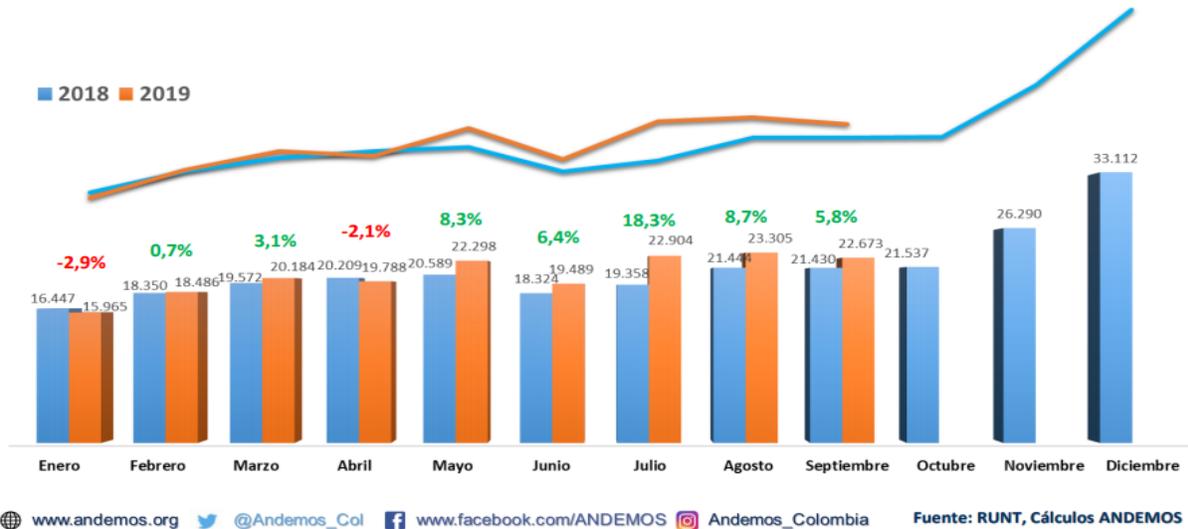


Visión general del sector

Evolución mensual:

Valores expresados en unidades. Totales incluyen todos los segmentos.

(Automóviles, Pick Up, Utilitario, Van, Comercial Carga >10,5T, Comercial Carga <10,5T, Comercial Pasajeros)



www.andemos.org
[@Andemos_Col](https://twitter.com/Andemos_Col)
www.facebook.com/ANDEMOS
[Andemos_Colombia](https://www.instagram.com/Andemos_Colombia)
 Fuente: RUNT, Cálculos ANDEMOS

Nota: Tomada de Andemos visión general del sector

Como se observa en la Figura 7, esta estadística suministrada por ANDEMOS realizando una comparación con los meses del año inmediatamente anterior se observa que solo dos de los nueve meses del año han tenido una producción en ventas relativamente menor lo cual expresa que el comportamiento del sector de los automóviles se ha comportado de manera estable con un incremento y alza relativamente positiva.

Veremos el comportamiento de las marcas más vendidas en la siguiente Figura 8.

Figura 15. Top Marcas Más Vendidas en Colombia

Top 30 Marcas



Top 30 por Marca			MES			ACUMULADO			MARKET SHARE (MS)		
Ranking 2019	Ranking 2018	Marca	2018-9	2019-9	Variación Porcentual	2018	2019	Variación Porcentual	2018	2019	Var. MS Puntos
1	2	RENAULT	4.109	4.973	21,0%	33.745	40.143	19,0%	19,2%	21,7%	2,5
2	1	CHEVROLET	3.836	3.753	-2,2%	35.671	32.496	-8,9%	20,3%	17,6%	-2,7
3	3	NISSAN	1.826	1.976	8,2%	15.816	15.401	-2,6%	9,0%	8,3%	-0,7
4	5	MAZDA	2.022	1.544	-23,6%	14.656	14.579	-0,5%	8,3%	7,9%	-0,5
5	4	KIA	1.724	1.704	-1,2%	14.782	14.150	-4,3%	8,4%	7,6%	-0,8
6	6	TOYOTA	1.223	1.380	12,8%	9.530	10.847	13,8%	5,4%	5,9%	0,4
7	8	VOLKSWAGEN	1.062	1.596	50,3%	8.699	9.997	14,9%	5,0%	5,4%	0,5
8	7	FORD	1.094	852	-22,1%	8.704	8.105	-6,9%	5,0%	4,4%	-0,6
9	9	SUZUKI	735	646	-12,1%	5.463	6.280	15,0%	3,1%	3,4%	0,3
10	10	HYUNDAI	346	381	10,1%	3.477	3.771	8,5%	2,0%	2,0%	0,1
11	11	MERCEDES BENZ	379	515	35,9%	2.724	3.290	20,8%	1,6%	1,8%	0,2
12	12	BMW	287	357	24,4%	2.332	2.579	10,6%	1,3%	1,4%	0,1
13	14	HONDA	196	211	7,7%	1.681	2.014	19,8%	1,0%	1,1%	0,1
14	13	JAC	273	250	-8,4%	2.067	1.873	-9,4%	1,2%	1,0%	-0,2
15	15	FOTON	185	238	28,6%	1.650	1.861	12,8%	0,9%	1,0%	0,1
16	17	HINO	183	208	13,7%	1.294	1.605	24,0%	0,7%	0,9%	0,1
17	16	FIAT	171	135	-21,1%	1.400	1.394	-0,4%	0,8%	0,8%	0,0
18	23	PEUGEOT	161	175	8,7%	839	1.227	46,2%	0,5%	0,7%	0,2
19	18	JEEP	139	113	-18,7%	1.015	1.175	15,8%	0,6%	0,6%	0,1
20	26	VOLVO	103	211	104,9%	566	1.143	101,9%	0,3%	0,6%	0,3
21	20	SUBARU	139	124	-10,8%	952	1.021	7,2%	0,5%	0,6%	0,0
22	21	AUDI	129	109	-15,5%	909	968	6,5%	0,5%	0,5%	0,0
23	19	MITSUBISHI	153	72	-52,9%	969	952	-1,8%	0,6%	0,5%	0,0
24	25	CITROEN	140	135	-3,6%	605	880	45,5%	0,3%	0,5%	0,1
25	22	DFSK	126	95	-24,6%	872	807	-7,5%	0,5%	0,4%	-0,1
26	27	CHANGAN	74	60	-18,9%	563	559	-0,7%	0,3%	0,3%	0,0
27	28	JMC	44	77	75,0%	398	534	34,2%	0,2%	0,3%	0,1
28	30	MINI	46	53	15,2%	358	504	40,8%	0,2%	0,3%	0,1
29	38	KENWORTH	23	103	347,8%	141	485	244,0%	0,1%	0,3%	0,2
30	36	SCANIA	33	60	81,8%	180	453	151,7%	0,1%	0,2%	0,1
		OTROS	469	567	20,9%	3.665	3.999	9,1%	2,1%	2,2%	0,1
Total General			21.430	22.673	5,8%	175.723	185.092	5,3%	100%	100%	

Volver al Inicio

Nota: Tomada de Andemos (2019)

En la gráfica anterior se observa que las marcas más vendidas se encuentran las ensambladoras nacionales como Renault y Chevrolet respectivamente esto demuestra una poderosa participación por parte de dos empresas Ensambladoras en Colombia las cuales lideran el mercado.

Analizar la procedencia del vehículo o su país de origen en la siguiente Figura 9.

Figura 16. Origen de los Vehículos

Top 10 Origen

Origen de los Vehículos		Acumulado			MARKET SHARE (MS)		
Ranking	Pais	2018	2019	Variacion	2018	2019	Var. MS Puntos
1	COLOMBIA	54.700	50.047	-8,5%	31,1%	27,0%	-4,1
2	MEXICO	33.619	29.852	-11,2%	19,1%	16,1%	-3,0
3	BRASIL	16.318	27.806	70,4%	9,3%	15,0%	5,7
4	COREA	18.191	17.367	-4,5%	10,4%	9,4%	-1,0
5	EUROPA	11.543	14.072	21,9%	6,6%	7,6%	1,0
6	JAPON	11.746	12.679	7,9%	6,7%	6,9%	0,2
7	TAILANDIA	7.811	8.640	10,6%	4,4%	4,7%	0,2
8	CHINA	7.301	7.693	5,4%	4,2%	4,2%	0,0
9	USA	5.901	6.585	11,6%	3,4%	3,6%	0,2
10	ARGENTINA	4.102	5.306	29,4%	2,3%	2,9%	0,5
	OTROS	4.491	5.045	12,3%	2,6%	2,7%	0,2
Total General		175.723	185.092	5,3%	100%	100%	



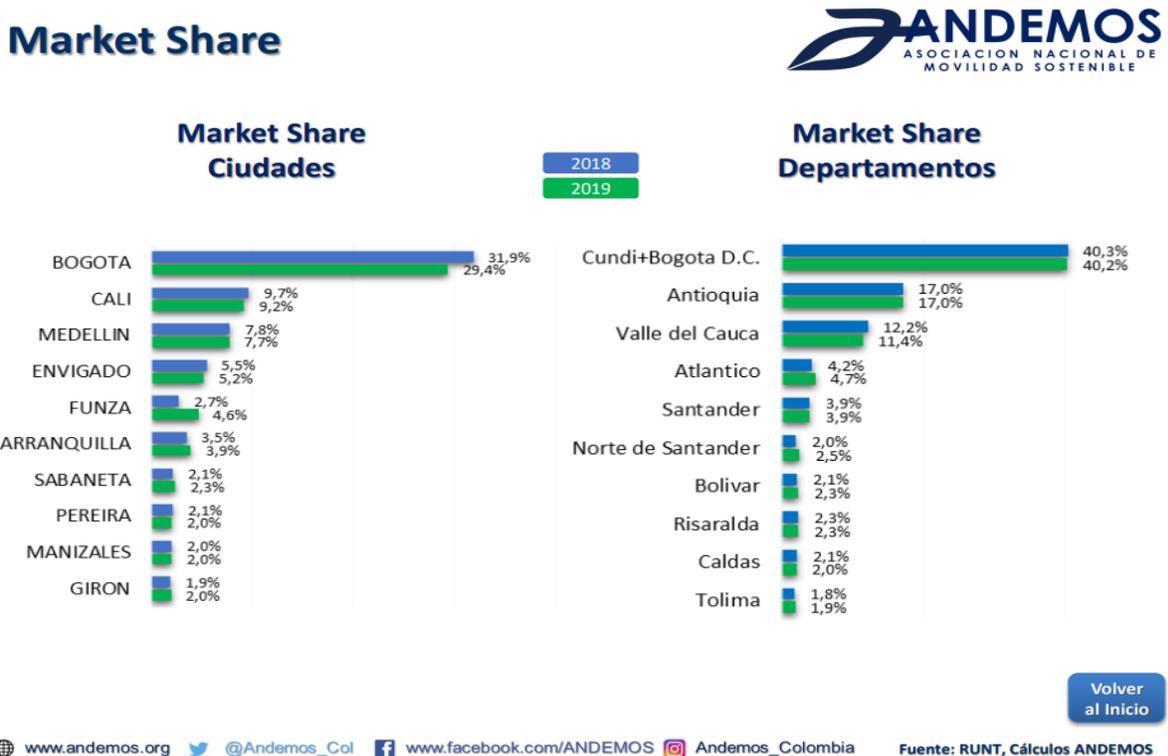
Volver al inicio

Nota: Tomada de Andemos (2019)

En la anterior Grafica podemos observar que los vehículos nuevos o matriculados en Colombia los lidera los vehículos provenientes de las ensambladoras de nuestro País en cantidad de unidades vendidas, pero con una caída del 8.5% con respecto al año anterior 2018 pero si analizamos la tabla los importados están por el 72.92% de todos los vehículos vendidos en el país eso nos da una idea del liderazgo que posee el carro importado en Colombia.

En la siguiente Gráfica de andemos veremos cuáles son las principales ciudades que los ciudadanos compran vehículos:

Figura 17. Participación por Ciudades y Departamentos



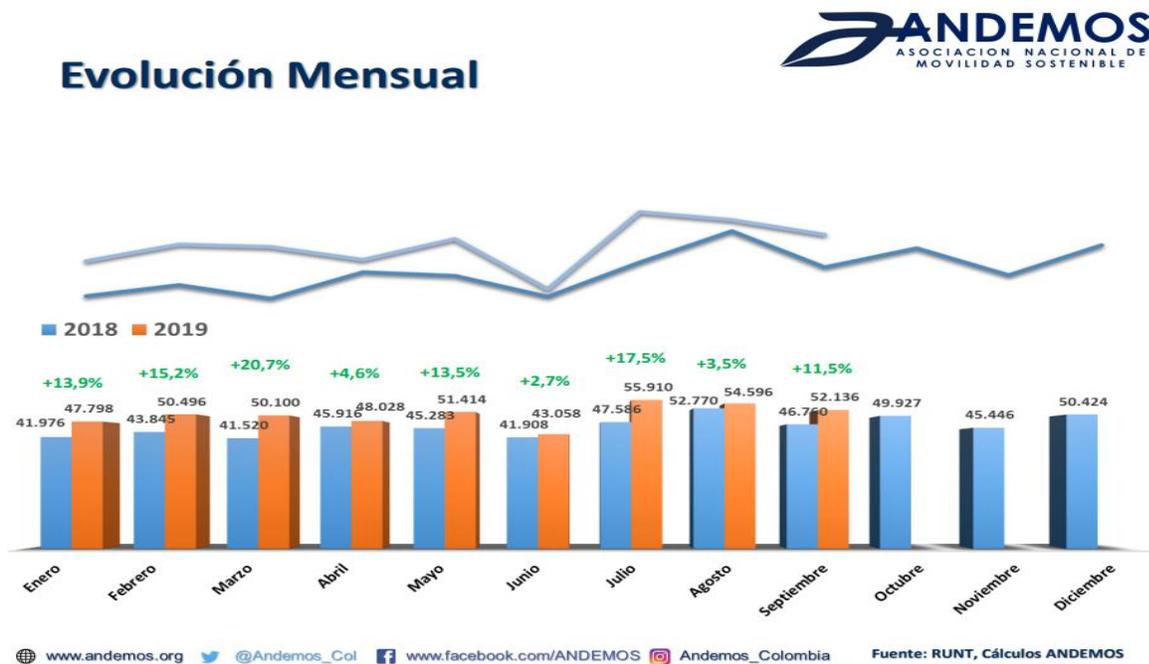
Nota: Tomada de Andemos (2019)

En la gráfica anterior, en Bogotá posee el 29.4 % de las ventas de vehículos nuevos, aunque aparentemente, la capital ha perdido un 2,5 % en comercio con respecto al 2018. y la cifra de aumento más alta es de Cundinamarca, 40.2 % y se mantiene estable con al año 2018. es decir que puede pensar que hay un gran número de carros que circulan por las calles de

Bogotá con placas nuevas son matriculados en municipios vecinos, donde tienen tarifas más atractivas y económicas.

Para el sector de las motocicletas veremos en las gráficas siguientes cómo es su comportamiento y analizaremos aplicación:

Figura 18 Evolución Mensual Motocicletas



Nota: Tomada de Andemos (2019)

El sector de las motocicletas siempre ha tenido un comportamiento y rendimiento muy positivo ya que el Finalmente, el mercado de dos ruedas alcanzó un total de 52,136 unidades durante el mes de septiembre del 2019 se, equivalente a un incremento del 11,5%; y en el acumulado anual consolidó una variación positiva del 11,3% frente al mismo periodo del año 2018, equivalente a 453.536 registros.

En cuanto al mercado de motos eléctricas, en septiembre logró un registro de 184 unidades, equivalente a una variación del 104,4% frente al mismo mes del 2018; robusteciendo un acumulado de 1,736 unidades y un crecimiento acumulado de 104,0%.

Según cálculos, a nivel nacional en 2018 se venderán 250.000 unidades, lo que representa un crecimiento del 5,1% mientras que en 2019 el estimado es de 274.000 unidades con un aumento del 9,6%.

“Nuestra proyección se basa en que para 2018 estimamos un comportamiento de la economía un poco superior al observado en 2017, con una tasa de crecimiento del 2%, lo que supone un mejor comportamiento del consumo de bienes durables durante este año. A esto se le suman otros factores como que, en 2017, la inversión en equipo de transporte llegó a niveles mínimos y se espera que repunte en 2018. Las perspectivas son alentadoras, con lo cual nuestro estimativo es que las ventas de vehículos nuevos crecerán en 2018, incremento que se consolidará en 2019”, afirmó Juana Téllez, economista jefe de BBVA Research.

En el comportamiento de las marcas se establece en la siguiente Gráfica de Andemos:

Figura 19. TOP 10 de Marcas de Motos

Motos

Top10	MARCA	MOTOS MES			Top10	MARCA	MOTOS ACUMULADO		
		2018	2019	VAR %			2018	2019	VAR %
1	BAJAJ	10.958	12.001	9,5%	1	BAJAJ	98.153	104.145	6,1%
2	YAMAHA	9.108	9.811	7,7%	2	YAMAHA	74.554	82.460	10,6%
3	HONDA	6.951	8.978	29,2%	3	HONDA	66.187	78.296	18,3%
4	AKT	6.991	7.065	1,1%	4	AKT	61.220	64.555	5,4%
5	SUZUKI	3.798	4.333	14,1%	5	SUZUKI	31.557	36.839	16,7%
6	TVS	1.686	2.273	34,8%	6	VICTORY	15.706	18.209	15,9%
7	HERO	1.834	2.089	13,9%	7	HERO	15.720	18.176	15,6%
8	VICTORY	1.845	2.069	12,1%	8	KYMCO	15.870	17.884	12,7%
9	KYMCO	1.903	1.850	-2,8%	9	TVS	14.239	17.516	23,0%
10	KTM	250	355	42,0%	10	KTM	1.894	3.229	70,5%
	OTRAS	1.436	1.312	-8,6%		OTRAS	12.464	12.227	-1,9%
	TOTAL	46.760	52.136	11,5%		TOTAL	407.564	453.536	11,3%

Fuente: RUNT. Calculos ANDEMOS.

Nota: Tomada de Andemos (2019)

Vemos que las marcas más vendidas están las ensambladas en el país y esto es muy importante ya que las ensambladoras de Motocicletas, ha sido un fuerte colaborador del Gobierno, ya que las fuentes de empleo en ensamblaje, las autopartes y distribución, mueven una gran parte de la economía nacional el sector aporta en diferentes aspectos que contribuyen al bienestar de las familias y cooperan con el sector industrial en su movilidad y distribución comercio del sector, este gremio se ha preocupado por el buen rendimiento y hacer énfasis en la seguridad vial de sus conductores, por medio de capacitaciones, eslogan por cada una de las

marcas y esto ha contribuido a bajar los niveles de accidentalidad a pesar de ser uno de los medios de transporte que más accidentalidad refleja estadísticamente en el país.

La Dirección Gremial de vehículos brinda apoyo a los afiliados a partir de la defensa de sus derechos, para mitigar el impacto y generar beneficios legales, tributarios, sociales y económicos, por medio de estrategias de trabajo en conjunto con los empresarios ante el gobierno nacional, aportando en estrategias para fortalecer los conocimientos del sector, realizando estudios, investigaciones que ayuden a mejorar y fortalecer el sector automotriz en Colombia,

La Alianza ANDI-Fenalco, además de promover el desarrollo del sector automotriz trabaja por una movilidad incluyente, segura y positiva., lanzando campañas de tomar conciencia y que los usuarios y su entorno en general reflexionen para para construir un mejor país desde la movilidad, Qué busca promover entre los colombianos, e la cultura de seguridad vial y la movilidad sostenible, con iniciativas de uso inteligente de los automotores.

Sector amigable con el medio ambiente

Los niveles de contaminación son ocasionados por la antigüedad de los automotores, La Ley 105 de 1993 establece una vida útil para los vehículos de transporte público de pasajeros de 20 años, prorrogables 10 años más por una sola vez, para un total de 30 años de vida útil.

Según el Ministerio de ambiente, cerca de 6.000 muertes anuales se generan en Colombia por emisiones por el tráfico vehicular relacionadas con problemas de contaminación del medio

ambiente. y esto va en constante crecimiento en las ciudades, donde amenaza la calidad de vida y la salud de los colombianos

Adicionalmente a esto se suma la mala calidad del combustible suministrado donde posee un importante contenido de azufre

Según el cálculo de inventario de emisiones realizado por ANDEMOS, nuestro parque automotor genera anualmente 61,2 millones de toneladas de Dióxido de Carbono, 3,3 millones de toneladas de Monóxido de Carbono, 556 mil toneladas de Óxidos de Nitrógeno, 393 mil toneladas de hidrocarburos y 10 mil toneladas de Material Particulado de 2,5 micras.

El transporte de carga y pasajeros son los mayores precursores de Dióxido de Carbono, Óxidos de Nitrógeno, y Material Particulado, mientras que los camperos y camionetas en Monóxidos e Hidrocarburos y. las motos es el segmento que más emite Hidrocarburos.

En este sentido el gobierno plantea estrategias para minimizar los daños causados por las emisiones que expide el parque automotor, donde es necesaria la renovación de la flota de vehículos de servicio público, implementación de e sistemas de control y revisión tecno mecánica para los vehículos, implementación de tecnologías más limpias, donde se debe fomentar la compra de vehículos eléctricos e híbridos, de esta manera se puede llegar a descontaminar en una gran parte el aire.

Necesidades del cliente

El mercado de los automóviles en donde existen varios grupos de consumidores donde están los que compran por una necesidad, los que compran para trabajar, y los que compran por lujo y negocio.

El consumidor colombiano es cada día más exigente dependiendo de su necesidad y expectativa requiere de varias características como son. tecnología, diseño, comodidad, economía, eficiencia, poder, y algunas otras características, esto hace que al comprar entre a comparar entre sus necesidades y las cualidades del automóvil.

La siguiente estadística nos da una idea que tanto los colombianos están comprando en el país y cuales son sus diferentes preferencias y negocios que marcan diferencia en transacciones comerciales, El RUNT reportó que 271.279 colombianos que obtuvieron por primera vez su licencia de conducción y 282.160 la renovaron en el primer semestre del 2019, en total, registra 12.169.249 licencias activas, lo cual indica que aproximadamente la cuarta parte de los colombianos está habilitada para manejar, y parte de esta estadística está en que los nuevos propietarios de licencias para conducir están en miras de adquirir un vehículo nuevo o un vehículo de segunda según su necesidad

El Runt reportó 404.285 cambios de propiedad en vehículos de todo tipo diferente al de las motos, de las cuales 173.538 cambiaron de manos. La proyección de traspasos de vehículos daría más del triple de la venta de nuevos, un poco por encima de lo usual, y que explica a su vez algunas de las debilidades de la salida de carros a estrenar placas ante la favorabilidad del de segunda mano, que tiene alta depreciación y cada vez menos uso por las restricciones urbanas.

Para conocer las necesidades y preferencias del cliente realizamos una encuesta.

Instrumento Utilizado

Se realizó una encuesta con 40 potenciales compradores de vehículos para conocer sus preferencias, en características del vehículo, su inclinación al decidir realizar de un vehículo ensamblado en Colombia o un importado., su destino o uso.

Ficha técnica de la encuesta
Nombre de la encuesta: Preferencias en compra de vehículo particular gama media.
Encuestador: José Antonio Muñoz Valbuena.
Fecha de recolección de la información de campo: 01 de Octubre al 15 de Octubre del 2019
Marco muestral: sector automotriz, concesionarios y ensambladoras
Ciudades donde se realizó: Bogotá
Tamaño de la muestra: 40 encuestas personas elegidas informa aleatoria.
Técnica de recolección: Cuestionario estructurado vías encuestas personales, telefónicas a personas y empresas.
Objetivo de la encuesta: Obtener información sobre las preferencias en decisión de compra de vehículos particulares de gama media.
Universo: Compuesto por hombres y mujeres mayores de edad entre los 18 a 70 años.
Tiempo de duración: 5 minutos por encuesta
Tipo de muestreo: Probabilístico Aleatorio simple

El Muestreo usado fue probabilístico (aleatorio), en el cual todos individuos de la población tienen una probabilidad positiva y pueden formar parte de la muestra, están condiciones de

adquirir un vehículo particular de gama media, dadas las condiciones favorables, ofrecidas por los concesionarios en relación con las entidades financieras que garantizan, el otorgamiento de créditos fáciles y rápidos y la gestión comercial de cada marca que hace atractiva su adquisición según la necesidad y expectativa del cliente.

Es por ello por lo que este tipo de muestreo realizado a 40 personas, aleatoriamente nos da un panorama amplio de las preferencias en compra de los consumidores, ya que las preguntas son abiertas y dan la opción de escoger para así determinar un análisis general de sus expectativas.

BASE DE DATOS INVESTIGACION MERCADO VEHICULOS							
CODIGO CLIENTE	CLIENTE	SEXO	NIVEL	CARACTERISTICAS	EDAD	procedencia	tipo de vehiculo
1	KARLA RICAURTE	2	2	2	19	1	1
2	PAULINA BARON	2	3	3	34	1	3
3	SERGIO MUÑOZ	1	3	1	45	1	3
4	ALBINO PAEZ	1	3	1	56	1	1
5	FRANCISCO OSORIO	1	3	1	38	1	1
6	MANUEL HORTA	1	3	6	35	2	1
7	ALEXANDRA PEREA	2	3	6	32	2	3
8	JORGE SANTACRUZ	1	3	6	25	1	3
9	CESAR ARIAS	1	3	2	43	1	3
10	MARITZA GOMEZ	2	4	2	17	2	1
11	JUAN PAZ	1	4	3	45	1	1
12	DANIEL ALBA	1	3	4	19	2	1
13	GLORIA BENAVIDEZ	2	4	6	62	1	3
14	ANTONIO MUÑOZ	1	3	4	21	3	3
15	TATIANA ROBAYO	1	4	1	47	4	1
16	GUSTAVO BOTERO	1	4	5	32	4	3
17	FERNANDO AGUILLON	1	3	6	38	4	1
18	EDUARDO CANO	1	4	4	59	2	1
19	HELENA DIAZ	2	3	2	47	2	1
20	MARIO CIFUENTES	2	4	2	17	1	1
21	KARLA MESA	2	4	3	28	1	1
22	PAULINA HERNANDEZ	2	4	3	33	1	1
23	ESTEBAN BARON	1	3	2	50	1	4
24	ALBINO PAEZ	1	4	3	54	1	1
25	FRANCISCO TUA	1	3	2	25	1	1
26	MANUEL HORTA	1	4	2	26	1	4
27	ALEXANDRA PEREA	2	3	5	35	2	1
28	JORGE SANTA	1	4	3	21	2	1
29	CESAR ARIAS	1	3	6	28	2	2
30	MARITZA GOMEZ	2	4	2	18	1	4
31	JUAN PAZ	2	3	1	43	2	2
32	DANIEL VARGAS	2	4	5	44	2	3
33	GLORIA DIAZ	2	3	6	56	2	1
34	JOSE ROA	1	4	3	63	1	1
35	ANA RAYO	1	3	1	34	3	4
36	GUSTAVO NEGRO	2	4	1	35	3	1
37	FERNANDO AGUILLON	2	3	2	44	4	1
38	EDUARDO CANO	1	4	3	23	3	1
39	HELENA DIAZ	2	3	1	29	3	1
40	MARIO CIFUENTES	2	4	4	16	3	1

Gráfico 20 fuente propia población encuestada

Se tomó una muestra de 40 personas se analizaron las preguntas y se determina generalmente que existe una confianza en las marcas nacionales, pero también hay preferencias entre las importadas, bien sea por calidad del producto, por la disponibilidad de repuestos etc. y existe una gran aceptación por las marcas de los vehículos ensamblados en Colombia nacionales.

Con esta investigación del mercado, se realizó una encuesta a los clientes potenciales, para su preferencia en comprar un vehículo, queríamos conocer sus preferencias y características principales que le llamarían la atención en un vehículo, la muestra tomada es de 40 personas donde el 55% son Hombres y el 45% son mujeres (Gráfica 19)

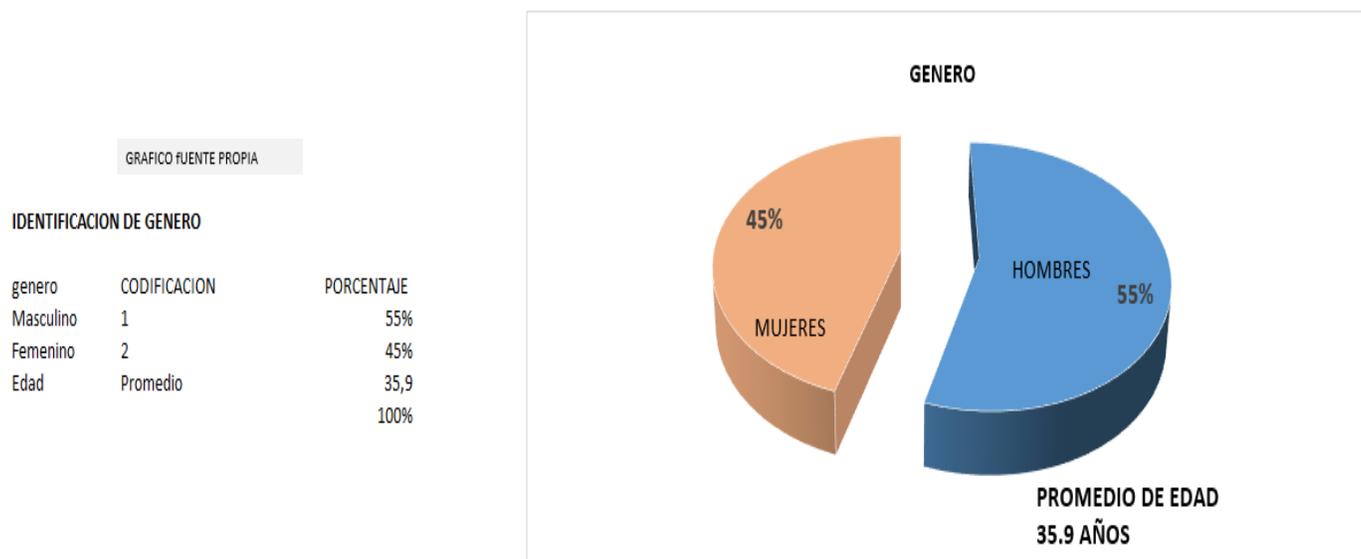


Gráfico 21 fuente propia Identificación de género

Un promedio de edad para los dos entre los 35.9 años de edad, su nivel social o estrato está compuesto por los niveles 2 en un 3%, nivel 3 en un 53% y el nivel 4 o más en un 45% del total de la muestra (Gráfica 20).

DATOS 40

MUESTRA

usuario o potencial cliente

SECTOR	CODIFICACION	PORCENTAJE
estrato 2	2	3%
estrato 3	3	53%
estrato 4 o mas	4	45%

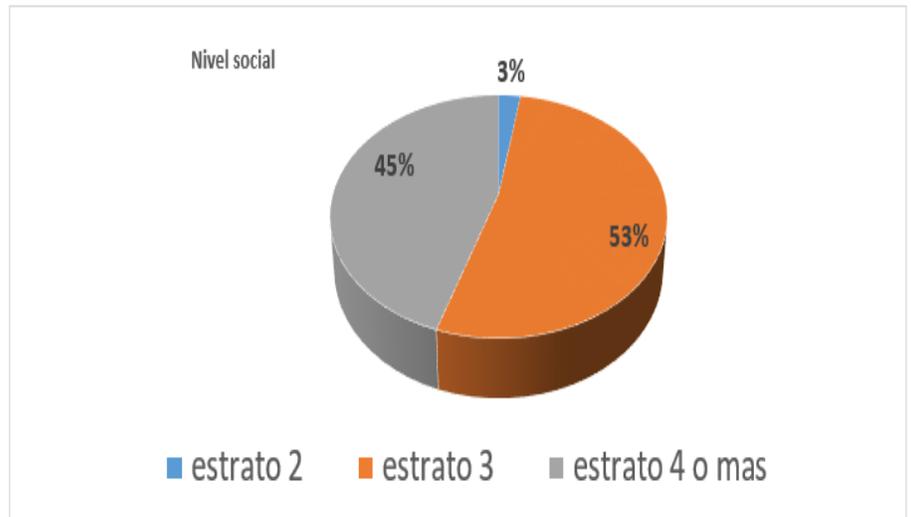


Gráfico 22 fuente propia Muestra

Las características del vehículo cómo se puede ver en la gráfica 21 de las cuarenta personas encuestadas un 25% se inclina por el precio , un 20% por su diseño, otro 20% por su necesidad, un 18% por los accesorios, un 10% por los beneficios y un sólo 8% por su potencia, lo cual demuestra que el valor del vehículo es el que más influye de todos los encuestados y puede ser el motivo de su opción de compra, las demás son muy importantes, que deben ser tenidas en cuenta para su valoración en el momento de una venta.

características del vehículo

servicio	CODIGO	PORCENTAJE
diseño	1	20%
precio	2	25%
necesidad	3	20%
beneficios	4	10%
potencia	5	8%
accesorios	6	18%
		100%

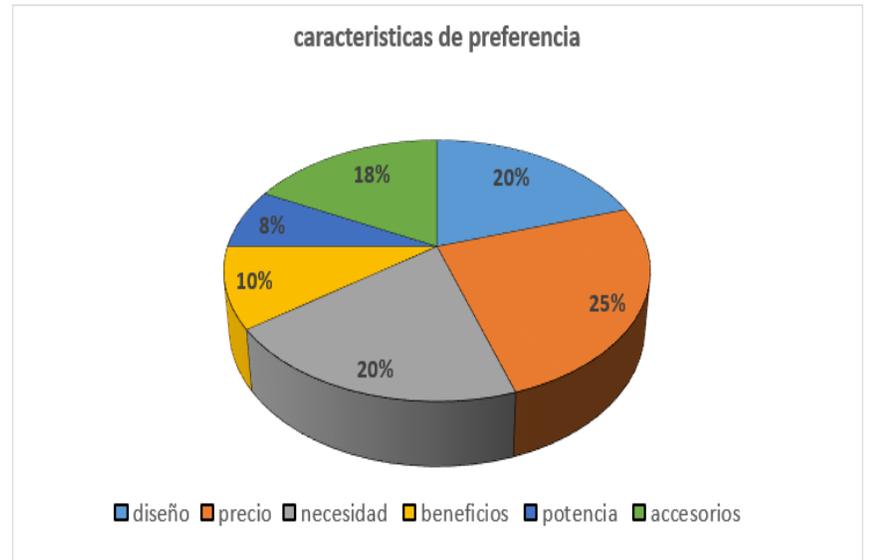


GRAFICO FUENTE PROPIA

Gráfico 23 características de preferencia fuente propia

En el sentido de su procedencia o nacionalidad si es ensamblado en nuestro país o es importado vemos en la (gráfica 22) que de las cuarenta personas encuestadas posibles clientes potenciales en un 45% prefieren una marca nacional o ensamblada en Colombia, un 30% prefiere que compraría un carro importado , un 15% su origen o procedencia le da igual o no es importante en el momento de comprar un vehículo nacional o importado y finalmente un 10% dice no saber si es importante o no al momento de comprar un vehículo.

Esta pregunta fue una de las más importantes ya que nuestra investigación está centrada en el ensamblaje de vehículos nacionales y la importación de los mismos a nuestro país y vemos que el producto nacional está muy bien aceptado.

GRAFICO FUENTE PROPIA

según su procedencia que carro le gustaria comprar

servicio	CODIGO	PORCENTAJE
nacional	1	45,00%
importado	2	30,00%
me da igual	3	15,00%
no sabe	4	10%
		100%

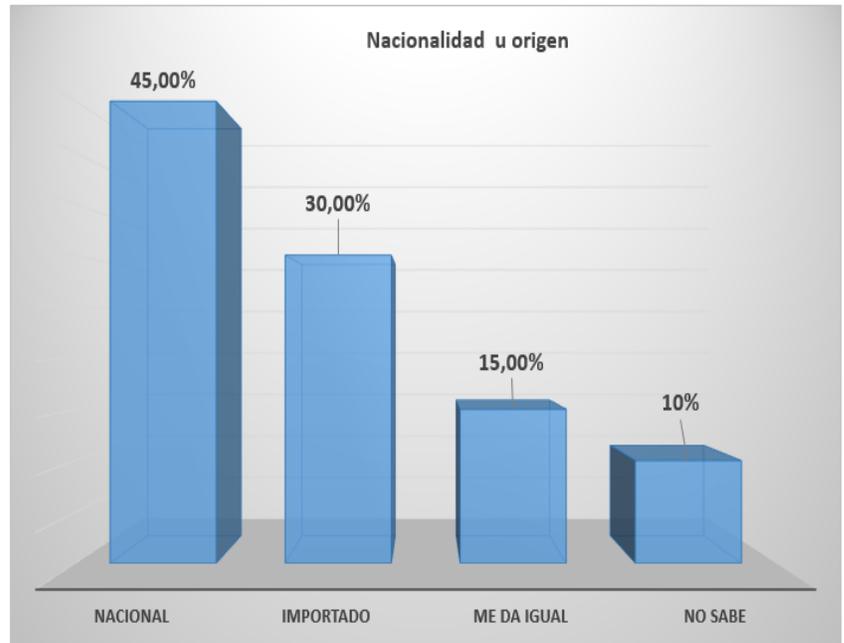
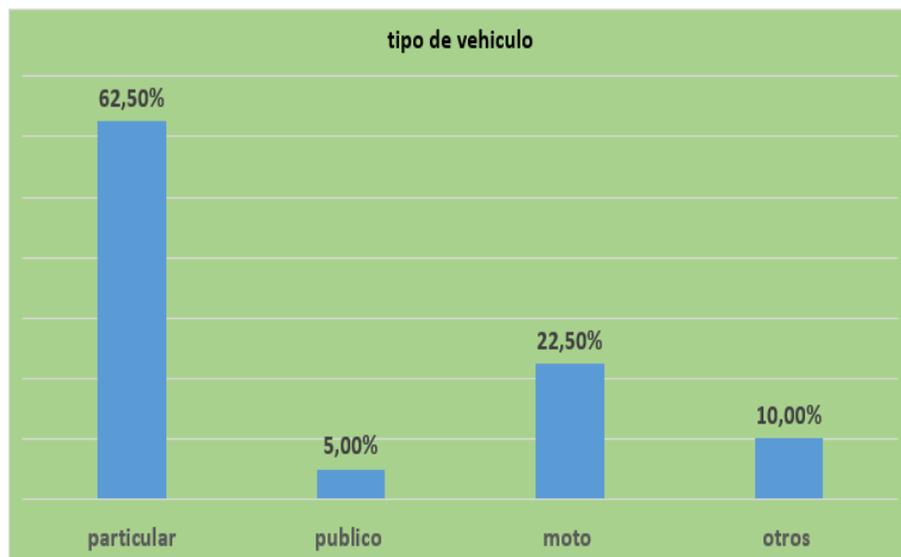


Gráfico 24 fuente propia según su procedencia

En la pregunta qué tipo de vehículo compraría como lo demuestra la (gráfica 23) se ve muy marcada que de los cuarenta encuestados compraría un automóvil particular en un 62.50%, siguen las motos en un 22.50% en preferencia o necesidad, un 10% compraría otros vehículos y solo un 5% servicio público

que tipo de vehiculo compra

servicio	CODIGO	PORCENTAJE
particular	1	62,50%
publico	2	5,00%
moto	3	22,50%
otros	4	10,00%
		100%



gráfica 25 tipo de vehículo, fuente propia

El resultado de estas encuestas nos deja ver que los que está pensando en adquirir un carro, deben tener en cuenta cuáles son sus necesidades, su capacidad de endeudamiento, y sus gustos al escoger el vehículo indicado, el rendimiento de su motor, precios de los repuestos, etc., los colombianos cada vez más adquieren nuevos vehículos, Según la Asociación Colombiana de Vehículos Automotores (Andemos), como se refleja en el resultado de las estadísticas de los primeros nueve meses del año por ANDEMOS.

Al comprar vehículo nos hacemos varias preguntas entre ellas si compramos un carro nuevo o usado, el comprador verá una opción atractiva teniendo en cuenta el año del vehículo y su kilometraje de esto depende su valor, la otra interrogante es qué beneficios obtengo al comprar el carro en concesionario, y es mirar las garantías y agregados otorgan los concesionarios, los

cuales les pueden ahorrar dinero, ya que los vehículos vienen con accesorios o seguros especiales que le dan un valor agregado a la compra. Es importante satisfacer nuestras necesidades de compra y todos los beneficios que se obtiene al comprar un vehículo, como también debemos tener responsabilidad y compromiso social, con nuestro entorno y el medio ambiente quiere decir esto que mientras más evaluemos nuestra opción de compra debemos pensar en nuestro país, su gente, la economía, en el desarrollo de nuestro país., y una movilidad sostenible, el desarrollo productivo y tecnológico del país,

Movilidad

Las políticas de transporte y movilidad en Colombia necesitan considerar la importancia de los medios de transporte para los colombianos principalmente en las grandes ciudades donde los vehículos no solo son un medio de transporte sino también un medio de trabajo y de generación de ingresos, así como tener en cuenta el crecimiento del parque automotor.

Políticas de seguridad vial donde se fortalezcan los instrumentos para brindar apoyo y garantizar la seguridad a los usuarios de las bicicletas y los usuarios del servicio público, de esta manera se convierten en transportes necesarios y complementarios en su vida cotidiana, un importante avance para el desarrollo de la movilidad sostenible en Colombia fue la fueron los beneficios del 5% de IVA para los vehículos eléctricos e híbridos en la Ley 1819 de 2017 en las modalidades de transporte Particulares, Carga, Pasajeros, Motos y Bicicletas.

El gobierno debe mirar la posibilidad de incentivar la compra de vehículos eléctricos e híbridos, pero para ello debe dar el beneficio de (0%) Arancel, de esta manera incentiva el uso de tecnologías limpias teniendo una cobertura amplia en estaciones de carga, pero para ello debe difundir los beneficios y ventajas que poseen estos vehículos por medio de foros y seminarios nacionales y regionales sobre movilidad sostenible.

Conclusiones

- En el momento actual, el comportamiento del sector automotor especialmente de las ensambladoras nacionales como las importadoras del país se encuentran en un periodo creciente, presentando , cifras en ventas muy notorias a lo largo de toda su trayectoria empresarial, como se pudo apreciar en las estadísticas de la ANDI y ANDEMOS siendo líderes las marcas nacionales como Chevrolet, Renault en automóviles gama media, es importante destacar los realizado por las ensambladoras nacionales de motocicletas las cuales su gestión ha sido muy importante en el desarrollo del crecimiento económico del país en muchos aspectos como, precios, calidad de sus productos, generación de empleos, innovación en diseño y tecnología al igual que el sector automóviles.
- Importante la gestión de la entidades financieras y bancos que han confiado en los colombianos ampliando y ofreciendo créditos de libre inversión con tasas favorables lo que ha inducido a que los colombianos realicen inversiones en vehículos para su bienestar laboral y personal.
- Las ensambladoras como Hino, Hino Motors Manufacturing S.A. (marca Hino – grupo Toyota), Fotón, Carrocerías Non Plus Ultra (marca propia, CKD Volkswagen), Compañía de Autoensamble Nissan (marca Nissan), Navitas S.A (marca Agrale), Daimler (marca Mercedes Benz) han desarrollado productos de gran calidad, en el campo de carga pesada,

trabajo, y servicio público gracias a sus aportes muchos colombianos se han beneficiado, con sus automotores en el desarrollo de vías, de la agricultura del transporte de alimentos, transporte de servicio público y generado empleo directo e indirecto por todo el territorio nacional.

- Los tratados de libre comercio en mediano y largo plazo tienden a desfavorecer a las ensambladoras nacionales debido a su desgravación y desmonte arancelario, pero da la oportunidad a las ensambladoras a desarrollar con mejor calidad, beneficio, diseño y tecnología para hacer frente a la competencia dada por las importaciones de vehículos.
- Las necesidades del cliente y sus expectativas son la clave fundamental para implementar estrategias por parte del equipo creativo de las ensambladoras, ya que, satisfaciendo sus prioridades, dando valor agregado a sus productos terminados.
- El sector se encuentra en constante competencia frente a las importaciones es necesario que el gobierno garantice condiciones favorables para las ensambladoras, generen una buena imagen como fabricante y ensamblador automotor, para así tener una buena inversión nacional y extranjera.
- Las empresas y la industria Nacional automotriz está capacitada para ofrecer autos de excelente calidad con diseños innovadores y eficiencia acorde a nuestras carreteras

Colombianas, siempre nos deslumbramos por lo extranjero pero no vemos lo importante que es generar empleo , directo e indirecto que un producto nacional como los autos genera para la economía nacional , si es de tener en cuenta que alguna tecnología d_i+se debe importar que se debe por parte del gobierno incentivar e invertir en tecnología e infraestructura y educación tecnológica con laboratorios de excelente calidad donde se realicen pruebas de campo que permitan innovar y evolucionar en el campo automotriz de esta manera se le daría prioridad al vehículo nacional y no a un importado adicionalmente esto genera el incentivo de mostrar nuestro producto y exportarlo para que sea más competitivo en el mercado internacional.

- La desaparición de grandes empresas entre ellas CCA La Compañía Colombiana Automotriz Asociación Colombiana ha sido el mayor impacto para la economía nacional en el sector laboral y de comercio, razón por la cual estas importaciones utilizan una mínima mano de obra en comparación con las ensambladoras, al igual que el comercio de autopartes ya que se deja de fabricar repuestos y accesorios que se distribuyen e importan generando de esta manera ingresos para los colombianos.
- la industria de autopartes en Colombia se ve afectada por el ingreso o importaciones de países asiáticos que homologan estos repuestos e ingresan de manera ilegal al país, y llegan más económicas que los repuestos nacionales, hay una gran demanda de estas

autopartes en el llamado mercado negro que no pagan impuestos ni aranceles entonces afectan de manera negativa la industria colombiana.

Recomendaciones

Crear una marca Netamente Nacional Con, tecnología, materiales, diseño, seguridad y producción nacional, acondicionada a la topografía colombiana, donde se emplee mano de obra nacional apoyada en los talentos y competencias de las Universidades y el Sena con apoyo del gobierno nacional, de esta manera se fomentará la exportación de automotores que generan mayor ingreso para nuestro país.

Crear estrategia para que marcas de automóviles de gama media y alta de gran reconocimiento como Hyundai, Toyota, Nissan y marcas del país chino inviertan en el país implementando ensambladoras, de esta manera mover el mercado automotor indispensable para generar mayor empleo y competitividad en el mercado nacional como internacional.

Generar convenio con el Sena y Universidades que permitan tener vincular a las ensambladoras nacionales y así contar con oferta y base laboral con personal idóneo y capacitado, que esté comprometido con el sector automotriz, ya que estos serán los futuros promotores del crecimiento del sector en el país.

Las ensambladoras Nacionales constantemente deben de realizar estudios de mercado en el cual capturen información, de las expectativas y necesidades de los clientes para así, implementar estrategias que mejoren día a día el sector automotriz de nuestro país.

Las empresas en acuerdo con el gobierno deben importar tecnología y capacitar a los trabajadores ya que es fundamental estar en total actualidad en infraestructura y maquinaria que permita desarrollar mejor los procesos de la empresa de esta manera se permita estar a la vanguardia de las grandes empresas internacionales y ofrecer mejor competitividad.

Implementar los sistemas integrados de gestión ya que son fundamentales para implementar procesos que mejoren la calidad de los productos, de tal manera que las empresas sean amigables con el medio ambiente y el cuidado de la salud y la seguridad de los trabajadores
Estudiar las políticas de Tratado de libre comercio ya que estas, en ocasiones y en sectores, favorece a los países exportadores incrementando la demanda de los autos importados y desincentivando la producción de las ensambladoras nacionales, comprometiendo así la estabilidad económica de las empresas.

Bibliografía

ANDI. (sf de sf de sf). *ANDI.COM.CO*. Recuperado el 10 de 10 de 2019, de ANDI.COM.CO:

<http://www.andi.com.co/Home/Camara/4-automotriz>

Báez, M. (Agosto de 2005). *ZONA ECONOMICA Teoría de la Organización Industrial*.

Recuperado el 10 de 10 de 2019, de ZONA ECONOMICA Teoría de la Organización

Industrial: <https://www.zonaeconomica.com/enfoques-teoria-economica/organizacion-industrial>

Berdun, P. (2002). La teoría y la práctica de la estrategia de industrialización orientada hacia la exportación. *Acciones e Investigaciones sociales*, 71-88.

Cívicos, A. y. (2007). Algunas reflexiones y aportaciones en torno a los enfoques teóricos y prácticos de la investigación en trabajo social. *Revista Acciones e investigaciones Sociales*, 23 - 55.

FitzGerald, V. (10 de 1998). *Repositorio Digital Comisión Económica para América Latina y el Caribe*. Recuperado el 10 de 10 de 2019, de Repositorio Digital Comisión Económica para América Latina y el Caribe:
<https://repositorio.cepal.org/handle/11362/12123>

Lozada, J. (2014). Investigación Aplicada: Definición, Propiedad Intelectual e Industria. *CIENCIAMERICA No 3*, 34-39.

ProColombia. (01 de 02 de 2019). *ProColombia*. Recuperado el 10 de 10 de 2019, de ProColombia: <https://www.inviertaencolombia.com.co/noticias/1219-radiografia-de-la-industria-automotriz-en.html>

Vargas, Z. (2009). LA INVESTIGACIÓN APLICADA: UNA FORMA DE CONOCER LAS REALIDADES CON EVIDENCIA CIENTÍFICA. *Revista Educación*, 156-166.